

Sede Atlántica- Viedma

Carrera: Abogacía

“EL CAMINO DE SIRGA EN EL SIGLO XXI”

- Alumna: Melluso Luciana
- Director: Volonté Miguel

INDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
CAPÍTULO I	
1. Concepto.....	5
2. Origen y antecedentes.....	6
2.1. Antecedentes en el Derecho Nacional.....	6
2.2. Antecedentes en el Derecho Comparado.....	7
3. Naturaleza Jurídica.....	8
3.1. Dominio Público.....	8
3.2. Servidumbre Administrativa.....	9
3.3. Restricción al Dominio.....	10
4. Fundamentación del artículo.....	12
5. Finalidad y alcances de la restricción.....	12
CAPÍTULO II	
1. Nueva redacción en el Código Civil y Comercial.....	15
2. Interpretación del nuevo articulado.....	15
3. Legitimación.....	17
4. Línea de Ribera.....	17
5. Definición de navegabilidad legal.....	20
6. Navegabilidad del Río Negro.....	21
CAPÍTULO III	
1. Situación legal del Río Negro.....	24
CAPÍTULO IV	
1. Consideraciones especiales.....	27
CONCLUSIÓN.....	32
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN.....	34

INTRODUCCIÓN

Una de las modificaciones más trascendentes que tuvo la sanción del Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación (en adelante CCyCN), aprobado por Ley N° 26.994, que entró en vigencia el 1 de agosto del 2015, fue la regulación del denominado “Camino de Sirga” o “Camino de Ribera”.

Siempre en torno a la polémica, este artículo supone, con variaciones diversas, “un camino público a lo largo de los ríos navegables de toda la Argentina”.

Viviendo en un lugar con costa al Río Negro, esta reforma del CCyCN generó una gran polémica a nivel poblacional, toda vez que el intercambio de ideas fue provocando, un intercambio de desinformación.

Con la aparición de una noticia periodística, que informaba acerca de un proyecto vecinal para juntar firmas con el fin de pedir a las autoridades que se abra al libre tránsito un sector de la costa del río la cual está cercada con alambre por formar parte de un club de canotaje, fundamentándose en el Camino de Sirga, me surgió aún más el interés por investigar en profundidad este instituto del Código Civil y Comercial.

En este contexto y para comenzar, realicé una encuesta al azar a varias personas de distintas edades y clases sociales.

Para mi sorpresa, el desconocimiento fue mucho. Basta decir con que la mayoría (la encuesta se realizó a aproximadamente treinta personas, de las cuales veintitrés se encuadran en este grupo) no supo responder que era el Camino de Sirga. Las restantes, argumentaron que era “una especie de camino público a lo largo de todas las costas linderas con los ríos donde se debe permitir el acceso público a los ciudadanos”.

Tomando esto como punto de partida, el objetivo de mi trabajo fue investigar en profundidad el “Camino de Sirga”, sus orígenes, antecedentes, evolución, modificación en el CCyCN y su aplicación en el territorio de Viedma (específicamente en el sector comprendido entre San Javier y el balneario El Cóndor -para tomar una distancia de la provincia de Río Negro cercana a mí y que me permita un determinado margen de kilómetros de distancia-).

En una primera aproximación, debo decir que el Camino de Sirga fue

creado hace más de cien años y receptado por Vélez Sarsfield en el Código Civil sancionado en 1869. Se creó con el fin de facilitar la navegación, que en ese entonces se abordaba con embarcaciones tiradas por sirgas, las cuales eran sogas gruesas, donde los propietarios de los terrenos que limitaban con ríos debían dejar libre una franja de terreno de treinta y cinco metros para permitir la navegación de dicho barcos.

Asimismo y en relación a este primer acercamiento, resulta imposible no pensar en la idea que el Camino de Sirga se encontraría desactualizado, y por ende, inaplicable a su función. Por ello, parte de la investigación también consistió en analizar su finalidad de origen y la de hoy en día.

Para lograr este objetivo, en principio se analizó normativa interna, tanto a nivel nacional como local, jurisprudencia nacional y local, doctrina nacional y extranjera, etc.

CAPÍTULO I

1. Concepto

El Camino de Sirga es un instituto propio del Derecho Civil. Fue receptado por Vélez Sarsfield con la sanción del Código Civil en el año 1869.

Se lo ubicó en el Libro Tercero -De los derechos reales-, en el Título 6 -De las restricciones y límites al dominio, en el artículo N° 2639.

El mismo decía: *“Los propietarios limítrofes con los ríos o canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno de manera alguna”.*

Como se ampliará más adelante, desde los tiempos más remotos, esta institución se encontraba reconocida tanto a nivel nacional como internacional. Tanto es así, que cuando Vélez Sarsfield lo proyectó en el Código Civil ya existía entre nosotros una práctica muy arraigada, que aquel sólo se limitó a plasmar en su obra.

Así, se estableció que los propietarios ribereños debían dejar una franja de treinta y cinco metros hasta la orilla del río o canal sin derecho a indemnización alguna. En dicho espacio, no podía hacerse ningún tipo de construcción, ni reparar las construcciones existentes, ni realizar actividades que deterioren o menoscaben el terreno.

A su vez, también se plasmó otro artículo sobre dicha institución, para aquellos casos especiales donde el río o canal atravesase alguna ciudad o población.

De esta manera, el artículo siguiente decía:

Artículo N° 2640: *“Si el río, o canal atravesare alguna ciudad población, se podrá modificar por la respectiva municipalidad, el ancho de la calle pública, no pudiendo dejarla de menos de quince metros”.*

De las normas transcriptas surge que, en relación al Camino de Sirga, existían dos artículos al respecto y por ende, el ancho del mismo, podía oscilar entre los treinta y cinco metros (como máximo) y los quince metros (como

mínimo) en los casos que el río atravesase alguna ciudad o población.

2. Origen y antecedentes

Tal y como dice Güttner (2014), este instituto deriva de una vieja modalidad de navegación consistente en traccionar las embarcaciones desde la orilla a través de una cuerda gruesa llamada "sirga".

Nació con la intención de facilitar la navegación, así cuando se debía remontar un río o navegar contra el viento o la corriente utilizaban el espacio del Camino de Sirga para arrastrar la embarcación desde la orilla utilizando la fuerza humana o de bestias de tiro.

Como se mencionó anteriormente, ya regía en nuestro país con antelación a la sanción del Código Civil en 1869. Tiene sus orígenes en el Derecho Romano, donde una disposición similar denominada "pedestre iter" (camino pedestre) regulaba el uso de las riberas de los ríos protegiendo la navegación. Ese camino pertenecía al derecho de gentes y cualquiera podía, legalmente, bordear las costas con las naves y amarrar los cables a los árboles que allí se situaban.

El mismo también estaba contemplado en las costumbres del antiguo Derecho Francés y en las Siete Partidas del rey Don Alfonso el Sabio de España, en ambos casos con miras al desarrollo de la navegación.

2.1. Antecedentes en el Derecho Nacional

Para determinar las medidas de la franja de terreno, el codificador tomó como antecedente un decreto suscripto por el Gobernador de la Provincia de Buenos Aires -Martín Rodríguez- de 1823, que impuso este espacio de uso común a los propietarios de uno y otro lado del Riachuelo. Luego lo replica el presidente Rivadavia en 1826 y Bartolomé Mitre en el año 1864.

Estos remotos precedentes del derecho nacional fijaban en cuarenta varas la extensión del camino de sirga, apelando al sistema de medidas legado por la España Colonial. De esta manera, fue traducido en el Código Civil en una superficie de treinta y cinco metros hasta la orilla del río o canal.

2.2. Antecedentes en el Derecho Comparado

En cuanto a los antecedentes en el derecho comparado, en el caso del Derecho Romano, el Camino de Sirga fue regulado en la Instituta de Justiniano -Libro II, Título I, párrafo 4- en los siguientes términos: *“También es de derecho de gentes el uso público de las riberas, como el del mismo río; y así, cualquiera es libre de atracar en ellas una nave, de atar maromas a los árboles allí nacidos, y de poner en ellas cualquiera carga, así como de navegar por el mismo río. Mas la propiedad de estas es de aquellos cuyos predios colindan, por cuya causa también son de los mismos los árboles en ellas nacidos”*.

En el Derecho Español, las Siete Partidas adoptó un criterio similar al del Derecho Romano en la Partida III, Título 28, Ley 6, donde decía: *“Los ríos e los puertos, e los caminos públicos pertenecen a todos los omes comunalmente; en tal manera que también pueden usar dellos los que son de otra tierra estraña do son. E como quier que las riberas de los ríos son quanto al Señorío, de aquellos cuyas son las heredades a que estan ayuntadas; con todo esso, todo ome puede usar dellas, ligando a los arboles que estan y sus nauios, e adouando sus naues, e sus velas en ellos, e poniendo y sus mercaderias; e pueden los pescadores poner sus pecados, e venderlos, e enxujar y sus redes, e usar en las riberas de todas las otras semejantes destas, que pertenecen al arte, e al menester pr que viuen”*.

En lo que respecta a Francia, allí se encuentran normas destinadas a regular el Camino de Sirga que se remontan a la época de Childeberto I (rey de Paris desde el año 511 a 558). Así, en una Carta de su autoría se lee: *“Los ribereños del Sena, dejaran sobre los bordes de este río un espacio libre de la extensión de una pértiga”*. Sin embargo, el citado monarca no hace más que reconocer que el camino ribereño constituye una inveterada costumbre, toda vez que dice: *“...esta servidumbre había sido instituida por la costumbre para poder hacer subir y descender los barcos, tirar y retirar las redes”*.

En el caso del Código Civil Francés de 1804, se encuadró a la institución como servidumbre de “halage” y como servidumbre de “marchepied” en sus artículos 556 y 650. Ambas servidumbres se establecen en los cursos navegables o flotables a los efectos de facilitar la navegación. Mientras la primera consiste en dejar sobre el lado del río un espacio de 7,80 metros, la otra, como complementaria de la anterior, determina un espacio libre de 3,25

metros en la orilla opuesta.

3. Naturaleza jurídica

Con frecuencia se cree que la franja costera del Camino de Sirga pertenece al dominio público, cuando jamás fue así. La deficiente técnica legislativa en la redacción del artículo N° 2639 del Código Civil, que habla expresamente de una calle o camino público, provocó numerosas confusiones doctrinarias y judiciales.

Debido a ello, en relación a la naturaleza jurídica del instituto, se han sostenido diversas teorías al respecto, entre las cuales vamos a destacar tres fundamentales:

a) el Camino de Sirga pertenece al dominio público; b) se trata de una servidumbre administrativa; c) es una restricción al dominio.

3.1. Dominio Público

La primer teoría sostiene que el Camino de Ribera pertenece al dominio público del Estado. Machado (1900) citado por Guardiola (2016), dice que el Camino de Sirga pertenece al dominio público, idea que parece tener sustento en el término que trae el artículo N° 2639 al referirse a la “calle o camino público” que están obligados a dejar los propietarios ribereños.

Esta interpretación literal del artículo causó mucho problemas, aunque fue rápidamente descartada en tanto que se entiende que los derechos no son absolutos y se ejercen conforme a las leyes que reglamentan su ejercicio, buscando equilibrar de esta manera los derechos individuales con el interés general.

Esta primer teoría no resulta convincente por las siguientes razones:

- * En primer lugar, el Camino de Sirga no aparece incluido en la nómina de los bienes públicos del Estado que enumera el artículo N° 2340 del Código Civil.
- * Si el camino perteneciera al dominio público, carecerían de sentido las prohibiciones que el artículo N° 2639 dispone respecto de los propietarios ribereños.

- * Por otra parte, el artículo N° 2639 se refiere a los propietarios limítrofes y a los propietarios ribereños, lo que permite afirmar que subsiste con esa denominación el dominio privado sobre esa zona.
- * Asimismo, resultaría inútil el artículo N° 2572 que atribuye al Estado los acrecentamientos por aluvión en los ríos navegables si ya fueran propietarios de esa fracción de tierra (Aluvión: artículo N° 2572, con arreglo al cual “pertenecen al estado los acrecentamientos de tierra que reciben paulatina e insensiblemente, por efecto de las corrientes de las aguas, los terrenos contiguos a las costas del mar o los ríos navegables”).
- * Por último y no menos importante, si el terreno perteneciera al Estado no podría aceptarse la falta de indemnización al propietario, y, difícilmente, el codificador hubiese incluido un precepto a todas luces inconstitucional.

3.2. Servidumbre Administrativa

La segunda teoría sostiene que se trata de una servidumbre administrativa. Para algunos autores, tal como Marienhoff y Allende, según Bitar (2014), el Camino de Sirga es una servidumbre porque no deja de pertenecer al dominio privado del particular, y lo sitúan en el campo del Derecho Administrativo. Argumentan que la legislación comparada define como servidumbre de sirga a este instituto y que su objetivo no es imponer una restricción al dominio sino afectar el predio a un uso específico que es facilitar la navegación fluvial por parte de terceros.

En cuanto a las críticas a esta teoría, no debe pasarse por alto que la falta de indemnización convertiría al artículo N° 2639 es un precepto a todas luces anómalo, que comprometería seriamente la garantía de inviolabilidad de la propiedad consagrada en la Constitución Nacional.

Por otro lado, el Camino de Sirga recorta al titular del fundo su facultad de construir libremente en ese sector afectando el carácter “absoluto” de su derecho de dominio, y no el carácter de “exclusividad” del dominio como resultaría si se tratara de una servidumbre.

3.3. Restricción al Dominio

A modo de clarificar el concepto de restricción al dominio, se puede decir, con alguna variante terminológica que no altera su esencia, que la doctrina coincide en definir a las limitaciones a la propiedad establecidas en protección del interés público como el conjunto de medidas que condicionan el ejercicio del derecho de propiedad individual para que armonice con los intereses colectivos.

Dentro de las limitaciones, como género, se reconoce a las restricciones o meras restricciones como un tipo de especie: son generales y fundadas en necesidades colectivas directas, y tanto los propietarios alcanzados por la restricción como sus beneficiarios aparecen absolutamente indeterminados.

Asimismo, la fuente exclusiva de dichas restricciones es la ley, ya que son impuestas por ésta a todos los predios que se encuentran en determinadas condiciones.

Esta última teoría y la más aceptada, es la que considera que el Camino de Sirga es una restricción al dominio. Como sostiene Bitar (2014), la mayoría de la doctrina y jurisprudencia se inclinaron por la tesis de la restricción al dominio, ya que el Camino de Sirga pertenece al propietario del fundo ribereño y no está ubicado dentro de los bienes del dominio público.

Esta postura es la adoptada en el Código Civil, dado que en ningún caso el particular pierde la propiedad del bien y sólo por razones de interés general y en miras al bien común, la ley impone la franja de sirga como una restricción al dominio privado, enumerando las prohibiciones en dicha franja. En línea con esto, Elena Highton de Nolasco advierte que si el fundo perteneciera al dominio público, del mismo modo que el río, no tendrían razón de ser las normas previstas para los casos de aluvión, o las que establecen la línea de ribera del río, y tampoco sería admisible la falta de indemnización por violentar el derecho de propiedad consagrado en la Constitución Nacional y convertirse en una confiscación.

Además, si el propósito del legislador hubiera sido el de extinguir el dominio de los ribereños en la zona en cuestión, no habría procedido a enumerar las acciones prohibidas en esa zona.

Lo cierto es que la ubicación de los dos artículos dentro del Título 6 del Código Civil “De las restricciones y límites al dominio” no es caprichosa sino que, por el contrario, indica el régimen jurídico del instituto.

Asimismo, la Corte Suprema de Justicia de la Nación (en adelante CSJN) se pronunció sobre la naturaleza jurídica del Camino de Sirga en términos concluyentes en varios casos:

En el fallo “Ferrando A.R. C/ de Urriperon J. B.”, lo consideró una restricción al dominio.

En el fallo “Gobierno Nacional y Sociedad del Puerto de Rosario c/ La Provincia de Santa Fé”, la CSJN sostuvo específicamente: *“Que si el propósito del legislador hubiera sido extinguir el dominio de los ribereños en la zona en cuestión, no habría procedido a determinar lo que aquellos no podían hacer en dicha zona, desde que en tal supuesto habrían quedado en condiciones análogas a la de cualquier otro habitante del país obligado a respetar la propiedad de un tercero, y carecería de razón de ser lo dispuesto en el artículo 2572 del Código Civil con arreglo al cual pertenecen al Estado los acrecentamientos de tierra que reciben paulatina e insensiblemente por efecto de la corriente de las aguas los terrenos contiguos de las costas del mar o de los ríos navegables, y los artículos 2340 inciso 4º y 2577, en cuanto dan a la playa como dominio público una extensión menor; fuera de que si la calle de 35 metros formara parte del dominio público, debió estar enumerado en el artículo 2340 y no entre las restricciones del dominio”.*

En el fallo “Las Mañanitas S.A. c/ Neuquén, Provincia del s/acción declarativa de certeza” la CSJN sostuvo: *“..el camino de ribera pertenece al titular del inmueble ribereño con un río legalmente navegable, resultando claro que el artículo 2639 del Código Civil no le ha transmitido al Estado la propiedad de la zona de treinta y cinco metros que él establece..”* (considerando 26) ... y concluye que *“el camino de sirga importa una restricción al dominio privado que se fundamenta en el hecho de que se encuentra regulado en el libro tercero del título VI del Código Civil referente a las restricciones y límites del dominio, lo que de por sí indica la existencia de una propiedad privada”* (considerando 27).

4. Fundamentación del artículo

Una vez explicado el concepto de restricción y en concordancia con la

idea de Rivera y Medina (2015), el fundamento que tiene este instituto es el interés público, toda vez que siendo esa restricción una desposesión, es decir, una privación del uso y goce de una parte de la propiedad, tal restricción no puede ser autorizada sino en pos de interés común o de utilidad pública, que es la única razón que puede legitimar el cercenamiento y privación de la propiedad, pues es obvio que nadie puede ser despojado o privado de la posesión de lo suyo a nombre del interés particular, salvo que medie expropiación según procedimiento legal.

Si bien el artículo no hace referencia a la inexistencia de indemnización, lo cierto es que debe aplicarse el principio general que emerge del artículo N° 1971 CCyCN que señala que las limitaciones al dominio no generan indemnización.

5. Finalidad y alcances de la restricción

Según la interpretación del artículo y aquellos autores que adoptan la postura del “uso restringido”, la finalidad de este artículo es solo para la navegación, aunque también es unánime que se considera para el salvamento y la pesca desde las embarcaciones.

Otros autores, en cambio, manifiestan que el Camino de Sirga está previsto no solo para la navegación sino también para el comercio, la pesca y las necesidades de esparcimiento de la población, así como también para realizar actividades públicas por parte de los ciudadanos, asemejándolo a un camino público, aunque esta es la postura menos aceptada.

Lo que se puede afirmar al respecto, es que el Camino de Sirga no puede destinarse al libre tránsito, como cualquier calle pública, pues esta circunstancia desvirtuaría su condición jurídica de restricción al dominio, convirtiéndola en un bien de dominio público o en una servidumbre de tránsito.

Dice Marienhoff (1998), que la incorporación de la figura del artículo N° 2639 al Código Civil responde a una razón histórica bien precisa: la de favorecer la navegación a la sirga, consistente en arrastrar desde tierra las embarcaciones mediante tracción. Esta circunstancia explica porqué se trata de una limitación al dominio que solo pesa sobre los ríos o canales “que sirven de

comunicación por agua”.

De allí que el Camino de Sirga no pueda ser invocado para otros propósitos, como ser la utilización de la franja contigua a la ribera con fines de recreación o esparcimiento, o como vía de tránsito para peatones o ganado, aunque si ampara aquellas actividades conexas con la navegación a la sirga, como es el caso de la pesca desarrollada desde las embarcaciones que se trasladan de ese modo.

Esta delimitación de las disposiciones de los artículos N° 2639 y 2640, de cierta manera, impide a las provincias asignarles un alcance mayor que el previsto en el Código Civil respecto del tipo de río, de la utilización por terceros y de las prohibiciones al propietario, por cuanto se trata de una facultad delegada a la Nación por el artículo 75, inc. 12 consagrado en la Constitución Nacional.

Por ello, si quisiera utilizarse para otras finalidades tal como el esparcimiento o el comercio terrestre, debería efectuarse por vía de servidumbre administrativa o de expropiación, previa indemnización, conforme lo establece en artículo 17 de la Constitución Nacional, ya sea que se trate de ríos navegables o no navegables.

Así, en el caso “Las Mañanitas S.A. c/ Neuquén, Provincia del s/acción declarativa de certeza” la CSJN sostuvo: *“solo es exigible (el camino de sirga) cuando persigue como destino el previsto en la ley, con el propósito de facilitar la circulación en miras a las necesidades de la navegación, prohibiendo toda obra que perjudique el derecho que tiene un ciudadano de usar de las riberas a dichos fines”* (considerando 18). Asimismo, *“El Estado sólo tiene derecho a reglamentar el uso del camino de sirga con el único destino que marca la ley, que obedece a las necesidades de la navegación, de la flotación y de la pesca realizada desde las embarcaciones, es decir, en términos de Marienhoff, la “navegación en sentido lato”. Todo otro uso, realizado por quien no sea el propietario de la tierra, es ajeno a la institución y debe ser vedado”* (considerando 34).

CAPÍTULO II

1. Nueva redacción en el Código Civil y Comercial

Como es de notoria trascendencia, el 8 de octubre de 2014 se aprobó la Ley N° 26.994, que sancionó el nuevo CCyCN, el cual entró en vigencia el 1 de agosto de 2015.

En lo que respecta al tema en cuestión, los artículos referidos al Camino de Sirga fueron modificados.

Tal como se dijo anteriormente, la deficiente redacción de los viejos artículos N° 2639 y 2640 del Código Civil trajo problemas de interpretación, pero, con notable acierto, la nueva reforma ha suprimido esta defectuosa denominación, clarificando la naturaleza jurídica del instituto en congruencia con la interpretación doctrinaria y jurisprudencial que se venía dando.

Así, el instituto fue receptado en el artículo N° 1974, el cual dice textualmente:

“Camino de Sirga. El dueño de un inmueble colindante con cualquiera de las orillas de los cauces o sus riberas, aptos para el transporte por agua, debe dejar libre una franja de terreno de quince metros de ancho en toda la extensión del curso, en la que no puede hacer ningún acto de menoscabe aquella actividad. Todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios de este artículo”.

A grandes rasgos, se puede decir que la gran modificación que recibe el artículo es la reducción de sus dimensiones a quince metros, sin distinción si las aguas atraviesan o no una población, y la supresión del carácter de camino público que tenía originalmente.

Una vez dado este primer acercamiento, se analizará de manera exhaustiva la norma en cuestión.

2. Interpretación del nuevo articulado

Los propietarios limítrofes con los cauces que sirven al transporte por agua están obligados a dejar, sin indemnización alguna, una franja de terreno de quince metros hasta la orilla del río u otras aguas que corren por cauces

naturales.

Es un tipo de restricción al dominio de los dueños ribereños que consiste en no poder utilizar ese espacio para ningún acto que menoscabe el transporte por agua, como hacer construcciones, ni deteriorar el terreno, ni realizar en él ninguna otra actividad (por ej. sembrados o plantaciones), que puedan obstaculizar el libre tránsito de personas o animales que se necesiten para ayudar a pasar por ahí a las embarcaciones, a los efectos de la comunicación por agua.

Debe tratarse de aguas aptas para el transporte por agua, comprendiéndose las navegables propiamente dichas y también las “flotables” (más adelante se profundizará este tema).

Asimismo, esta limitación abarca no solo a los propietarios limítrofes, sino a quienes no sean limítrofes pero sean dueños de un inmueble dentro de la franja de quince metros.

Estos metros se cuentan, en el caso de los ríos, desde la línea de ribera (de la cual se hablará más adelante), y en el caso de los canales, desde la línea exterior de las obras de mampostería.

En esta franja el propietario no puede llevar a cabo acto material alguno que menoscabe aquella finalidad. A modo de ejemplo, el propietario podría construir una servidumbre sobre la franja (toda vez que el dominio no lo ha perdido), siempre que el ejercicio de tal servidumbre no menoscabe las finalidades que persigue satisfacer el Camino de Sirga en los términos expuestos. En última instancia, ésta es una cuestión de hecho librada eventualmente a la apreciación judicial.

Por último, al ser de dominio privado la franja, los propietarios ribereños pueden enajenarla sin que el Estado o los particulares puedan obstar el propósito. Asimismo, la explotación de los beneficios y productos naturales de ese espacio le corresponden exclusivamente al propietario ribereño, nunca al Estado o a los particulares ajenos.

3. Legitimación

En cuanto a la legitimación, la reforma del artículo aclaró muchas dudas,

toda vez que el último párrafo del artículo dice expresamente: *“Todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios de este artículo”*.

De tal manera, si no se respeta en forma total o parcial el deber de dejar libre la franja de quince metros, cualquier persona que se sienta perjudicada puede pedir que se remuevan los obstáculos.

La legitimación activa es muy amplia, no es necesario ser poseedor o tenedor. Puede ser cualquier ciudadano que invoque el derecho, en tanto demuestre menoscabo a su interés legítimo.

4. Línea de Ribera

Como se dijo antes, la franja perteneciente al Camino de Sirga tiene un ancho de quince metros, los cuales se cuentan a partir de la línea de ribera.

La línea de ribera, es aquella línea que se fija en los ríos y demás bienes del dominio público hídrico, que separa el dominio público del dominio privado. La delimitación de la misma no es un acto constitutivo de dominio público, sino declarativo de la existencia y extensión del mismo.

El problema viene dado toda vez que la aplicabilidad o efectos del Camino de Sirga quedan supeditados o suspendidos hasta la fijación definitiva de la línea de ribera, pues desde allí se calcula la franja. En otras palabras, mientras no se encuentre delimitado el dominio público del Estado de la propiedad privada de los ribereños limítrofes con los ríos o canales navegables, las prohibiciones del artículo N° 1974 del CCyCN no serán oponibles a los propietarios de los inmuebles ribereños, pues la franja no se encontraría delimitada al no estar fijado su punto de partida.

Se entiende que la fijación de la línea de ribera es competencia de la Administración Pública. En efecto, el CCyCN en su artículo N° 2267 al hablar de la acción de deslinde dice: *...“El deslinde de los bienes de dominio público corresponde a la jurisdicción administrativa”*. Dentro de nuestro régimen institucional federal cabría la duda si se refiere a autoridad administrativa nacional o provincial. La respuesta no puede ser otra que la provincial, porque los ríos que atraviesan las provincias, nazcan y mueran en ellas o sean

interprovinciales, sean navegables o no navegables, son de propiedad provincial y por ende es la provincia quien debe determinar hasta donde alcanza su propiedad.

Antes de la reforma de la Ley N° 17.711, la línea de ribera estaba dada por “la línea a la que llegan las mas altas aguas en su estado normal” (artículo N° 2577 del Código Civil). Luego de la reforma de año 1968, dicha línea se encontraba determinada sobre la base de las “crecidas medias ordinarias” (artículo 2340, inc. 4° del Código Civil).

Hoy en día, luego de la sanción del CCyCN, la determinación de la línea de ribera se encuentra establecida en el artículo N° 1960, el cual dice: “*Cauce del río. No constituye aluvión lo depositado por las aguas que se encuentran comprendidas en los límites del cauce del río determinado por la línea de ribera que fija el promedio de las máximas crecidas ordinarias*”.

Esta línea, en el caso en cuestión, es demarcada por el organismo responsable del manejo integral del agua en Río Negro, es decir, el Departamento Provincial de Aguas de Río Negro (en adelante D.P.A.), organismo que tiene competencia al efecto a partir de la vigencia del Código de Aguas de Río Negro aprobado por Ley N° 2.952.

Dichas facultades fueron asignadas mediante el Decreto 1058/2005, que aprobó la reglamentación del artículo 16 inc. g) del Código de aguas, el cual dice:

Artículo 16: El Departamento Provincial de Aguas, como autoridad de aplicación del presente Código, tendrá a su cargo, a los fines de proveer en todo lo relativo a la tutela, gobierno, administración, y policía de los recursos hídricos provinciales, así como la regulación de sus uso y goce y la prevención contra sus efectos nocivos, tendrá las siguientes funciones y deberes:

Inc g): Intervenir y propiciar el deslinde entre el dominio público hídrico y el dominio privado, mediante la determinación de la línea de ribera, según lo dispuesto por el Código Civil, siguiendo los procedimientos y pautas técnicas que fije la reglamentación.

Inc i): Prevenir emergencias hídricas y sus efectos nocivos, delimitando zonas de riesgo frente a inundaciones, aluviones y crecidas; demarcando zonas de reserva, vedas o limitaciones de uso para protección del recurso; instalando mecanismos de alerta y categorizando

las áreas, según los riegos que la misma presente.

En congruencia con esto, el D.P.A. ha emitido distintas resoluciones con el fin de definir las líneas de ribera de la zona costera correspondiente al territorio que nos ocupa, es decir, el tramo comprendido entre San Javier y el balneario El Cóndor. Estas normas constituyen el resultado de un largo trabajo de medición del comportamiento del Río Negro que fue iniciado en el año 2004. Dicho estudio, que permitió asociar alturas con tiempos de recurrencia, determinó la necesidad de definir cinco segmentos diferentes para la fijación de la línea de ribera, tomando en cuenta que en este trayecto del río no se está ante un régimen netamente fluvial, ya que la influencia de la marea le provoca otras condiciones al régimen de las aguas.

Tomando como sector el tramo mencionado anteriormente, éste se dividió en cinco segmentos según el régimen fluvial del río, los mismos son:

- * Estación Limnigráfica San Javier a Descargador Este IdeVI, se fijó mediante la Resolución N° 639.
- * Descargador Este IDEVI a Puente Viejo, se fijó mediante la Resolución N°641.
- * Puente Viejo a Toma agua El Cóndor, se fijó mediante la Resolución N° 524.
- * Toma agua El Cóndor a Desembocadura, se fijó mediante la Resolución N° 638.
- * Desembocadura a Balneario El Cóndor, se fijó mediante la Resolución N° 640.

En cada caso se establecen dos franjas. Una hasta la línea de ribera, que delimita el dominio público del privado y sobre la que no se admite ningún tipo de construcción o instalación fija que impida o altere el libre escurrimiento de las aguas. Y una segunda franja delimitada por las líneas de ribera y de evacuación de crecidas. Esta última constituye un área privada sujeta a restricciones al dominio, sobre las que se establecen cotas máximas para la instalación de cualquier construcción fija.

5. Definición de navegabilidad legal

Toda vez que el artículo N° 1974 del CCyCN se aplica sólo a “los cauces o sus riberas aptos para el transporte por agua”, es decir “navegables”, se debe definir que comprende esa palabra.

El concepto de navegabilidad no debe entenderse como la aptitud de las aguas para llevar a acabo la actividad de la navegación en sentido potencial, sino que tiene otro sentido. Cuando se habla de aguas navegables, se lo considera en el sentido legal del término y no de hecho.

Para abordar este aspecto, vamos a seguir los conceptos dados por Marienhoff (1998), los cuales fueron avalados en su parte pertinente por la CSJN en el fallo “Las Mañanitas S.A. c/ Neuquén, Provincia del s/acción declarativa de certeza”, en el cual se establecieron una serie de conceptos al respecto.

El concepto de navegabilidad desde el punto de vista legal, está vinculado al tipo de tráfico que se realice en el mismo. Esto se refiere a que el transporte debe ser continuo, de carácter público, para personas y cosas, que responde a un interés general y una idea de tráfico fluvial organizado.

Un río será legalmente navegable o no, según que en él se efectúe o no una circulación de interés general, es decir, debe constituir una vía de comunicación que sirva para el transporte público de personas y cosas. Asimismo, debe tener las características de permanencia y continuidad, es decir, con una cierta frecuencia en el tiempo.

Este concepto legal es aplicable también a la flotabilidad. Se adopta al respecto un concepto amplio que comprende no solo los cursos navegables propiamente dichos sino también flotables, esto es, los de menor profundidad que son utilizados por canoas, balsas, jangadas y lanchas de poco calado.

Textualmente, el fallo de la CSJN expone: *“Cuando la ley de fondo habla de un curso de agua navegable su expresión no debe ser confundida con la navegabilidad de hecho. Ello es así ya que los ríos no navegables legalmente pueden prestarse de hecho a cierta navegación, que más bien debe ser definida como “cuasi navegación”, ya que carece de los caracteres necesarios para que el respectivo curso de agua sea considerado legalmente navegable. El concepto legal de la navegabilidad de un curso de agua está subordinado a la índole del tráfico que allí se realice, ya que para serlo debe servir como medio de transporte continuo, para el transporte público de personas y cosas,*

debe responder a un interés general y a una idea económica del tráfico fluvial organizado. Es por ello que la posibilidad accidental y transitoria de conducir una embarcación por un curso de agua, no lo convierte por ese solo hecho en legalmente navegable” (considerando 14).

Respecto a la navegabilidad “de hecho”, la sentencia advierte que puede existir una cuasi navegación, de naturaleza accidental y transitoria, pero que no reúne los requisitos necesarios para que el curso de agua sea legalmente navegable.

Por último, y de no menor importancia, cabe decir que la clasificación de un río respecto a su navegabilidad no requiere una declaración expresa de autoridad pública alguna. Por tratarse de un hecho, es la realidad fáctica la que determina su condición.

6. Navegabilidad del Río Negro

Toda vez que la consideración de navegabilidad del río constituye un presupuesto fundamental para la aplicabilidad del Camino de Sirga, es sumamente importante definir si el Río Negro es o no considerado como navegable, dada la diferente situación legal de las tierras ribereñas en cada uno de los casos.

En cuanto a la navegabilidad del mismo, han existido y existen diversas interpretaciones al respecto. Cabe aclarar, que dicha condición se entiende desde el punto de vista legal (explicado anteriormente) y no desde las características físicas de la navegabilidad de hecho.

El Río Negro es el más importante de la Patagonia Argentina. Se forma en la confluencia del Río Limay y el Río Neuquén, atraviesa la provincia de Río Negro de oeste a este, conformando un amplio valle cuyo ancho medio es de unos 15 km, con un caudal medio de 950 m³/seg tras recorrer unos 730 km, desemboca en el Océano Atlántico.

En cuanto a la navegación, siempre ha presentado condiciones poco favorables, por contener el curso del río numerosos meandros, una fuerte corriente en épocas de creciente y falta de profundidad en las bajantes.

Según los registros, una de las primeras navegaciones del Río Negro,

fue en noviembre de 1782. Tras varias experiencias de distintos gobiernos, hacia 1883 se creó la “Escuadrilla del Río Negro”, lo que permitió que hasta 1911 la navegación fuera regular y muy utilizada para el tráfico de la mercadería en la región. Posteriormente y luego de más de una década de paralización, el servicio fue retomado por el Ministerio de Obras públicas de la Nación, durante el período comprendido entre 1925 y 1950 aproximadamente.

Al finalizar la década del '40, el auge del automotor y las consecuentes mejoras en la red vial facilitaron notablemente las comunicaciones zonales y provinciales, resultando así una dura competencia para la navegabilidad, dado que el tráfico automotor se desplazaba en forma paralela y a escasa distancia del curso del río.

Esto, unido a las dificultades propias del transporte fluvial, terminó por desplazar definitivamente la navegación del Río Negro.

Aunque siempre se presentaron dificultades en cuanto a la navegación del mismo, no cabe que durante más de cincuenta años fue un río considerado navegable, una verdadera vía de comunicación por agua, haciendo posible el tráfico de bienes y personas, respondiendo así a un interés general.

Pero, desde que el servicio de navegación dejó de existir hace más de setenta años, en la actualidad no se registran actividades relacionadas con la navegación del Río Negro que pudieran constituir su condición de navegabilidad legal.

No obstante, aunque hoy en día se lleven a cabo diversas actividades deportivas, turísticas y de transporte de personas (como ser la lancha de pasajeros), las mismas no responden a un interés general, sino más bien particular, que no son suficientes para convertir al Río Negro en navegable.

Por todo lo expuesto, se puede decir que las condiciones de “medio de transporte continuo, para el transporte público de personas y cosas, respondiendo a un interés general y a una idea de tráfico fluvial organizado” no se cumplen actualmente en el Río Negro, convirtiéndolo así en un río considerado como legalmente no navegable y, por ende, exento de la aplicación de la figura del Camino de Sirga.

CAPÍTULO III

1. Situación legal del Río Negro

Luego de lo anteriormente expuesto, podemos concluir que el Camino de Sirga no se aplica en el territorio que nos ocupa, toda vez que el Río Negro es considerado como no navegable, y por ende, al no cumplirse los presupuestos básicos para la aplicación del instituto, se descarta totalmente la aplicación de éste.

A su vez, y para profundizar en la situación de las costas del Río Negro, en el sector de nuestro estudio, se investigó acerca de cuál es el marco jurídico allí aplicable.

En este contexto, se realizaron entrevistas con el fin de obtener datos certeros. Las mismas fueron realizadas a especialistas en la materia dependientes del D.P.A. (Director de Evaluación de los Recursos Hídricos e Intendente General de Recursos Hídricos) y de la Municipalidad de Viedma (Subsecretario de Obras Públicas).

De las entrevistas realizadas, se encuentra como factor en común la mención de la aplicación de la Ordenanza N° 7405, dictada en el año 2013, que amplía los alcances de la Ordenanza N° 2945. La misma, dictada específicamente para el sector que nos ocupa, establece lo siguiente:

Artículo 1º: Incorporar al Título I “Disposiciones Generales” de la Ordenanza N° 2945, los siguientes artículos, bajo el Capítulo VI “Línea de Ribera”.

Artículo 69º: Camino Costero. En todo plano de mensura que se ejecute dentro del ejido municipal de Viedma, en el que las parcelas involucradas fuesen linderas al río Negro o al litoral marítimo, corresponderá la cesión al uso público y con destino a “Camino Costero”, de una franja de terreno paralelo al mismo, cuyo ancho no podrá ser inferior a 50 metros contados a partir de la línea de ribera determinada por las Resoluciones del Departamento Provincial de Aguas (DPA) que a continuación se detallan:

** Resolución N° 639: Estación Limnigráfica San Javier a Descargador Este IDeVI*

** Resolución N° 641: Descargador Este IDeVI a Puente Viejo*

** Resolución N° 524: Puente Viejo a Toma agua El Cóndor*

** Resolución N° 638: Toma agua El Cóndor a Desembocadura*

** Resolución N° 640: Desembocadura a Balneario El Cóndor*

En el caso de parcelas que no fuesen linderas al Río Negro, cuando una parte de ellas se encontrasen a una distancia menor de 50 metros de la línea de ribera, éstas también deberán ceder al uso público la parte del camino costero que corresponda.

Artículo 70º: Camino Costero. Restricciones de uso: Hasta tanto el municipio proceda a la apertura del camino costero, los cedentes podrán continuar usufructuando el espacio cedido pero no podrán levantar en esa franja construcciones de carácter definitivo.

Artículo 71º: ZAME. Defínase como “Zona de Amortiguación de Mareas Extraordinarias” (ZAME) a la franja ocupada por los médanos costeros contiguos a la línea de ribera del área marítima.

Artículo 72º: ZAME. Restricciones de uso: Sobre la franja denominada ZAME, creada por el artículo anterior, las restricciones de uso son absolutas. Cualquier tipo de construcción, colocación de rellenos, gaviones, contenciones o elementos que modifiquen la topografía natural del frente de médanos, así como también la realización de terraplenes, muros de contención u otros trabajos que modifiquen las pendientes naturales del terreno, deberá contar con la debida autorización administrativa.

Artículo 73º: Cesiones obligatorias. Las cesiones correspondientes a espacio verde y reserva fiscal se determinarán fuera de las franjas determinadas por los Artículos 69º (Camino Costero) y 71º (ZAME).

Artículo 74º: Escritura. Las restricciones de uso establecidas en la presente, deberán constar en toda escritura traslativa de dominio que se realice, debiendo el Departamento de Catastro hacer figurar dicha restricción en todo certificado de libre deuda que se extienda, con mención de la presente Ordenanza, a fin de que tal circunstancia conste en la escritura respectiva.

Disposiciones transitorias.

Artículo 77º: Parcelas de dominio privado. Cuando las parcelas afectadas por el Artículo N° 69, sean de dominio privado de las personas, sus propietarios podrán realizar las obras para generar los 50 metros de suelo exigidos para ceder al uso público con destino a camino costero. En tal caso

los proyectos de obra deberán recibir la aprobación del Departamento Provincial de Aguas. Si el proyecto fuese aprobado y el propietario no procede a realizar las obras descriptas, las construcciones que se encontraren en la franja de uso público serán consideradas sujetas a demolición.

Como se ve, esta Ordenanza dictada en el año 2013, regula de manera específica el sector que delimitamos para nuestro estudio.

De esta manera, el D.P.A. delimitó distintas áreas conforme a los riesgos que presenten con miras a la prevención de emergencias hídricas, protegiendo así el medio ambiente, el asentamiento urbano y la puesta en marcha de proyectos productivos.

Además, con la adecuación de la franja de 50 metros (contados a partir de la línea de ribera) a la aplicación del “Camino Costero”, se pone de manifiesto la importancia sustancial que se le da a la planificación, especialmente la urbana.

Por todo ello, considero que dicha norma es acertada, por ser la misma actual, específica, previsoría y con miras hacia el desarrollo urbanístico de Viedma y alrededores.

CAPÍTULO IV

1. Consideraciones especiales

Luego de lo expuesto, y haciendo hincapié en la finalidad que tiene el Camino de Sirga, se considera necesario hacer un apartado especial donde se profundice sobre dicho tema, ya que, es a todas luces obvio, que hoy en día con los adelantos en materia de navegación, dejó de existir la navegación por sirga, por lo que se podría decir que no se estaría utilizando para el fin por el cual fue creado en la legislación civil.

Ya en el año 1912, según lo advierte Ottonello (2005), Joaquín V. González presentó al Senado un proyecto de ley por el que argumentaba se deroguen los artículos referidos al Camino de Sirga. El mismo decía: *“Entre las disposiciones del Código Civil (de Vélez) que, a mi juicio han quedado retrasadas, del punto de vista del progreso general del país, están los artículos cuya derogación propongo en este proyecto; son los relativos a la obligación que tiene el propietario ribereño de las vías navegables de dejar una vía libre colindante con la línea del río propiamente dicho. Basta enunciar este origen para comprender lo atrasado e inconsistente de esta disposición. Cuando se tiene en cuenta los medios modernos de locomoción fluvial y marítima como el vapor, electricidad, nafta, etc, parece irrisorio pensar que las riberas puedan utilizarse para arrastrar embarcaciones, y más si se tiene en cuenta la topografía tan diversa de nuestra costa fluvial, que haría en todo caso imposible este medio de tracción. La policía de las costas no necesita esta zona libre a lo largo de todas las costas y todos los ríos navegables de la República, para ejercer sus funciones y porque ésta se practica en vapores y por medios propios, que hacen innecesaria esta invasión de la propiedad particular con tales propósitos”.*

Muchos autores lo consideran una limitación sin sentido, que impide disponer libremente de la propiedad privada a sus dueños. Argumentan que se sigue justificando una retención de tierras por parte del Estado en pos de un derecho que no se ejercita ni puede ejercitarse actualmente.

Desde que Joaquín V. González presentó su proyecto, ha transcurrido más de un siglo, en el que la navegación se fue perfeccionando día a día, y la

legislación civil ha sufrido numerosas modificaciones. No obstante, con la unificación de la normativa civil y comercial en el año 2015, este instituto sobrevivió.

Si bien es cierto que hoy en día el Camino de Sirga no cumple su función originaria, no hay que pasar por alto que gran parte de la doctrina y jurisprudencia lo consideran en pos de la protección del medio ambiente.

El CCyCN introdujo como novedad cuestiones de derecho ambiental en el derecho privado, con todo lo que ello significa en términos de progresividad en la defensa del ambiente, ya que es de público conocimiento que, aunque los problemas ambientales conciernen a las ciencias naturales, no podemos ignorar que, al mismo tiempo, son problemas que involucran decisiones políticas y jurídicas.

La tutela del medio ambiente no estaba contemplada en el Código de Vélez Sarfield. Por ello, creo que es necesario analizar al instituto del Camino de Sirga desde una doble función.

Siguiendo la idea de Sarno (2016), el concepto de Camino de Ribera describe al terreno delimitado entre el medio acuático-sin importar el cuerpo de agua del que se trate- y el medio terrestre adyacente. De este modo, los ecosistemas ribereños se caracterizan por poseer humedad del suelo elevada a lo largo del año. Esto le confiere características distintivas respecto de otros ecosistemas al proporcionar protección a áreas ambientales frágiles, aportando beneficios socioeconómicos a su entorno, así como funcionar como amortiguador de las inundaciones. De ello, se desprende que la única forma de preservar su función como regulador medio ambiental es garantizando su existencia.

Esta nueva función de tipo ambiental, fue receptada ampliamente por la CSJN en el caso “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ 35 Estado Nacional y otros s/ daños y perjuicios”. Según este fallo, la tutela ambiental es: *“el cumplimiento de los deberes que cada uno de los ciudadanos tienen respecto del cuidado de los ríos, de la diversidad de la flora y la fauna, de los suelos colindantes, de la atmósfera. Estos deberes son el correlato que esos mismos ciudadanos tienen a disfrutar de un ambiente sano, para sí para las generaciones futuras, porque el daño que un individuo causa al bien colectivo se lo está causando a sí mismo. La mejora o degradación del ambiente beneficia o perjudica a toda la*

población, porque es un bien que pertenece a la esfera social y transindividual, y de allí deriva la particular energía con que los jueces deben actuar para hacer efectivos estos mandatos constitucionales”.

Esta incorporación de la impronta ambiental en el nuevo cuerpo normativo, se manifiesta como un claro intento de armonizar el eje mercantilista y el desarrollo productivo, propios del Código de Vélez Sarfield, con la cláusula ambiental establecida en el artículo 41 de la Constitución Nacional y las normas de presupuestos mínimos ambientales.

El artículo 41 de la Constitución Nacional establece expresamente: *“Todos los habitantes gozan del derecho a un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras; y tienen el deber de preservarlo. El daño ambiental generará prioritariamente la obligación de recomponer, según lo establezca la ley.*

Las autoridades proveerán a la protección de este derecho, a la utilización racional de los recursos naturales, a la preservación del patrimonio natural y cultural y de la diversidad biológica, y a la información y educación ambientales.

Corresponde a la Nación dictar las normas que contengan los presupuestos mínimos de protección, y a las provincias, las necesarias para complementarlas, sin que aquellas alteren las jurisdicciones locales.

Se prohíbe el ingreso al territorio nacional de residuos actual o potencialmente peligrosos, y de los radiactivos”.

Por su parte, el artículo 14 del CCyCN dice: *“Derechos individuales y de incidencia colectiva. En este Código se reconocen: a) derechos individuales; b) derechos de incidencia colectiva. La ley no ampara el ejercicio abusivo de los derechos individuales cuando pueda afectar al ambiente y a los derechos de incidencia colectiva en general”.*

Asimismo, el artículo 240 del CCyCN establece: *“Límites al ejercicio de los derechos individuales sobre los bienes. El ejercicio de los derechos individuales sobre los bienes mencionados en las Secciones 1° y 2° debe ser compatible con los derechos de incidencia colectiva. Debe conformarse a las normas del derecho administrativo nacional y local dictadas en el interés público y no debe afectar el funcionamiento ni la sustentabilidad de los*

ecosistemas de la flora, la fauna, la biodiversidad, el agua, los valores culturales, el paisaje, entre otros, según los criterios previstos en la ley especial.”

Lo que se deja en claro con esto es, que aunque se pretende la coordinación entre el derecho privado y el derecho ambiental, no puede dejar de desconocerse una especie de prevalencia hacia los derechos de incidencia colectiva, en particular el medio ambiente.

Por esto, se podría decir que aunque el Camino de Sirga tenga actualmente otra finalidad y se desvirtúe su fin originario, se lo considera como una conquista ambiental, en la cual no puede pasarse por alto que su supresión causaría daños irreparables.

Un principio fundamental en materia ambiental, es el principio de progresividad y no regresividad, el cual, dicho por Clabot Bellorio (2014), tiene como finalidad evitar la supresión normativa o la reducción de sus exigencias por intereses que no logren demostrar ser jurídicamente superiores al interés público ambiental, ya que en muchos casos esas regresiones pueden tener como consecuencias daños ambientales irreversibles o de difícil reparación.

Por ello, el supuesto de dictar otra norma específica con el fin que hoy se le da al Camino de Sirga, comportaría mucho tiempo y burocracia que, en el mejor de los casos, se lograría poner en práctica luego de años, sin tener en cuenta el daño que se causaría mientras tanto. De allí, es que se sostiene que es más beneficioso darle una interpretación un tanto “forzada” a la norma pero no perder los logros que se han suscitado al respecto en materia ambiental.

Por lo tanto, a modo de concluir con esto, se puede decir que, si bien el Camino de Ribera fue concebido con fines útiles a la navegación, tanto la doctrina como la jurisprudencia son contestes en afirmar que el instituto tiene hoy asimismo funciones ambientales que favorecen la biodiversidad del ecosistema ribereño.

CONCLUSIÓN

Los planteos elaborados en este trabajo tuvieron la intención de desarrollar de la manera más amplia posible la figura del Camino de Sirga, comenzando por sus orígenes y antecedentes, y siguiendo por su evolución para así llegar al articulado actual en el Código Civil y Comercial y su aplicación en el territorio de Viedma y alrededores.

Desde su origen, en el año 1869 con la sanción del Código Civil de Vélez Sarsfield, fue un artículo discutido, toda vez que se constituía como un límite a la propiedad privada de los particulares, lo que en esa época era sagrado.

Fue concebido con la intención de facilitar la navegación a vela, en la cual las embarcaciones debían ser tiradas desde las orillas por medio de sogas gruesas denominadas sirgas y, para ello, debían contar con una franja de terreno en las orillas de los ríos para llevar a cabo dicha acción.

Con el correr de los años y los adelantos tecnológicos, este tipo de embarcaciones fue dejada a un lado y reemplazada por otras que funcionaban por medio de motores, lo que permitiría deducir de manera lógica que ya no se necesitaría el espacio del Camino de Sirga.

Pero, lejos de ser derogado, este artículo fue modificado recientemente en la unificación normativa del Código Civil y Comercial en el año 2015.

Con dicha modificación, se reavivó la polémica en torno a esta figura y su finalidad. En este contexto, me propuse realizar una investigación de su actual aplicación en la Provincia de Río Negro, específicamente en el territorio comprendido entre San Javier y el balneario El Cóndor.

Luego de un extenso análisis y desarrollo del tema se podría decir que, habiendo arribado a la conclusión de que el Río Negro es considerado un río legalmente no navegable, y que el requisito de navegabilidad presupone un requerimiento indispensable para la aplicación del Camino de Sirga, el mismo no es factible de aplicación en el territorio que nos ocupa.

Asimismo y aunque no se constituyó como el objeto central de este trabajo, respecto a la finalidad del instituto y con diferentes posturas al respecto, aún cabe la duda de porqué sigue vigente. Mientras algunos

sostienen que se trata de una limitación sin sentido e injustificada, y por ende, argumentan su derogación, otros en cambio, manifiestan que tiene una función de tipo ambiental, instaurada fuertemente en los últimos años, la cual justifica su existencia.

Lo que lleva a pensar, la importancia de que el derecho debe ser acorde y eficaz al momento actual que vivimos, con las correspondientes modificaciones que conlleve el paso del tiempo y los respectivos adelantos tecnológicos.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DE INFORMACIÓN

- Código Civil y Comercial de la Nación.
- Código Civil de la Nación derogado.
- Constitución Nacional.
- Código de Aguas de Río Negro (Ley N° 2.952)
- Ordenanza N° 2945/93 Código Urbano de la Ciudad de Viedma.
- Ordenanza N° 7405/13 D.P.A.
- Decreto N° 1058/05 D.P.A.
- Resolución N° 638/12 D.P.A.
- Resolución N° 639/12 D.P.A.
- Resolución N° 640/12 D.P.A.
- Resolución N° 641/12 D.P.A.
- Resolución N° 524/12 D.P.A.

- Benedetto, Ervar G. (2017). *Algo mas del Camino de Ribera*. Publicado en revista de Derechos Reales y Registral, número 5.
- Bitar, Juan I. (2014). *Camino de Sirga*. Cita online: AR/DOC/206/2014.
- Botassi, Carlos A. (2016). *Limitaciones administrativas a la propiedad en el Código Civil y Comercial*. Publicado en revista del Colegio de Abogados de La Plata, número 81.
- Bueres, Alberto J. (2017). *Código Civil y Comercial de la Nación y normas complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial*. Buenos Aires, Argentina. Editorial Hammurabi.
- Cabrera, Edith (2018). *Navegación por el Río Negro, cuando su cauce era una ruta*. Diario Río Negro. Disponible en <https://www.rionegro.com.ar/sociedad/navegacion-por-el-rio-negro-cuando-su-cauce-era-una-ruta-GY6076228>.
- Cafferatta, Néstor A. (2015). *Camino de Sirga- Artículo 1974 -(a la luz del Código Civil y Comercial)*. Cita online: AP/DOC/1049/2015.
- Clabot Bellorio, Dino (2014). *Tratado de Derecho Ambiental*. Tomo III. Primera Edición. Buenos Aires, Argentina. Editorial Ad- Hoc.
- Corna, Pablo M. y Fossaceca, Carlos A. (2014). *Camino de Sirga:*

justificación, naturaleza, defensa y propuestas de modificación. Publicado en revista de Derechos Reales, número 7.

- Danielián, Miguel (2001). *Vigencia del camino de sirga.* Cita online: AR/DOC/17041/2001.
- De la Riva, Igancio M. (2009). *El camino de sirga: en la encrucijada entre el derecho público y el privado.* Cita online: 0003/014695.
- De la Vega de Díaz Ricci, Ana M. (2009). *El art. 2639 Cciv.: el camino de sirga como restricción al dominio en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia de la Nación.* Cita online: 0003/014696.
- Gelli, María A. (2010). *El principio de supremacía federal y los derechos propietarios en el Camino de Sirga en el caso Las Mañanitas.* Cita online: AR/DOC/328/2010.
- Grandoso Mario Raúl (2010). *La navegabilidad del Río Negro. Consideraciones desde los puntos de vista catastral y legal.* Director General de Catastro e Información Territorial. Viedma, Río Negro, Argentina.
- Guardiola, Juan J. (2016). *El camino de sirga.* Cita online: AR/DOC/3954/2016. Publicado en ADLA2017-1, 101.
- Guttner, Carlos H. (2014). *El Camino de Sirga en el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación.* Disponible en www.pensamientocivil.com.ar.
- Highton, Elena I. (2003). *¿La resurrección del camino de sirga?.* Cita online: AR/DOC/10250/2003.
- Kantor, Daniel (2009). *El camino de sirga en el dominio del propietario ribereño.* Cita online: AR/DOC/4371/2009.
- Kiper, Claudio M. (2017). *Tratado de Derechos Reales.* Tomo I. Segunda Edición revisada. Santa Fé, Argentina. Editorial Rubinzal- Culzoni.
- Kiper, Claudio M. (2009). *Tratado Jurisprudencial y Doctrinario. Derecho Civil Reales.* Tomo II. Primera Edición. Subtitulado. Buenos Aires, Argentina. Editorial La Ley.
- Kiper, Claudio M. y Malizia, Roberto (2005). *Derechos Reales.* Buenos Aires, Argentina. Editorial Astrea.
- Lafaille, Héctor y Alterini, Jorge H. (2010). *Derecho Civil. Tratado de los Derechos Reales.* Tomo I y II. Segunda Edición actualizada y ampliada.

- Buenos Aires, Argentina. Editorial La Ley.
- Lorenzetti, Ricarlo L. (2015). *Código Civil y Comercial de la Nación comentado*. Tomo IX. Primera Edición. Santa Fé, Argentina. Editorial Rubinzal- Culzoni.
 - Mariani de Vidal, Marina (2004). *Derechos Reales*. Tomo I. Séptima Edición actualizada. Buenos Aires, Argentina. Editorial Zavalía.
 - Mariani de Vidal, Mariana y Abella, Adriana (2016). *Derecho Reales en el Código Civil y Comercial*. Primera Edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Editorial Zavalía.
 - Marienhoff, Miguel S. (1998). *Tratado de Derecho Administrativo*. Tomo VI. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires.
 - Martínez, Guillermo L. (2001). *Posibilidad de construir sobre el camino de ribera*. Cita online: AR/DOC/6340/2001.
 - Nápoli, Andrés (2016). *El Camino de Sirga: buscando un cambio de paradigma*. Cita online: AR/DOC/516/2016.
 - Ottonello, Néstor J. (2005). *Joaquín V. González y el Código Civil. Su propuesta respecto de los artículos 2639 y 2640*. Cita online: AR/DOC/2483/2005.
 - Papaño, Ricardo J., Kiper, Claudio M., Dillon, Gregorio A. y Causse, Jorge R. (2000). *Derechos Reales*. Tomo I. Reimpresión. Buenos Aires, Argentina. Editorial Depalma.
 - Peretti, Enrique (2014). *Ambiente y Propiedad*. Primera Edición. Santa Fé, Argentina. Editorial Rubinzal-Culzoni.
 - Ratti, Natalia (2015). *Camino de Sirga* (páginas 203 a 207) en *Avances del nuevo Código Civil y Comercial de la Nación en los aspectos ambientales*. Dirección Devia Leila. Primera Edición. Buenos Aires, Argentina. Editorial Albremática S.A.
 - Rivera Julio C. y Medina, Graciela (2015). *Código Civil y Comercial de la Nación comentado*. Primera Edición, segunda reimpresión. Buenos Aires, Argentina. Editorial La Ley.
 - Sarno, Julieta (2016). *La doble función del camino de sirga a la luz de su modificación en el nuevo Código Civil y Comercial*. Cita online: AR/DOC/519/2016.

- Schroh, Matías A. (2015). *Camino de Sirga. Reducción de la tutela ambiental y al interés social*. Ponencia llevada a cabo en las XXV Jornadas Nacionales de Derecho Civil. Bahía Blanca, Argentina. Disponible en <https://jndcbahiablanca2015.com>.
- Vazquez, Gabriela A. (2010). *El régimen de los derechos reales, el camino de sirga y las normas locales*. Cita online: AR/DOC/1032/2010.