

## **CAMINO DE SIRGA – REDUCCIÓN DE LA TUTELA AMBIENTAL Y AL INTERES SOCIAL**

**Autor:** Matias A. Schroh\*

### **Resumen:**

*El cambio que representa el nuevo código en la figura que impone una reducción de 35 a 15 metros, va más allá de un cambio en el metraje, implica una limitación al derecho de acceso a ríos y lagos antes amparado y un impensado impacto negativo en los intereses colectivos y del medio ambiente observado por el derecho.*

### **Abstract:**

*The change that represents the new civil code that impose a reduction of 35-15 meters, goes beyond a change on the footage, it involves a limiting on the right of access to rivers and lakes, protected before, an unexpected and negative impact on the collectives interest and environment, observed by law.*

### **Palabras Clave:**

Camino de sirga, restricciones al dominio privado, dominio, intereses colectivos, límites y restricciones, ríos, aguas, ambiental, código civil y comercial,

### **1. Introducción**

El camino de sirga es un concepto que remonta al antiguo sistema de navegación por la cual se tiraban los navíos río arriba por medio de gruesas sogas llamadas “sirgas” desde sus márgenes, por ello los propietarios rivereños debían dejar disponible aquel terreno para no entorpecer la navegación.

Si bien la determinación de su naturaleza jurídica dio arduos debates en la doctrina, la cuestión se fue saneando quedando resumida sobre dos ejes, uno de ellos apunta a una servidumbre de carácter administrativa<sup>1</sup>, y por otro lado, la postura mayoritaria, opinaba, manteniendo el criterio aun hoy con el nuevo código, que se trata de una restricción al dominio privado<sup>2</sup>.

El código de Vélez arrimó el resultado ubicándolo dentro del libro III, título IV dentro de las restricciones y límites al dominio, que si bien trata a ambos por igual, hay una relación de especie-género respectivamente, la Corte Suprema de Justicia de la Nación (CSJN) se

---

\* Alumno de la carrera de abogacía, Universidad Nacional del Sur.

<sup>1</sup> Marienhoff, Bielsa y Villegas Basavilvaso.

<sup>2</sup> Lafaille, Salvat y Highton de Nolasco.

pronunció sobre su naturaleza jurídica denominándolo “restricción”<sup>3</sup> dando fin a la discusión.

No es nuestra intención profundizar más en la conceptualización de la figura, sino tenerla en claro al momento de tratarla en base a su modificación por el nuevo régimen.

## **2. Contextualización del Problema.**

El cambio realizado por la ley 26.994 que dio vida al actual código civil y comercial representó numerosos avances y allanamiento de conflictos en los derechos civiles y colectivos en general y en el derecho ambiental en particular, donde se busca proceder de acuerdo al principio de progresividad de las normas de dicho ámbito para el resguardo y la protección del medio ambiente, pese a lo dicho, en el tema a tratar el resultado es un claro retroceso.

Si bien el llamado “camino de sirga” es una figura antigua de la legislación que pareciera haber caído en la obsolescencia, por ser este sistema de navegación casi inexistente, la jurisprudencia y la doctrina nacional la ha dotado de un significado que impacta más allá de la materia náutica de la hizo surgir.

## **3. Importancia de la cuestión y su relevancia en cuanto a los intereses colectivos.**

Como ya se ha adelantado, la cuestión implica más allá de un cambio en el metraje. Se ha reconocido al camino de sirga más allá de los fines de la navegación, “los márgenes de los ríos (también) pueden ser necesarios para otros fines de interés social”<sup>4</sup> ejemplificando entre otros a los paseos públicos.

Es de vital importancia destacar que además estos márgenes representan un corredor biológico fundamental para la preservación de la biodiversidad y la protección del ambiente, el nuevo código lleva de 35 a 15 metros la franja de restricción al dominio privado, una reducción a menos de la mitad del terreno antes protegido y que si bien era privado, también de uso público y permitía el acceso a los ríos y costas tomado como un bien común pero con la modificación, como veremos más adelante, solo podrá ser utilizada a los fines exclusivos de la navegación.

Lo que creemos con la modificación ahora vigente es una resignación y adaptación del derecho a la realidad en lugar de la realidad a derecho, cuando el colectivo social antes tenía un marco jurídico donde ampararse ahora ya no lo tiene y el interés de los privados recupera lo que el derecho construyó a favor del aquél otro, perdiéndolo sin indemnización alguna.

## **4. Observación e Hipótesis sobre la temática.**

Es fundamental, para garantizar la subsistencia de los derechos obtenidos a partir de la ardua tarea jurisprudencial y doctrinaria, que se plasmen en forma positiva tanto el derecho de la comunidad al libre acceso de las costas de lagos y ríos como también el retorno de los

---

<sup>3</sup> Fallo “Ferrando A. R. c/ De Urrierepon, J. B.”, Corte Suprema de Justicia de la Nación (CSJN).

<sup>4</sup> MARIENHOFF, Miguel S. *Tratado de Derecho Administrativo*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1966, Tomo VI, p.485.

anteriores 35 metros de restricción al dominio privado de los fundos rivereños con la correspondiente tutela ambiental.

## 5. Contexto Legal Nacional del Camino de Sirga.

El Código Civil de la Nación, ahora derogado disponía en su **Art. 2.639** que:

*“Los propietarios limítrofes con los ríos o con 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 en manera alguna.”*

Como se puede ver, no surge de la letra de la norma el uso o los propósitos distintos de la navegación, si se lee el carácter de “camino público” del mismo, cabe aclarar que es muy distinto al dominio público, ésta expresión generó muchas confusiones y algunos<sup>5</sup> hasta han entendido que ésta expresión significaba el carácter de dominio público del instituto. El error se le atribuye a Vélez quien habría copiado literalmente una ordenanza francesa de 1.669 que llamaba “*chemin royal*” a la franja de sirga.

En conjunto, el **Art. 2.640** aclaraba que:

*“Si el río, o canal atraviesa alguna ciudad o población, se podrá modificar por la respectiva Municipalidad, el ancho de la calle pública, no pudiendo dejarla de menos de quince metros.”*

En la redacción del nuevo código, aquella expresión de “camino público” se corrige, y la amplitud de la franja es llevada *ipso iure* al mínimo legal a que los municipios podían acotarla en zonas urbanas pero en toda extensión, urbana o rural. Dejando el correlativo **Art. 1.974** de esta forma:

*“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 que menoscabe aquella actividad.”*

Las consecuencias legales que surgen expresamente de la norma determinan al camino de sirga como una restricción al dominio privado, los propietarios deben dejar libre de todo estorbo las orillas de los cauces en los que sean aptos para el transporte por agua, por lo que no se podrá alambicar, cercar, edificar el terreno ni reparar las construcciones existentes. Los propietarios también podrán excluir a terceros del uso de ese espacio respecto de toda actividad que no guarde relación con la navegación o el salvamento y si bien el propietario puede recibir los beneficios y productos naturales de ese espacio con exclusividad, dicha actividad no puede causar detrimento en la navegación o el salvamento, actividad que goza de prioridad, o que obstaculice el libre tránsito de personas o animales, como pueden ser sembrados o plantaciones<sup>6</sup>.

## 6. Marco Teórico.

### A. Marco Doctrinario.

---

<sup>5</sup> Machado.

<sup>6</sup> RIVERA, Julio Cesar. *Código Civil y Comercial Comentado*, Editorial La Ley, 2014, p.4568.

Sin intentar redefinir el instituto tratado, lo que se buscará es precisar sus caracteres esenciales para comprenderlo y desde allí poder entender el punto en cuestión al cual referimos, una naturaleza adquirida posteriormente distinta a la originaria, receptada por el derecho gracias a una evolución interpretativa de sus alcances.

### **I. Naturaleza Jurídica.**

Como se ha expresado anteriormente, varios autores han defendido la posición que considera al camino de sirga como una servidumbre administrativa al afectar el carácter exclusivo del dominio privado<sup>7</sup> y es una posición lógica ya que las servidumbres administrativas se caracterizan por poseer únicamente fundo sirviente sin un fundo dominante. Pero carecería de lógica que sea el código civil el que estructure una servidumbre legislativa dentro del marco de los límites y restricciones al dominio.

Por otra parte, una corriente doctrinal que es la más aceptada por la mayoría de los autores en cuanto a su naturaleza jurídica, se afianza sobre la postura de reconocer al camino de sirga como una restricción al dominio privado<sup>8</sup>, también como se expresó en el punto anterior, es la que ha seguido la legislación nacional al ubicarla dentro de las restricciones al dominio, postura que también se ha sido receptada en diversos fallos jurisprudenciales.

### **II. Fuentes y Fundamento del Camino de sirga.**

Su fuente no puede ser otra que la legal, la restricción es impuesta a todo el que se encuentra en las condiciones que la ley marca, y esto es sobre la comunicación por agua. Esto lo distingue de las servidumbres que la principal fuente es la voluntad de las partes.

El fundamento, en cambio, tampoco puede ser otro que el interés público, porque siendo la restricción una desposesión, tal no puede ser autorizada sin considerarse de interés público. Ya que nadie puede ser privado o despojado de su posesión en nombre de un interés particular.

### **III. Fundamentos a los Intereses Colectivos Distintos de la Navegación.**

Como se ha adelantado, en la doctrina nacional se han receptado intereses diferentes a los de la navegación para el camino de sirga, estando aquella a un nivel de vanguardia en la materia.

“Salvat, Lafaille, Borda y Highton de Nolasco coinciden en que en el camino de sirga (...) no solo se busca facilitar la navegación sino también la pesca y la apertura de nuevas vías de comunicación terrestre”<sup>9</sup>

Marienhoff ha sostenido que “con exclusión de la navegación, el uso de los márgenes de los ríos puede ser necesario para otros fines de interés social”<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> BIELSA, Rafael. *Derecho Administrativo y Ciencia de la Administración*, p.222-236-237.

<sup>8</sup> Lafaille, Salvat, Highton de Nolasco.

<sup>9</sup> GÜTTNER, Hermann Carlos, “*Camino de Sirga en el Nuevo Código Civil y Comercial de la Nación*”, UNLZ, 12/2014, p.5.

<sup>10</sup> MARIENHOFF, Miguel S., *Tratado de Derecho Administrativo*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1966, Tomo VI, p.485.

agregando que “cuando las finalidades públicas así lo requieran, el estado podrá expropiar las márgenes de los ríos...”

Highton de Nolasco, por su parte, sostuvo que “el camino de sirga no solo está previsto para la navegación sino también para el comercio, la pesca y las necesidades de esparcimiento de la población”<sup>11</sup>

## **B. Marco Jurisprudencial.**

### **I. Fallos en Cuanto a su Naturaleza Jurídica.**

1. Restricción y límite al dominio. El camino de sirga importa una restricción y límite de un dominio privado, para lo cual se fundamenta en la legislación vigente y en el hecho de que se encuentra regulado en el Código Civil dentro del capítulo de las restricciones y límites al dominio, caracterizadas por la inexistencia de indemnización<sup>12</sup>.

2. Inexistencia de indemnización. El camino de sirga pertenece al dominio privado de los pobladores, pero está sometido a la restricción que le imponen los arts. 2639 y 2640 del Cód. Civil, que están destinadas a facilitar la circulación por las calles y caminos públicos, en mira a las necesidades de la navegación, no pudiendo hacer en el camino de sirga ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existan, ni deteriorar el terreno en manera alguna, debiendo soportarla el propietario sin ninguna indemnización.<sup>13</sup>

### **II. Fallos en Contra del Uso Distinto a la Navegación.**

1. Destino que dispone la ley; expropiación e indemnización. El Estado sólo tiene derecho a reglamentar el uso del camino de sirga con el único destino que marca la ley, vale decir las necesidades de navegación, flotación y pesca. En consecuencia, no puede utilizarlo para otras obras, supuestos en los cuales será indispensable la expropiación de la superficie y, por ende, la justa indemnización a su propietario.<sup>14</sup>

2. Extensión a otros Fines. La restricción del Art. 2.630 que ha sido establecida para los ríos y canales que sirven a la comunicación por agua no puede ser modificada restringiéndola o extendiéndola a otros fines.<sup>15</sup>

### **III. Fallos a Favor de un Interés Público y Social Junto a un Interés Ambiental del Camino de Sirga.**

1. Uso y goce de cualquier vecino. Los terrenos afectados como camino de sirga pueden ser utilizados por cualquier vecino del pueblo, lo que no significa que el propietario pierda su uso, sino que los conserva de la misma manera que los demás, teniendo asimismo derecho a sus frutos naturales, en tanto existe sobre ellos una servidumbre administrativa sobre superficie anegadiza.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> HIGHTON DE NOLASCO, Elena., “Dominio y Usucapión”, Tomo I, Editorial Hammurabi. 1a. parte

<sup>12</sup> CNCiv., sala E, 6/8/1996, LA LEY, 1998-C, 922

<sup>13</sup> CNCiv., sala F, 31/5/1990, LA LEY, 1990-E, 357 - DJ, 1991-1-408; CNCiv., sala H, 28/5/1998, LA LEY, 1998-E, 562 - DJ, 1998-3-1036.

<sup>14</sup> CNCiv., sala A, 2/5/1994, LA LEY, 1994-D, 137 - DJ, 1994-2-793).

<sup>15</sup> Fallo “Las Mañanitas S.A. c/ Provincia de Neuquén” CSJN, 04/09/2009.

<sup>16</sup> J1ªCiv., Com. Federación, 9/3/2009, LLLitoral 2009-678.

2. Interés público. Se deben interpretar interconectados el interés de los ocupantes de los fundos vecinos, el interés general de la explotación de esas heredades y el interés público de la comunicación fluvial y terrestre. Los Art. 2639 y sig. no sólo se destinan “*uti singuli*” de cualquiera, sino que también se basan en la necesidad de asegurar la mejor explotación de las heredades contiguas, sean o no ribereñas. El interés público se entrelaza aquí con el interés particular demostrando que el “*ius publicum*” y el “*ius privatum*” surgen del mismo tronco: el interés general.<sup>17</sup>

3. Interés ambiental. En el caso de cuenca Matanza-Riachuelo donde las obstrucciones al camino de sirga importan daños de contaminación ambiental, la corte declara que los poderes y competencias en materia ambiental prevalecen sobre cualquier otra concurrente en el ámbito de la cuenca. La Corte consideró que tenía prioridad absoluta la prevención del daño futuro, en segundo término la recomposición de la polución ambiental ya causada y por último el resarcimiento de daños irreversibles.<sup>18</sup>

### **7. Propuesta “*de lege ferenda*”.**

En base a lo expuesto, prudentemente consideramos:

Retomar el metraje anterior a la reforma de treinta y cinco metros, puesto que es fundamental para el desarrollo del interés público y preservar los corredores biológicos que han sufrido un menoscabo de más de la mitad de su anterior tutela jurídica.

Declarar expresamente el interés público más allá de la navegación y comunicación por agua, sino para el necesario esparcimiento y disfrute de la población de las aguas públicas.

Declarar expresamente también el acceso público a estos recursos naturales.

Extender la aplicación del instituto no solo a los ríos y lagos navegables bajo la condición de flotabilidad.

Declarar expresamente la tutela ambiental que abarca la extensión del camino de sirga.

---

<sup>17</sup> Cámara Civil, Comercial, Criminal y Correccional de Zárate, Pcia. Buenos Aires, 29/09/1992, LLBA, 1.994-137.

<sup>18</sup> Fallo “Mendoza, Beatriz Silvia c/ Estado Nacional”, CSJN, 27/12/2012.