

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Ya hemos tratado este tema, pero sólo cabe señalar que el precepto del art. 1788 bis es aplicable a las sociedades comerciales y debe adaptarse en las otras normas que incorpora la ley 19550.

Por lo tanto, en la liquidación de la parte del socio excluido o fallecido deben considerarse los valores reales del activo y el valor llave, si existiese. Puede pactarse lo contrario, pero la estipulación sólo será válida en tanto no se aparte notablemente del valor real (art. 13, inc. 5º, ley 19550).

9. CONCLUSIÓN

De lo analizado precedentemente se advierte que a través de nuestra legislación, el tema de las sociedades civiles mantiene actualmente su frescura de origen. Y si ha perdido terreno ello se debe más al avance del derecho societario comercial que a las posibilidades que brinda hoy el ordenamiento civil.

No obstante, hemos visto también cómo en alguna materia la ley comercial puede servir de aplicación analógica a la sociedad civil (casos del vicio que afecta particularmente a un socio) y como en otros casos las disposiciones nuevas en el ámbito mercantil ya tenían una normativa análoga en el Código Civil (por ejemplo: en la tutela de los derechos de terceros de buena fe frente a los actos del administrador) y, en definitiva, cómo presta apoyo aún el derecho civil para regir supletoriamente en las cuestiones no tratadas por el Código de Comercio y por sus leyes complementarias.

Precisamente en este aspecto se exterioriza la significación que el derecho civil tiene como receptáculo de los principios generales del derecho, pues si bien a través de los tiempos ha perdido contenido (tal como ha ocurrido con la filosofía respecto de las demás ciencias) mantiene sustancialmente ese carácter de derecho supletorio de las ramas del derecho privado⁽⁵⁵⁾(484) que justifica que aún hoy, no obstante estar conscientes de la escasa importancia práctica de la sociedad civil, continuemos ocupándonos de este tema.

Bien puede afirmarse entonces que la sociedad civil es hoy una "vieja dama" a la cual puede recurrirse todavía para buscar consejo.

CONSIDERACIONES SOBRE EL CONCEPTO DE BUQUE Y SU NATURALEZA JURÍDICA(*)(485)

JORGE ARMANDO MALDONADO

SUMARIO

I. Introducción. II. El buque. III. Naturaleza jurídica. IV. Conclusión.

I. INTRODUCCIÓN

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Constituye un concepto pacífico en la doctrina la consideración de la autonomía del Derecho Marítimo.

Es esa autonomía que al decir de Montiel(1)(486)se ha convertido en una serie de herramienta de innegable utilidad en la labor interpretativa que corresponde al juez, al funcionario público o al abogado.

Este carácter atribuido al Derecho Marítimo, ha sido contemplado por el legislador e incorporado al ordenamiento jurídico positivo en el artículo 1º de la Ley de la Navegación(2)(487).

Es importante tener presente el concepto de autonomía porque al intentar bosquejar el de buque, y consiguientemente estudiar su naturaleza jurídica, se advertirá que toda conclusión a la que se arribe al respecto, incidirá inevitablemente en la observancia y virtualidad de atribución de ese carácter.

De este modo, adquirirá importancia superlativa la consideración sobre si tal objeto es o no un buque en la acepción jurídica, para poder verificarse esa autonomía, y que la misma en su acepción jurisdiccional no permita que sean sustraídos del conocimiento de determinados órganos competentes, los hechos o actos jurídicos que lo comprendan como elemento de determinado conflicto de intereses.

La autonomía jurisdiccional en la materia ha sido consagrada por el artículo 100 de la Constitución Nacional, al establecer la competencia de la Justicia Federal para entender en las denominadas causas del almirantazgo y jurisdicción marítima(3)(488).

Es entonces relevante la posición que se adopte al definir el buque, como al establecer su naturaleza jurídica, para que en un caso se deba o no recurrir a los principios e instituciones del Derecho Marítimo, y en el otro para que la calificación de su condición sea la más coherente con dicha normativa y la del resto del orden jurídico.

II. EL BUQUE

De la trascendencia de la definición que se adopte al respecto se han ocupado tanto Ray como, posteriormente, Montiel.

El primer autor ha citado a Brunetti, recordando que el buque "...es una expresión o síntesis de las distintas personas vinculadas a la expedición marítima y, a su alrededor, puede intentarse la sistematización de la ciencia que tiene por objeto el derecho de la navegación"(4)(489).

Por su parte y en forma concordante, Montiel(5)(490)confirma esta postura al considerar que "...si excluyéramos del concepto de buque las embarcaciones que carecen de autonomía de propulsión o las que no lleguen a determinado tonelaje, los hechos o negocios jurídicos concertados respecto de ese género de embarcaciones no se hallarían gobernados por el Derecho de la Navegación, ni serían de aplicación las soluciones gestadas en función de la actividad navegatoria, sino las normas del derecho común".

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

Sin embargo y sin perjuicio de considerar la pléyade numerosa de definiciones aportadas en el derecho interno y en el comparado, es conveniente destacar que la Ley de la Navegación ha corregido el vacío legislativo que sobre el particular se verificaba en el Título I del Libro III del Código de Comercio, al establecerse en el artículo 2º que "Buque es toda construcción flotante destinada navegar por agua...".

Adviértase la íntima relación que se establece entre el concepto de buque y el destino navegatorio con que se lo consagra.

Era Georges Ripert(6)(491)quien expresaba que "...el buque es una máquina flotante destinada a la navegación. Su calidad depende pues de su destino, y éste impone su estructura".

En la misma forma se expedirá Montiel, y adoptando esta postura al definir, Malvagni y Ray habían conceptualizado en su momento al buque en modo similar al utilizado en 1973 por el legislador. El autor citado en segundo término lo había definido en 1964 como "toda construcción flotante destinada a la navegación y que navega, comprendiéndose así toda la actividad que tiene por instrumento un vehículo acuático"(7)(492). Lo que en su oportunidad expresara al respecto el Proyecto Malvagni, ha sido recogido por la norma citada.

Pero es importante tener en cuenta el segundo apartado del artículo 2º de la Ley de la Navegación, cuando establece que "... cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos", constituye un artefacto naval.

Este concepto complementario permite que las "simples" herramientas perfeccionadas de las que hablara Ripert y que en su opinión no podían considerarse buques, sean comprendidos como objetos de regulación jurídica junto a la máquina flotante clásica; es colocar en similar estrato legislativo al petrolero y a la plataforma semisumergible, al ferrocarril y a la draga. Esa asimilación implica cuando menos equiparlo en cuanto al alcance normativo en gran parte de los institutos del Derecho de la Navegación.

De este modo la ley Nº 20094 no sólo sienta un concepto amplio de buque, sino que dibuja una suerte de universalidad definitoria al incorporar al artefacto naval como elemento específicamente contemplado, evitando que la normativa marítima provoque por omisión, la duda o la discrepancia originaria sobre el determinante de la condición esencial de una nave, puesto que ese destino navegatorio con el complemento de la idea de artefacto naval, es el que permite afirmar ante un caso concreto y en contemplación del objeto de que se trate, si son de aplicación las instituciones marítimas o las del derecho común.

El buque ha sido definido en forma diversa, componiendo a través del tiempo el concepto global con determinadas características consideradas fundamentales que, según el criterio aplicado en cada caso y en cada época, tenían el valor categórico suficiente.

Con rumor de siglos nos llega la voz de Ulpiano(8)(493)cuando dice que por nave debemos entender la que navega en el mar o en el río, o en algún

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

estanque, aunque sea un mero barquichuelo, adoptando ese criterio amplio de definición que, con otra técnica legislativa y tras un decurso ius - histórico tan pronunciado y marcado por la evolución de la ciencia jurídica, utilizara el legislador argentino en 1973.

Si Ripert y Brunetti en rasgos generales han adherido a este criterio, no ocurrió lo mismo con Leopoldo Melo, al sostener que buque es toda construcción capaz de sostenerse en el agua, susceptible de gobierno, de impulsión y de maniobra, y dedicada a un comercio lucrativo. En forma similar se expide en su momento Rivarola(9)(494).

En otra inteligencia, el autor mexicano Cervantes Ahumada(10)(495) lo define como "...todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo".

Así, la flotabilidad, la nevegabilidad, la maritimidad, el lucro o el tonelaje han sido frecuentemente utilizados por la corriente restrictiva al definir, cuando el criterio amplio ha hecho hincapié en que el objeto flotante esté destinado a la navegación, como en los casos de las legislaciones argentina y brasileña. En su momento Brunetti(11)(496) respecto de las boyas, los docks flotantes, los pontones sin propulsión propia, las naves hundidas en aguas no profundas, los hidroaviones, viveros de conservación de peces, buques en construcción, depósitos de materiales, buques en desguace; y Ripert(12)(497), en cuanto al buque desafectado que sirve de escuela, los diques y embarcaderos flotantes, han afirmado que ya sea por su falta de propulsión, maniobra o flotabilidad, los objetos citados no eran buques.

Tal como Ray y Montiel lo han expresado, es importante contar con un instrumento de interpretación que todo conflicto jurídico es capaz de provocar, y puede afirmarse que el ordenamiento jurídico positivo lo tiene en la norma del artículo 2º (con el complemento del 154), de la ley N° 20094. Por lo tanto, habrá que examinar cada caso concreto para decidir si se está frente a un buque, o cuando menos a un artefacto naval, utilizando el criterio referido anteriormente.

Cabe concluir entonces en que el ordenamiento argentino regula(13)(498) la actividad navegatoria y portuaria(14)(499) del petrolero, del yate oceánico, del carguero, del motovelero o de la lancha, excluyendo(15)(500) al destructor misilístico, al submarino o al guardacostas; determina los alcances del vocablo jurídico "buque" respecto de la planta propulsora, el ancla, el girocompás, el combustible o el bote salvavidas(16)(501); establece por vía legal o reglamentaria los regímenes aplicables según el tonelaje de arqueo(17)(502), por ejemplo, para los supuestos de formalidades de transmisión de la propiedad(18)(503), hipoteca naval(19)(504), nombre de la nave(20)(505) o la inscripción obligatoria en el Registro Nacional de Buques(21)(506) o en la Subprefectura de San Isidro(22)(507)...

Tal es la normativa vigente y el criterio interpretativo con que cuentan el profesional del derecho o el funcionario para develar la incógnita originaria de cualquier análisis marítimo que se intente, y en el que encontrará inevitablemente involucrado el vocablo jurídico buque...

III. LA NATURALEZA JURÍDICA

Coincidiendo con el criterio expuesto por Montiel se puede afirmar que la determinación de la naturaleza jurídica de las cosas y su consiguiente régimen regulatorio ha respondido siempre a pautas económicas.

Evidentemente esas pautas se ponen de manifiesto en el requisito formal exigible al momento de la sucesión a título singular o universal en el dominio de las mismas.

De modo tal que la diferenciación entre cosas muebles e inmuebles, además de basarse en las reglas generales de la transportabilidad y la inmovilidad, respectivamente, reconocen la razón de ser de sus regímenes propios en el criterio sustentado en la disparidad de sus valores pecuniarios, pudiendo reforzarse esta propuesta en el espíritu y la letra con que el artículo 2311 del Código Civil define a la cosa(23)(508).

Desde siempre entonces, el Derecho Civil ha reforzado el contralor y la tutela de los inmuebles, por la incidencia de su entidad de valor en el tráfico social de los bienes patrimoniales.

Es entonces con la distinción civilista que se emprendió la calificación de la cosa, del bien buque. Es necesario recalcar su carácter de objeto de derechos, porque tanto en el Derecho Marítimo como en el Aeronáutico, han surgido en su momento teorías respecto de la consideración del buque y de la aeronave como sujetos - objetos de derechos, o cuando menos atribuyéndoles una pseudopersonalidad.

En este sentido cabe citar a Ripert(24)(509)cuando posibilita la asimilación del buque y de una persona de existencia visible en relación a supuestos caracteres comunes, citando el nombre, el domicilio, la nacionalidad, la legitimación procesal activa y pasiva, llegando hasta los conceptos de muerte y clase social.

Si bien el prestigioso autor francés advierte que ésta es una comparación "pintoresca, que no habría que llevar muy lejos"(25)(510), implica un intento que, en el Derecho Aeronáutico ha sido rechazado por Videla Escalada al calificarlo de mera metáfora, dado que la consideración de una aeronave como sujeto de derechos "... no tiene fundamento más sólido que la ficción estructurada sobre la base de la subjetivación de aquélla"(26)(511).

Resulta evidente que estas apreciaciones de Videla Escalada son perfectamente aplicables al buque, por lo que afirmando su inevitable condición de cosa, cabe ahora ingresar en el tratamiento de su naturaleza jurídica.

En tanto tuvo vigencia el artículo 857 del Código de Comercio, el calificativo de que salvo modificaciones expresas el buque debe reputarse mueble, era visiblemente congruente con la instrumentación del elemento movilidad o transportabilidad como determinante del carácter mueble de una cosa, en el artículo 2318 del Código Civil. Es que esa movilidad hace a su esencia, porque navegar es su destino. De adoptar la antes referida comparación pintoresca" de Ripert y de adaptar la misma a los dictados de la filosofía griega, podría afirmarse que el élan del buque estaría constituido por el

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

dibujo de la derrota en las aguas marítimas, fluviales o lacustres...

La norma calificatoria del Libro III del Código de Comercio ha merecido diversas críticas y comentarios, sin olvidar las arduas interpretaciones jurisprudenciales de los conflictos jurídicos surgidos bajo su vigencia.

En 1964, Ray se expedía en el sentido de que al intentar incorporar al buque dentro de la categoría de muebles o la de inmuebles, surge la evidencia de la imposibilidad de tal cometido, en tanto y en cuanto sería improcedente e inconveniente aplicarle todas las consecuencias jurídicas inherentes a tales categorías elaboradas en el Derecho Civil.

El citado autor llegaba al convencimiento de que el calificativo del Código de Comercio era inadecuado, por cuanto "...cabe preguntarse acerca de si, cuando una persona es despojada de un buque, es víctima de un hurto o de un robo (arts. 162 y 164 del Código Penal) o si en esa hipótesis se configura una usurpación. Las dos primeras figuras reprimen el apoderamiento de una cosa mueble y la última se refiere al caso de apoderamiento de un inmueble"(27)(512).

No era similar la postura esgrimida por Ripert en 1954, cuando expresara que además de la disposición concreta del Código francés, deben considerarse los buques como muebles "...por definición, ya que no solamente se les puede trasladar sino que se trasladan ellos mismos"(28)(513).

Dicha calificación se verifica en el derecho francés a fines del siglo XVIII bajo la influencia de los civilistas, al establecerse en el Código Civil lo que Ripert llama la summa divisio.

A su vez, Saa Avellaneda decía en 1969 que "...en todas las legislaciones el buque tiene consideración jurídica de bien mueble, pero este principio se ve atenuado por la naturaleza misma de los buques, existiendo algunas excepciones a las reglas que rigen a los bienes muebles"(29)(514).

A pesar de las anteriores aseveraciones de Ripert, el mismo afirma luego categóricamente que el estatuto de la propiedad de los buques se asemeja más al de los inmuebles que al de los muebles.

Enseñaba Chauveau que pese a ser el buque un bien mueble, o tal vez por la claridad de la norma francesa, el mismo está sometido a un régimen especial, al comprender su estatuto jurídico no solamente normas de derecho privado sino también de derecho público(30)(515).

Adviértase que a pesar de existir la norma calificatoria expresa, la doctrina no vacilaba en considerar la vigencia necesaria de un régimen y naturaleza jurídica singular, de modo tal que no debe extrañar que en su momento Ray expresara que "...es un bien registrable, sujeto al régimen específico en la ley o al consignado para los inmuebles, salvo los casos exceptuados expresamente o aquéllos incompatibles con su naturaleza de vehículo acuático"(31)(516).

Paralelamente, Dassen expresaba que debían aplicarse las normas específicas y, en los casos no previstos, debían prevalecer las normas establecidas para los inmuebles(32)(517).

Es la insuficiencia de la provisión de soluciones precisas, o la inadecuación a los regímenes de cuño civilista la que, sumada a la incorporación a la

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

cotidianeidad de la aplicación por la ciencia jurídica del instituto de la oponibilidad y del concepto de seguridad jurídica, hace que se contemple la consideración de los bienes registrables.

Ha dicho Videla Escalada que "...la clasificación de las cosas en bienes muebles e inmuebles no responde ya a las necesidades contemporáneas, y ha de ser complementada con otro criterio más adecuado a los signos de tiempo actual"(33)(518). Coincidiendo con este autor, es importante destacar que el valor seguridad jurídica, tanto en el caso de los buques como en el de las aeronaves, cobra relevancia por la posibilidad y frecuencia que tienen estos objetos mecánicos de trasladarse, trasponer fronteras y surcar los espacios marítimos o aéreos bajo el signo de distintos ordenamientos jurídicos. Esta internacionalidad agrega un elemento más a la necesidad de consagrar una tercera categoría jurídica desprendida del concepto "mueble", instrumentada en la instauración del registro "...para dotar de mayor seguridad y estabilidad al sistema de derechos referidos a cosas muebles de naturaleza particular"(34)(519).

Es el momento entonces de recordar que por el artículo 155, la Ley de la Navegación establece que "los buques son bienes registrables y se encuentran sometidos al régimen jurídico que esta ley consagra".

Sobre el acierto en la apreciación de la categoría jurídica correcta, y de la claridad de la norma, no sería necesario abundar en consideraciones ante las opiniones anteriormente citadas, pero si en cambio cotejar la norma marítima con su par del Código Aeronáutico.

El artículo 49 de dicho Código establece que "las aeronaves son cosas muebles registrables".

Tanto Videla Escalada como Foglia y Mercado, en cuanto especialistas en materia aeronáutica, se han expedido en el sentido de considerar correcta tal calificación. Sin embargo, y a pesar de ser la aeronave el objeto de derechos que guarda una gran similitud con el centro de regulación del Derecho Marítimo, esto es el buque, resulta inevitable coincidir con Ray, respecto de la utilización de la terminología "mueble registrable", que también había sido incluida en el Código Italiano de la Navegación, en la medida en que no sería la más acertada por la posibilidad de servir de instrumento para sostener que a falta de disposiciones expresas, deberían aplicarse las de los muebles.

Por otra parte, la norma calificatoria del artículo 155 de la ley N° 20094 contemporiza con la del artículo 154. Gracias a esta especie de reenvío interno, puede advertirse que además de definirse claramente la naturaleza jurídica en cuanto a su régimen, no se omite la consideración del carácter del buque en cuanto universalidad.

Esa universalidad, de hecho según Ossorio, o de unidad calificada por su finalidad esencial para el PROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN, es la res conexa caracterizada por la finalidad navegatoria, en la opinión de Ray.

Este concepto cobra relevancia en cuanto a la determinación de los elementos comprendidos en la expresión "buque", en referencia a los casos de venta, abandono o embargo, partiendo del criterio general del artículo

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

154 de la ley, establecido respecto de las pertenencias fijas o sueltas que sean necesarias para el servicio, maniobra, navegación y adorno del buque, con excepción de las consumibles.

Es por eso que será la planta propulsora y no el combustible, elemento de la universalidad de hecho o res conexa, siendo imprescindible relacionar tales conceptos con el de identidad. Es esa identidad la que, según Brunetti, se conserva desde la construcción hasta el desguace, puesto que aun cuando se procediera a la reconstrucción de un nuevo buque con los materiales de otro desguazado, la identidad del primero se habría perdido.

En la legislación argentina, como una suerte de eficiente mecanismo el concepto de identidad se engarza con el de bien registrable, puesto que la vida jurídica del buque estará reflejada en la matrícula correspondiente del Registro Nacional de Buques, desde su construcción en el astillero hasta su desguace, excepto que se dé el supuesto de un cese de bandera por su venta al exterior. Aun a riesgo de recurrir a una ficción jurídica para este último caso, para el ordenamiento argentino ése será el ciclo de existencia legal del buque, reflejado en la toma de razón del contrato de construcción, de su incorporación a la matrícula nacional, de sus ventas, de las constituciones de hipoteca naval, de las anotaciones de embargos e interdicciones de salida, de las modificaciones y/o cambios de arboladura, de las anotaciones de las comunicaciones de prendas, o de sus cambios de nombre..., sin que esta breve enumeración pueda considerarse exhaustiva de acuerdo al cotejo con las disposiciones pertinentes de la ley N° 19170 (Reglamento Orgánico del Registro Nacional de Buques) y demás recaudos reglamentarios.

La ley citada en el párrafo precedente, complementada con la observancia del imperativo del artículo 623 de la ley N° 20094(35)(520), establece el sistema de funcionamiento, recaudos y particularidades de la publicidad naval argentina, con un esquema de 'olio real similar al de los registros inmobiliarios y al método utilizado por el Registro de Sumisiones de Afrancesamiento ante la Aduana, de aplicación en el derecho galo.

Indudablemente, el tema de la publicidad naval, la vigencia de los principios registrales y el mecanismo inscriptorio del Registro Nacional de Buques merece un análisis profundo y circunstanciado, teniendo en cuenta su relevancia y trascendencia, y el carácter de testigo calificado y principal protagonista del acontecer marítimo nacional, que ha adquirido en forma gradual y progresiva el organismo citado.

IV. CONCLUSIÓN

Se ha intentado reflejar la importancia del concepto del buque a través de las evoluciones en su definición, como asimismo resaltar la categoría, en cuanto a su naturaleza jurídica y el decurso de su calificación, para analizar la razón del criterio aportado por el sistema conformado por los artículos 2, 154 y 155 de la Ley de la Navegación.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

EN LA REPÚBLICA ARGENTINA LAS OBLIGACIONES NACIONALES E INTERNACIONALES PUEDEN SER CONCERTADAS VÁLIDAMENTE EN MONEDA EXTRANJERA(*) (521)

FRANCISCO I. J. FONTBONA

SUMARIO

Dinero y moneda, introducción. 1. El principio de especialidad o determinación, en la legislación argentina. 2. La moneda extranjera - en el concepto argentino - como módulo de estabilización del dinero. 3. Nuestra doctrina y su concepto evolutivo. 4. La compraventa, la permuta, y los derechos reales de garantía. 5. Tratamiento, en nuestra legislación contractual, del concepto "dinero" y "moneda extranjera". Valor nominal y valor real de cambio. 6. Conclusiones.

DINERO Y MONEDA, INTRODUCCIÓN

Estimo que no resulta oportuno formular teorías o hacer disquisiciones relacionadas con el dinero y la moneda, y menos discurrir cómo se entiende para economistas y juristas, en tanto y cuanto se atribuyen el monopolio de su tratamiento, con la pretensión de decir su última palabra válida del "símbolo" tan relevante e importante que integra el llamado dinero. Y menos; entrar en la apasionante polémica de economistas y juristas sobre el particular. Vemos al respecto que entretanto un sector de economistas se atribuyen la exclusividad del estudio y funciones del dinero, alguien estima que al jurista le resta un ámbito muy reducido para dar su opinión o para intervenir, al menos, en su análisis.

Respecto a esta situación, séame permitido rescatar de entre esas divergencias o conceptualizaciones dispares, el pensamiento de que en el proceso económico el examen y análisis lo es en función de la "utilidad" del dinero, mientras que la norma jurídica o el pensamiento del jurista se basa en su "licitud". Dicho en otros términos, se podría afirmar que la ciencia económica examina al máximo la utilidad del dinero, y en el campo jurídico se procura lograr el máximo de equidad.

También es corriente oír que al dinero se lo conceptúa, en el campo de la economía, como un "medio de cambio", mientras que en lo jurídico se lo caracteriza como "medio de pago".

El propósito de esta Jornada es concreto y expreso: debemos ponernos de acuerdo o por lo menos informarnos recíprocamente qué posibilidades tenemos, dentro de nuestros respectivos países, en fijar el precio o valor de las obligaciones - interna y externamente - en moneda extranjera, o sea la no corriente o de curso legal en nuestras naciones.

Por mi parte, deseo dar cuenta y afirmar, como lo hago, que en la República