

## UN PASEO NOTARIAL EN AGUAS DEL RÍO DE LA PLATA\*

Por **Manuel R. Trueba**

Antes de comenzar esta navegación imaginaria deseo agradecer sinceramente al señor Presidente del Instituto de Investigaciones Históricas del Notariado del Colegio de Escribanos y Director del Museo Notarial, escribano Enrique O. Soler, la oportunidad que me brinda, juntamente con los demás integrantes del mismo, para expresar en este momento y en este ámbito de nuestro Colegio esta emotiva evocación en homenaje a los escribanos don Abel Di Próspero y don Max Sandler.

Cuando el amigo Soler me invitó a elegir un tema que evocara la figura de un escribano o de una institución notarial, de inmediato se me ocurrió que podría referirme para cumplir su requerimiento a la legendaria figura, tan ligada a nuestro quehacer marítimo y fluvial, de las escribanías de marina.

Y así se lo hice saber, a lo que me manifestó su total acuerdo.

Tras este breve exordio y trayendo a la memoria el desempeño de las escribanías de marina, hoy, como sabemos desaparecidas, me permitiré solicitarles la correspondiente venia para levar anclas, haciéndoles saber que contamos con la pertinente autorización del señor Capitán del Puerto de Buenos Aires para realizar esta travesía, encontrándose a bordo la escritura de matrícula de nuestra goleta “Flor de Italia”, otorgada en esta Ciudad el 29 de abril de 1863 ante el escribano de marina nacional don Ignacio Cavallaro, al folio 43 vta.

---

\*Disertación pronunciada por el autor en el Colegio de Escribanos de la Ciudad de Buenos Aires, con motivo de la Sesión convocada por el Instituto de Investigaciones Históricas del Notariado, el 1º de julio de 2002.

El sonido del silbato del contra maestre indica la proximidad de la zarpada y con la información suministrada por los expertos meteorológicos que nos auguran tiempo muy frío con vientos leves del Sur rotando al Este sobre la banda de estribor y con lluvias intermitentes, enfilamos la proa de nuestra goleta hacia el Este surcando este río de papeles de color blanco y de aguas no siempre serenas.

Las escribanías de marina y, por ende, los escribanos de marina constituyen las instituciones quizás más peculiares y misteriosas del Derecho Marítimo, pues durante mucho tiempo no existió ley, decreto ni disposición orgánica que reglamentara los registros de marina ni la actuación de sus titulares, de modo que éstos se rigieron tanto por la costumbre, que es en definitiva también fuente de derecho, como por disposiciones dispersas del Código de Comercio.

Lo indudable es que las escribanías de marina existieron desde siempre, pues en todas las épocas hubo funcionarios que desempeñaron las tareas inherentes a las mismas. Así, en la antigua legislación española para el Nuevo Mundo, encontramos algunas disposiciones del Consejo de Indias y también rastros de los escribanos de marina en los notarios que acompañaban a cada una de las expediciones que venían a estas tierras.

En nuestro país, tal vez uno de los ordenamientos más antiguos donde se hace referencia a los escribanos de marina sea el Decreto de Reglamento para las Capitanías de Puerto de la República, fechado en Buenos Aires el 10 de noviembre de 1862, firmado por el Presidente General, don Bartolomé Mitre y su Ministro de Guerra y Marina General, don Juan Andrés Gelly y Obes. Este decreto establecía, en su artículo 1, que en cada una de las provincias ribereñas de la República debía haber una Capitanía de Puerto y las Subdelegaciones que fuera necesario establecer y también disponía acerca de las funciones de los escribanos de marina por cuanto éstos eran funcionarios de las mencionadas Capitanías.

El artículo 31 del Reglamento preceptuaba que las matrículas de las embarcaciones que no pasaran de 6 toneladas se otorgarían por intermedio de las Capitanías de Puertos, las que llevarían un registro especialmente destinado al efecto. El artículo 32 disponía que “la matrícula de todo buque que pase de 6 toneladas, luego de presentarse la solicitud de matrícula al Capitán del Puerto, éste pondrá al pie el decreto siguiente: al escribano de marina para que haga la matrícula que se solicita” y el artículo 34 determinaba: “siempre que un buque haya de cambiar de aparejo o nombres, se deberá solicitar en papel sellado, expresándose la alteración y el Capitán del Puerto decretará al pie, para que el escribano que lleva el registro de marina haga las anotaciones correspondientes”. Como podemos apreciar, en mérito de los preceptos referidos, ya a esta fecha existían el Registro y el Escribano de Marina, pero éste como integrante de la Capitanía y no como funcionario independiente, con atribuciones notariales y registrales.

Éste es el antecedente de nuestro actual Registro Nacional de Buques de-

pendiente de la Prefectura Naval Argentina, que cumple solamente funciones registrales.

Como dato histórico diremos que el último Capitán del Puerto de Buenos Aires de origen español, quien ocupó el cargo hasta el 28 de febrero de 1804, fue el Alférez de Fragata don Pablo Zizur, habiéndole sucedido el entonces también Alférez de Fragata don Martín Jacobo José Thompson.

Por la participación que Thompson tuvo en el Cabildo Abierto del 22 de Mayo de 1810, donde evidenció su adhesión a la causa de la Patria, la Primera Junta de Gobierno, previo juramento de fidelidad a las nuevas autoridades constituidas que prestó, le confirió, por acuerdo del 30 de junio de 1810, la Subdelegación de Marina, pasando a ser de este modo el primer capitán criollo del puerto de Buenos Aires y la primera autoridad naval argentina.

Durante su gestión y gracias a su iniciativa, se dictaron varias reglamentaciones, entre ellas, las condiciones para acordar permisos para la construcción de buques, así como también y permaneciendo todavía al frente de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires, el Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, ilustre notario don Gervasio Antonio de Posadas, promulgó a sus instancias, el 6 de julio de 1814, el Reglamento de las Capitanías del Puerto, redactado por el mismo Thompson.

Rememoramos oportunamente al primer Capitán del Puerto de Buenos Aires al haberse celebrado en el día de ayer, y por primera vez en 30 de junio, el Día de la Prefectura Naval Argentina, instituido precisamente en su homenaje, y no el 29 de octubre como lo fuera hasta el año pasado en recordación del 29 de octubre de 1896, fecha de la sanción de la ley número 3445 orgánica de la referida institución.

Prosiguiendo con nuestra navegación diremos que el primer cuerpo legal que expresamente se refiere a las escribanías de marina es el Reglamento para las Escribanías de Marina del 7 de diciembre de 1883, el que designa como escribano titular a don Pedro Quintín Larrosa y como adscripto a don Ignacio Rocha.

Dado que las Capitanías quedaron suprimidas por decreto del 31 de enero de 1882 y se cambió su denominación por la de Prefectura Marítima, estos escribanos y su personal pasaron a ser funcionarios a sueldo de esa repartición y se les fijaron sus funciones y jurisdicción, asignándosele al titular autorizar escrituras, testimonios y protestas, y al otro, intervenir en la instrucción de sumarios en la Capital Federal, en la legalización de protestas y todo otro acto marítimo y fluvial en que debía intervenir escribano de marina, dentro de la jurisdicción de Tigre, Campana y Ensenada, entre otras funciones. Más tarde, por decreto del 30 de diciembre de 1884, se suprimió el sueldo de esos funcionarios y su dependencia económica del Poder Ejecutivo Nacional; se estableció un arancel similar al existente para las escribanías de la Capital, colocando a las escribanías de marina bajo la superintendencia de la Corte Suprema de Justicia.

Por un decreto posterior, del 3 de julio de 1894, se determinó que correspondía al Ministerio de Justicia, Culto e Instrucción Pública la creación de las

escribanías de marina en los distintos puertos de la República, así como el régimen y el nombramiento de los escribanos que las regentarían; luego la Corte Suprema de Justicia estableció que las medidas de inspección y superintendencia fijadas por decreto del 30 de diciembre de 1884 estarían a cargo de las Cámaras de Apelaciones o de los Juzgados Federales para las escribanías fuera de la Capital Federal.

Llegamos así a la sanción de la ley 3547 del 25 de septiembre de 1897, por la que se suprimió la división que existía entre los escribanos públicos civiles y comerciales, los que pasaban a tener facultades para extender toda clase de escrituras, comerciales o no.

Como vemos, estos antecedentes demuestran que las escribanías de marina nunca tuvieron una ley orgánica propia que estableciera con claridad sus funciones y competencia y no estuvieron comprendidas en la ley 1893 ni en la 12990.

Y para concluir esta confusa regulación de las escribanías de marina de la Capital Federal, diremos que fueron suprimidas por decreto-ley número 15247, del 22 de agosto de 1956, mediante el cual se unificó la función notarial en la jurisdicción de la Capital Federal por considerarse, como lo estableció la ley 3547 al suprimir la división que existía entre los escribanos públicos, civiles y comerciales, que los escribanos de registro puedan extender conforme a la ley toda clase de escrituras públicas, sin tener en cuenta la naturaleza civil o comercial del acto.

De esta manera quedó establecido que el otorgamiento de toda clase de contratos, incluidos los marítimos, podían ser autorizados por los escribanos con Registro en la Capital Federal, suprimiéndose las escribanías de marina existentes y otorgándose a los titulares de las mismas Registros de Contratos Públicos. De los considerandos del aludido decreto-ley resulta que este Colegio de Escribanos, en nota del 23 de marzo de 1956, propició la supresión de las escribanías de marina de la Capital Federal, la ampliación de la competencia de los escribanos de Registro de Contratos Públicos a aquellos actos y contratos jurídico-notariales atinentes al comercio marítimo o fluvial y la incorporación de los escribanos de marina de la Capital Federal al régimen de la ley 12990, modificada por ley 14054, manifestando los escribanos de marina su conformidad con el temperamento propuesto.

El artículo 3º crea 9 Registros de Contratos Públicos en la Capital Federal, los que fueron adjudicados por el Poder Ejecutivo a los titulares de los Registros de Marina que se suprimieron por el artículo 1º.

Por decreto número 16190, del 4 de septiembre de 1956, se les asignó la numeración del 501 al 509 inclusive y el artículo 2º designó titulares a los hasta entonces titulares de marina.

Los titulares de los creados Registros 501 al 509, ex-titulares de los Registros 1 a 9 de Marina, fueron los distinguidos escribanos: Norberto Julio VILA SÁNCHEZ, Ricardo Manuel SAA AVELLANEDA, Guillermo RODRÍGUEZ ZÚÑIGA, Santiago E. PARODI, Antonio OTERO, Manuel José CALISE, Ricardo R. VIDAL DEL CARRIL, Tomás J. MONTES y Juan Manuel TOBIO.

Como podemos apreciar, desde aquel escribano de marina y de la Real Hacienda, don Joseph Echeverría, quien comenzó a ejercer sus funciones en el año 1792, los escribanos de marina, durante su trayectoria como tales en el ámbito de esta jurisdicción hasta la supresión de esta institución en el año 1956, desempeñaron la doble función notarial-registral.

Como dato curioso, días pasados investigando estos temas en el Archivo General de la Nación, al hojear el protocolo del año 1792 del escribano Echeverría, encontré una escritura de compraventa de una barca para el comercio de negros con las costas africanas. El decreto-ley 18300/56 que creó el Registro General de la Propiedad Naval e incorporó su Reglamento Orgánico, acaba definitivamente con la función registral de los escribanos de marina.

Dado que el decreto ley 15247 del año 1956 resolvió la cuestión sólo con relación a los escribanos de la Capital Federal y, como dice Álvaro Gutiérrez Zaldívar en su interesante y meduloso artículo “El notariado al servicio del país”, en el número 867 de la *Revista del Notariado*, “se terminó este lío y estuvo bien terminado”, pero el problema subsistió en las provincias dado que sólo podían intervenir en los asuntos marítimos los escribanos de marina existentes en las distintas ciudades ribereñas de nuestro litoral marítimo y fluvial, hasta que la ley 19170, sancionada y promulgada el 12 de agosto de 1971, sustituyó el Reglamento Orgánico aprobado por el decreto ley 18300/56, y dispuso en su artículo 3º lo siguiente: “Para que los documentos mencionados en los artículos precedentes puedan ser inscriptos y diligenciados deberán reunir los siguientes requisitos: a) Estar otorgados en: I-Escritura pública autorizada por: 1) Escribanos de Marina existentes. 2) Escribanos con jurisdicción en i) Capital Federal y Territorios Nacionales. ii) Provincias que componen la Nación”.

De esta manera se facultó a los escribanos con registro en las provincias a autorizar en su protocolo escrituras sobre buques.

La nota de Elevación del Proyecto de Ley al Poder Ejecutivo Nacional fundamentó ello en la necesidad de evitar que personas domiciliadas a gran distancia de las ciudades en las que funcionan las escribanías de marina tuvieran que trasladarse a las mismas para revestir a los actos de las formas exigidas por la ley, lo que había provocado la frecuente inobservancia de las normas que imponían la obligatoriedad de la escritura pública; así, éstas se realizaban en instrumento privado, inhábil por su naturaleza para perfeccionar el acto y, por lo tanto, irregistrable.

Como se estableció en la ley, se confirió a los escribanos con registros de las provincias competencia para autorizar escrituras relacionadas con los asuntos marítimos, sin perjuicio de las que continuaban ejerciendo los escribanos de marina existentes.

Un año después de la sanción de esta ley, el 29 de octubre de 1972, se sancionó la ley 19911, cuyo artículo 2º establecía que: “El Poder Ejecutivo Nacional gestionará ante los respectivos gobiernos de provincia la adjudicación de registros de contratos públicos provinciales existentes o a crearse a los actua-

les titulares de registro de marina que se encuentren en ejercicio de sus funciones”.

Esta ley tuvo el loable propósito de equiparar a todos los escribanos en su competencia, como lo había hecho el decreto-ley 15247/56 en la Capital Federal.

Pero ello no fue de fácil trámite dado que el otorgamiento de los registros dependía de los gobiernos de las provincias.

Y así, ya excedido en el tiempo acordado para realizar esta navegación y aproximándonos al muelle de pasajeros del puerto de Buenos Aires, quiero agradecer a todos Uds. haberme acompañado en esta evocación que hoy, en este Día del Historiador, hemos pretendido realizar, en apretada síntesis, trayendo a nuestra memoria la responsable, tesonera y fecunda labor, puestas al servicio de la seguridad jurídica, notarial y registral, de esos hombres, los escribanos de marina, una institución que en nuestro país el Código de Comercio introdujo en su Libro III, en el capítulo relacionado con la navegación marítima, y que durante el siglo XIX y gran parte del XX ejercieron una función tan íntimamente relacionada con el comercio, habida cuenta de que las embarcaciones para el tráfico marítimo y fluvial y las carretas para el terrestre, y luego el ferrocarril, eran los únicos medios de transporte con que contaban los habitantes de estas regiones para el intercambio de las mercancías y el desarrollo de sus actividades comerciales de cabotaje y de ultramar, las que permitieron durante esas décadas la imponente evolución y crecimiento de nuestra querida República.

Y estamos de nuevo en el puerto de Buenos Aires.

Los vientos nos han sido propicios.

Los invito a desembarcar de nuestra goleta.

Muchas gracias.

#### Textos consultados

Prefecto Principal José Domingo Sabio, *Antecedentes Históricos y Evolución de la Prefectura Naval Argentina*.

Prefecto Mayor Escribano José M. P. López, *Escrituras de Marina y el Registro General de la Propiedad Naval*.

Esc. Álvaro Gutiérrez Zaldivar, *Revista del Notariado* N° 867, “El Notariado al servicio del país”.

Leyes citadas.