

EDITORIAL GUARDACOSTAS

**MANUAL DE POLICÍA
DE LA
PREFECTURA NAVAL ARGENTINA**

JUNIO DE 2001



Director

Antonio Pedro Majas

Subdirector

Juan Carlos Rinaldi

Autores

Departamento Asuntos Históricos, Secretaría General
de la Prefectura Naval Argentina; Dr. José María
Eguiguren Laborde y otros

Coordinador gráfico

Sergio Domingo Clerici

Ilustraciones

Victor Stocki

Composición

María Laura Piazzale

© EDITORIAL GUARDACOSTAS

Tacuarí 471, 6º piso "A" (1071), Buenos Aires

e-mail: info@editguardacostaspna.org.ar

Queda hecho el depósito dispuesto por la ley 11.725

Impreso en la República Argentina

ISBN 987-95927-8-6

PRESENTACIÓN

La Editorial Guardacostas inicia con esta publicación una obra de utilidad e interés singular para el personal de la Prefectura Naval Argentina, que bajo el título de MANUAL DE POLICÍA DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, agrupará, en forma de capítulos de periódica edición, temas atinentes a la historia, naturaleza, atribuciones, deberes y virtudes del policía naval, así como a las funciones que le atañen en el campo del derecho positivo, los aspectos definitorios de su misión y desempeño en el servicio, así como en el contexto de las relaciones institucionales y la organización del Estado en el marco de la ley.

La autoría de la obra reconocerá diversas fuentes, tales como organismos de la Prefectura, especialistas y profesionales de prestigio y solvencia en cada materia particular, y la propia Editorial Guardacostas.

El Manual, así conformado, constituirá un soporte actualizado de conocimientos e información, contribuyente a la evolución y desarrollo intelectual y profesional del personal, con puntualizaciones oportunas y eficaces respecto de las exigencias que se le pueden plantear conforme a las circunstancias y características de sus deberes y atribuciones.

Antecedentes
del período
hispanico que
dieron origen
a la actual

Prefectura Naval
Argentina

(1536-1810)



Primeros funcionarios que ejercieron la policía de seguridad de la navegación y de los puertos

Con anterioridad a la aparición de la institución Capitanía de Puerto en estas tierras, y desde el momento mismo de la primera fundación de la población denominada Puerto de Nuestra Señora Santa María de Buenos Aires, el 3 de febrero de 1536, las funciones de policía de seguridad de la navegación y de los puertos fueron ejercidas por los gobernadores, oficiales reales, alguaciles mayores u otros miembros del Cabildo, especialmente designados.

Don Pedro de Mendoza, que había llegado investido con los títulos de adelantado, gobernador, capitán general de las Provincias del Río de la Plata y alguacil mayor, se constituyó así en la primera autoridad que ejerció aquellas funciones policiales en el puerto de Buenos Aires.

Entre los nombramientos más antiguos se conoce el del 23 de enero de 1589, por el que se otorgó el título de alguacil mayor de la ciudad de la Trinidad y Puerto de Buenos Aires, de mar y de tierra, con voz y voto en el Cabildo, a Don Francisco de Areco, con facultades para registrar y consignar mercaderías, esclavos y otras cosas que llegaran al puerto y ciu-

dad, y hacer visitas a todos los buques que entraren y salieren de dicho puerto, controlando sus permisos de navegación.

Encontramos también entre otros funcionarios que realizaban tareas similares, en 1600, el alguacil del Cabildo, Don Juan de Bracamonte; el 19 de junio de 1628 se nombró a Don Manuel Jorge para reconocer el puerto y ensenadas del río; el 19 de abril de 1632 se le confirió el título de alguacil mayor de mar y tierra de la ciudad de Buenos Aires y su jurisdicción a Don Juan Osorio de Valdéz "por estar vacante por ausencia de Francisco Gonzáles Pacheco"; en 1663 ocupó similar cargo Don Pedro Asoca Hurtado de Mendoza.

En 1696, apareció el contador de la Real Hacienda Don Miguel Castellanos con "obligación de ir al puerto y verificar las cargas y descargas de todas las embarcaciones; el 11 de julio de 1722, el Cabildo nombró a Don Esteban Pérez en reemplazo de Don José Machado, como "Comisario para vigilar la costa"; el 4 de febrero de 1736 nombró a Don Gregorio Olivares como "Comisario para vigilar el Puerto de Las Conchas".

Funciones y legislación vigentes. Leyes de Indias

El gobierno de la Colonia, bajo el poder de España, era de un absolutismo férreo, tanto en el orden político como en el económico. La "Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias", promulgadas en 1680 por el rey Carlos II, entre otras cosas prohibía todo el intercambio comercial con esta parte austral del continente, por lo que en el puerto de Buenos Aires, no obstante su privilegiada situación, no operaban prácticamente buques mercantes, con lo que las funciones policiales de seguridad de la navegación y portuarias se limitaban casi exclusivamente a la prevención y represión del contra-

bando y el comercio clandestino en el Río de la Plata, que se habían incrementado a raíz de aquellas medidas.

En 1778, se habilitó el puerto de Buenos Aires al comercio exterior del Virreinato, por lo que la actividad en aquél creció y por ende, la labor de los distintos funcionarios que las mencionadas leyes asignaban para fiscalizar las visitas y registros de los buques e intervenir en sus despachos, la represión del contrabando, operaciones de carga y descarga, seguridad en los amarraderos, funciones sanitarias, etc.

Funciones y legislación vigentes.

Ordenanzas Generales de 1793

La Prefectura -que siguió llamándose Capitanía de Puerto hasta 1882, se rigió por las disposiciones establecidas en las Leyes de Indias hasta el 8 de marzo de 1793, en que el rey Carlos IV sancionó las Ordenanzas Generales que reglamentaban -entre otras- las funciones de "policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puerto, y de las demás obligaciones de éstos".

En el Tratado VII de aquéllas, se agrupan, en 194 artículos, las disposiciones básicas del quehacer institucional de entonces, apreciándose en su lectura una gran semejanza con la normativa de nuestros días; entre otras podemos mencionar:

- Obligaciones y facultades policiales del Capitán de Puerto.
- Practicaje: habilitación de prácticos, facultades disciplinarias del Capitán de Puerto, determinación de zonas de practicaje obligatorio; etc.
- Visita Sanitaria; despacho de buques, registros.
- Registro y control de personal de la estiba y otras actividades portuarias.
- Inspecciones de las condiciones de seguridad de las embarcaciones, registro de buques, establecimiento de las líneas de calado máximo, etc.
- Disposiciones sobre salvamento marítimo, de verificación de la seguridad de amarre y fondeo, determinación de áreas para operación con explosivos, prisioneros, cuarentena sanitaria u orden judicial, etc.
- Actuaciones sumariales por acaecimientos de la navegación, delitos y contravenciones, con la intervención judicial correspondiente; respecto de los restos náufragos, medidas sobre su extracción, remoción o desguace.
- Prevención de la contaminación, prohibición de arrojar escombros, lastres y basuras a las aguas, etc.





Río Las Conchas (1806)

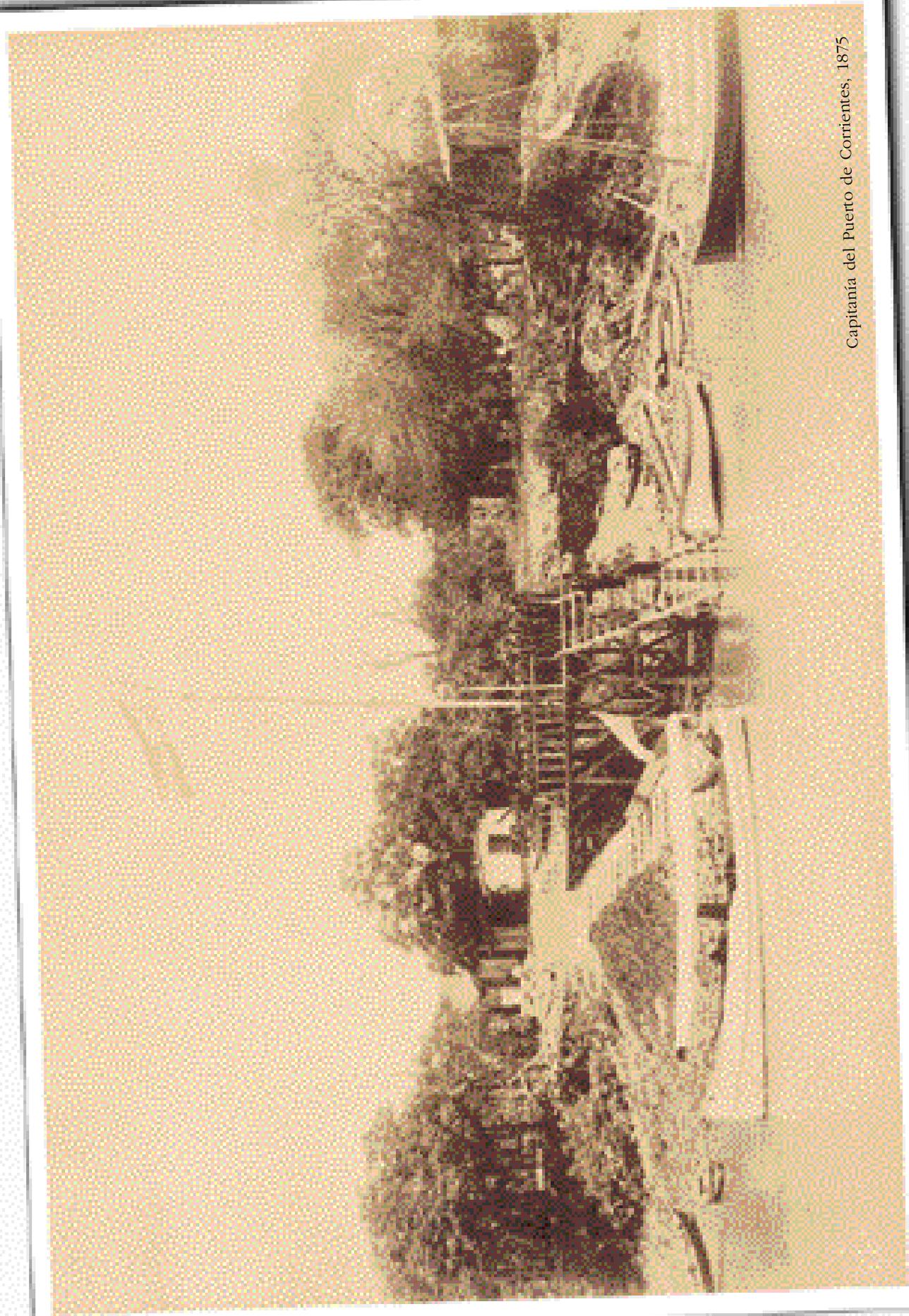
Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización

Entre los antecedentes fundacionales de las Dependencias más antiguas de la Institución, sucedieron cronológicamente otras, a la **Prefectura Buenos Aires**, que en muchos casos contribuyeron a la constitución de primitivos asentamientos poblacionales que con el correr del tiempo, dieron lugar al nacimiento de otras tantas ciudades portuarias y, en otros casos, consolidaron el crecimiento de los existentes al amparo de la Autoridad Marítima establecida en esos puntos.

Desde su creación en 1573, **Santa Fe** debió de subsistir básicamente en el aislamiento y la continua defensa del ataque del indio, volcando en ello sus esfuerzos las autoridades españolas designadas. La muy escasa navegación comercial se incrementó notablemente a fines del siglo XVIII con las medidas de libre comercio que determinaron que el

Rey de España nombrara como Autoridad Marítima en dicho puerto, el 15 de septiembre de 1774, al oficial real Juan Andrés de Arroyo, primer titular de la actual Prefectura Santa Fe, quien en virtud de las Leyes de Indias fiscalizaba los registros de buques, entendía en la represión del contrabando, verificaba la visita a bordo e intervenía en su carga, descarga y despacho.

El antiguo puerto natural de Las Conchas, actual Tigre, fue convirtiéndose en un importante centro del comercio de cabotaje, siendo la primer autoridad permanente establecida allí la Comandancia Militar, a cargo de José Mexía Carreto, dispuesta por el gobernador de Buenos Aires el 19 de diciembre de 1774. Centralizaba todas las funciones, incluidas las de la Autoridad Marítima, por lo que se constituye en el antecedente fundacional de la **Prefectura Tigre**.



Capitanía del Puerto de Corrientes, 1875



Ensenada de Barragán, 1736

La **Subprefectura San Pedro** tiene su origen en un decreto del virrey Arredondo del 4 de mayo de 1790, por el que nombró al sargento mayor Joaquín Fornel como comandante militar de San Pedro, para implementar las medidas necesarias que brindarían seguridad a la navegación y a la operación de buques en ese puerto. A su vez, el 22 de enero de 1791, Fornel destinó al teniente de milicias Fernando de Albando, con similar misión al puerto de Baradero, a raíz del progresivo desarrollo del pueblo y del comercio por agua, naciendo así el actual Destacamento Reforzado homónimo.

El puerto natural de la Ensenada de Barragán, desde 1756, estuvo bajo la jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires, pero a raíz de las medidas dispuestas por el virrey Avi-

lés, se designó al teniente de navío de la Armada Española José Laguna y Calderón como comandante marítimo de aquél, ejerciendo las funciones de policía de seguridad de la navegación y puerto, previstas en las Ordenanzas Generales de 1793, desde el 28 de octubre de 1800, fecha de creación de la **Prefectura La Plata**.

Los orígenes de la **Prefectura Corrientes** se remontan al 8 de julio de 1808, cuando el virrey Liniers dispuso que el teniente comandante español Cristóbal Escardó se hiciera cargo de la Comandancia del Puerto y Subdelegación del Resguardo y Matrículas de Corrientes para efectuar vigilancia y control de las embarcaciones que navegaban su jurisdicción, prevención y represión del contrabando, etc., para lo que se le asignaron unos pocos hombres, un bote y una falúa.

Participación de la Institución en hechos históricos relevantes

Desde la aparición de la Capitanía de Puerto en Buenos Aires, en 1756, y particularmente por gestión del piloto práctico Juan Antonio Guerreros, se comenzó a explorar, reconocer y volcar en las primeras cartas de navegación las características de los principales fondeaderos utilizados en la época, con un relevamiento de obstáculos y sondaje de las vías navegables, que aquél ya había iniciado en 1727 con el descubrimiento del puerto natural de la Ensenada de Barragán y sus buenas condiciones de profundidad y resguardo para los buques.

En cuanto a las acciones bélicas, Guerreros -ocupando aún el cargo de Capitán de

Puerto- participó como práctico en las operaciones ordenadas por el gobernador Pedro de Ceballos en 1762 y 1763, para desalojar a los portugueses de Colonia del Sacramento.

Durante las invasiones inglesas fue muy importante también la presencia de la Capitanía de Puerto a través de Thompson y sus pocos pero aguerridos hombres, los que con limitados medios intervinieron activamente en la Reconquista de Buenos Aires. El primer Prefecto Nacional participó además en el apresamiento de dos bergantines británicos en enero de 1807.

Caídos en cumplimiento del deber

El primer capitán del puerto de Buenos Aires, el práctico mayor del Río de la Plata D. Juan Antonio Guerreros, español que prestó servicios al Rey ejerció aquel cargo durante once años, falleció, según los escasos antecedentes existentes, cuando efectuaba el practicaaje a un navío, muy probablemente con destino al puerto de la Ensenada de Barragán.

Dicho buque, que pudo ser "La Sevillana", habría naufragado en proximidades de la Ensenada el 11 de noviembre de 1767, hecho verificado sobre documentos que refieren a dos cuerpos sin vida que "arrojó el agua" en la zona ribereña unos días después, siendo uno de ellos el asistente personal del capitán de puerto Guerreros, razones por las que dicha fecha constituye el primer antecedente de un prefecturiano fallecido en actos del servicio.

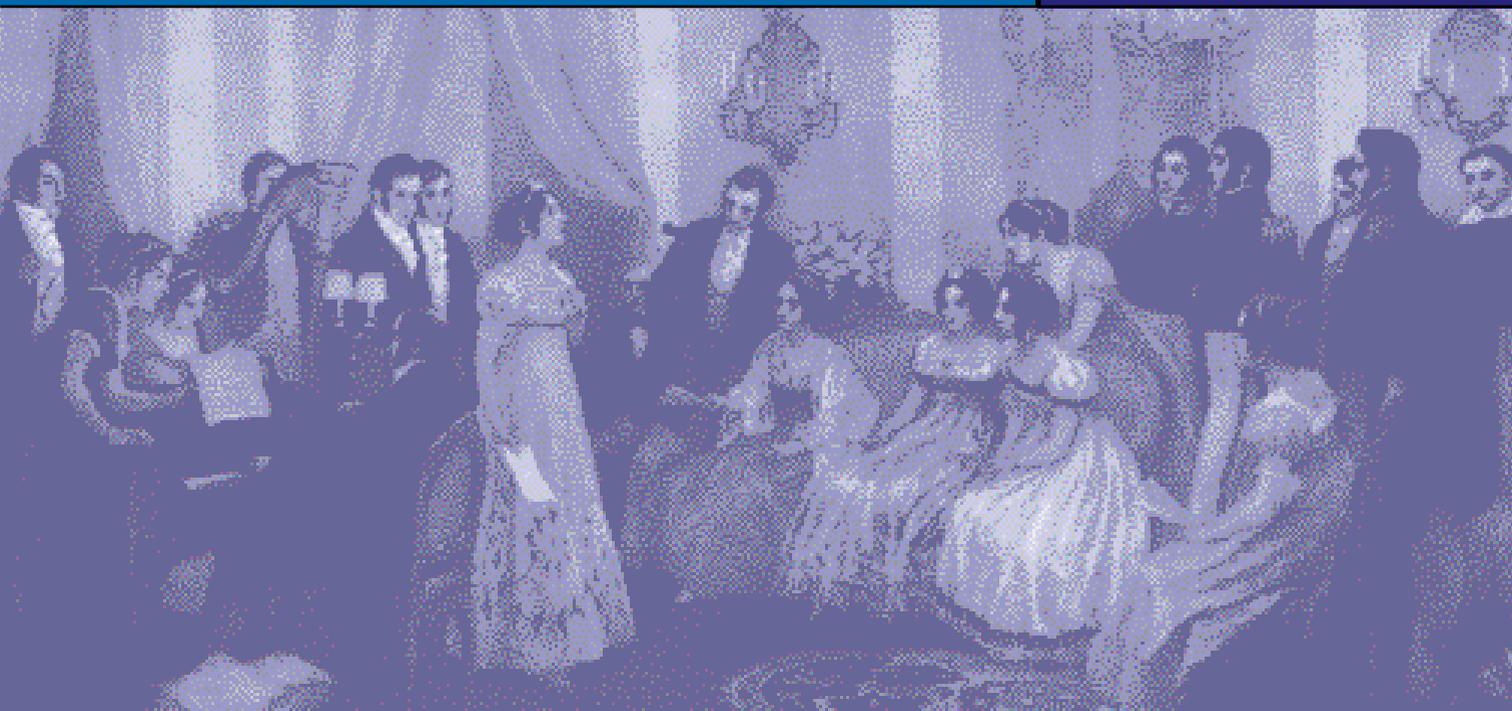
Por entonces, la Autoridad Marítima, sin perjuicio de sus tareas específicas, realizaba el servicio de practicaaje a los buques -en este caso en la persona del titular de la Capitanía-, siendo el puerto de la Ensenada considerado como parte del de Buenos Aires.

Conclusiones

Este es el período en el cual se establece en estas tierras el antecedente originario de la actual Prefectura Naval Argentina, es decir, la Capitanía de Puerto, precedida por la actuación de distintas autoridades hispánicas que ejercieron algunas de sus funciones, las que paulatinamente fueron contenidas en las reglamentaciones reales como las Leyes de Indias y las Ordenanzas Generales de 1793. Particularmente en esta última se aprecia con claridad la misión de la Institución dentro de aquella orgánica, que no es otra que la de la policía de seguridad de la navegación y de los puertos, cuyo espíritu y esencia se mantendrán invariables y en forma ininterrumpida hasta nuestros días.

Desde la
Revolución
de Mayo hasta
la Confederación
Argentina

(1810-1861)



Nacimiento de la actual Prefectura Naval Argentina

La Revolución de Mayo fue el proceso histórico fundamental que inició en 1810 nuestro movimiento emancipador. A partir de él, las primeras autoridades argentinas se vieron en la necesidad de organizar la estructura básica del Estado a fin de asegurar ese gran objetivo político.

Para ello, la Primera Junta de Gobierno debió determinar cuáles de las instituciones españolas existentes al 24 de mayo debían incorporarse a la flamante orgánica -ya que no las recibieron en herencia del gobierno hispánico, y quiénes serían designados como sus titulares, preferentemente criollos de confianza probada y adheridos a la causa. Dentro de aquéllas estuvo nuestra Institución.

Efectivamente, el primer gobierno patrio decretó el 25 de junio de 1810, que tanto el capitán del puerto de Buenos Aires, D. Martín Jacobo Thompson, como el subdelegado de marina D. José Laguna, debían abstenerse de obedecer órdenes de la Comandancia de Marina de la Armada Española, con asiento en Montevideo, circunstancia que le fue comunicada, con la advertencia que de no hacerlo debían cesar en sus respectivas funciones y trasladarse de inmediato a ese puerto, debiendo asimismo informar acerca de la decisión de conti-

nuar o no en el cargo bajo las nuevas pautas establecidas.

Por ese documento se oficializó la dependencia orgánica de la Institución, de la Primera Junta, a través de la Secretaría de Guerra a cargo entonces del Dr. Mariano Moreno,

situación que ya venía operando en la práctica desde el 25 de Mayo.

Thompson, ferviente impulsor de la Revolución desde su intervención en el Cabildo Abierto del 22 de mayo, aceptó el cargo de Capitán de Puerto propuesto por la Junta, nombramiento que fue confirmado mediante decreto del 30 de junio de 1810, redactado de puño y letra por el Dr. Mariano Moreno como secretario de Gobierno y Guerra del primer gobierno argentino, completándose así la nueva organización de la Institución. También

se le encomendó a nuestro prócer el ejercicio de las funciones de subdelegado de Marina por renuncia del español Laguna.

Este último documento, ciertamente, equivale al acta de nacimiento oficial de la actual Prefectura Naval Argentina, entonces denominada Capitanía de Puertos de las Provincias Unidas del Río de la Plata, constituyéndose así el coronel Thompson en el primer Prefecto Nacional.

La Junta ha conferido a Vd. la función de
ejercicio de las funciones que estaban a
cargo del subdelegado de Marina D. José
Laguna, debiendo quedar reunidas a las
funciones de la Capitanía del Puerto.
En esta virtud se recibirá Vd. de los
Papeles de dicha Subdelegación, que están
en la Secretaría de guerra, atención
de a todo lo ordenado según el artículo
Cargo con la especie y todo que en
de el Real del Rey y del pueblo.
No. 1.º de 30 de junio de 1810 -
Don D. Martin Thompson.

Funciones y legislación vigentes.

Reglamento de las Capitanías de Puerto de 1814

Producida la Revolución de Mayo y creada la Prefectura Naval Argentina, como ya hemos visto, las autoridades gubernativas debieron observar la necesidad de contar con un dispositivo legal propio que enmarcase el poder de policía a ejercer dentro de la nueva situación política imperante, y en particular, los aspectos atinentes a la seguridad de la navegación y de los puertos.

No obstante ello, se prosiguieron aplicando, en general, las normas prescriptas en las Ordenanzas Generales de 1793, específicamente su reglamentación de la policía de puertos, hasta el 6 de julio de 1814, en que el director supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, D. Gervasio Antonio de Posadas, aprobó el "Reglamento para las Capitanías de Puerto de las Provincias Unidas del Río de la Plata".

Este primer ordenamiento jurídico nacional fue un trabajo elaborado por el coronel D. Martín Jacobo Thompson, en el que volcó toda la experiencia adquirida como Capitán de Puerto, cargo que ejerció en Buenos Aires desde 1806, actualizando las disposiciones hispánicas en uso y adaptándolas a las necesidades emergentes del proceso revolucionario.

El Reglamento dictado por el director Posadas fue un acto de gobierno, ejecutado en un momento de alta trascendencia histórica, por un gobernante investido de las facultades que la soberanía popular, legítimamente ejercida por una de las asambleas más memorables de nuestra historia, le había conferido para arreglar los asuntos del Estado. El soñado comercio libre, la seguridad de las costas, la supresión del contrabando, la seguridad de los puertos, el dominio del río, etc., debía concretarse en algo que fuera o tuviese el imperio de la ley, y uno de los elementos orgánicos, cualesquiera que fueran sus defectos, apareció con este Reglamento.

Constaba de 86 artículos, los que con una marcada influencia de las Ordenanzas mencionadas, establecían los deberes, atribuciones y funciones del Capitán de Puerto, la administración del practicaje, el despacho de los buques y control de tripulantes, pasajeros y cargas; sobre el ordenamiento y seguridad de los buques en puerto, instrucción de sumarios por acaecimientos de la navegación, delitos y contravenciones, funcionamiento de la Junta de Sanidad, prevención de la contaminación de las aguas, inspección de buques y documentación habilitante para navegar, etc.

Biografía del coronel D. Martín Jacobo Thompson

El primer Prefecto Nacional nació en Buenos Aires el 23 de abril de 1777; fueron sus padres D. Pablo Thompson, inglés, y D.a Tiburcia López Escribano. Estudió en el Real Colegio de San Carlos, ingresando en 1796 a la Academia Naval de El Ferrol, España, de donde egresó como guardiamarina en 1800.

En 1801 fue destinado al Real Apostadero de Montevideo y designado en Buenos Aires como ayudante de la División Cañoneras. Allí conoció a María (Mariquita) Sánchez con quien contrajo enlace el 5 de junio de 1805, matrimonio del que nacieron Clementina (1807), Juan (1809), Magdalena (1811), Florencia (1812), y Alabina (1815).

A fines de 1802, ascendió a alférez de fragata -siempre dentro de la Armada Española-. El 28 de agosto de 1805 fue nombrado ayudante de matrículas del puerto de Buenos Aires y hacia 1806 se hizo cargo de las funciones de la Capitanía de Puerto debido a la avanzada edad y estado de salud de su titular. Tuvo destacada actuación durante las invasiones inglesas; su casa se convirtió en comité político y escondite de las armas que tenía en el arsenal del puerto, trazándose planes para la reconquista. En 1807 apresó los bergantines británicos "Príncipe Jorge" y "Dos Hermanos".

Durante 1809 y 1810, el salón de los Thompson (actual calle Florida 271) fue centro de reunión de las artes y de las ideas; se discutían las doctrinas surgidas en Norteamérica y Europa, las





que forjaron a los patriotas de la Revolución de Mayo. El 25 de mayo de 1813 se ejecutó y cantó por primera vez el Himno Nacional en aquella ilustre casa, en oportunidad de conmemorarse el tercer aniversario de la Revolución de Mayo y festejando, asimismo los triunfos de Tucumán y Salta; asistieron a ese hecho histórico, además de Mariquita Sánchez, Thompson, Remedios de Escalada, San Martín, Alvear, Balcarce, Blas Parera, Vicente López y Planes, y fray Cayetano Rodríguez, entre otros. Cuenta la tradición que para componer su música, el maestro Blas Parera se inspiró en algunos himnos religiosos que Thompson ejecutaba de oído en el clavicordio, en aquellas reuniones.

Martín Thompson adhirió a la Gesta Maya firmando el Acta Capitular del 22 de mayo de 1810, apoyando el voto de Saavedra por la cesación del Virrey y la elección de la Junta por el Cabildo. El primer gobierno patrio lo confirmó en el cargo de Capitán de Puerto, por decreto del 30 de junio de 1810. Esta actitud de nuestro prócer le valió la baja de la Armada Española desde el mismo 25 de Mayo por "adherir a la Junta tumultuaria de Buenos Aires", dándole igualmente las autoridades argentinas el trato como militar hasta 1813, oportunidad en que se le confirió el grado de teniente coronel de Ejército, según documentos de la época.



Como Capitán de Puerto, y a su iniciativa, se elaboraron disposiciones sobre Condiciones para acordar permisos para construcción de buques, fomento y balizamiento del puerto de Ensenada; Reglamento fijando la prohibición de arrojar lastres en puertos y canales; poner término al contrabando; embarcaciones en puerto; Reglamento para la policía del puerto de Barracas; etc.

Redactó el Reglamento para las Capitanía de Puerto de las Provincias Unidas del Río de la Plata en 1814, siendo su trabajo más significativo, en el que volcó toda la experiencia recogida en la función pública al frente de nuestra Institución, la que condujo hasta el 28 de octubre de 1815, fecha en que entregó el mando al entonces coronel mayor de Artillería D. Matías de Irigo-



Mariquita Sánchez de Thompson

yen, siendo agregado desde ese mismo día al Estado Mayor de Plaza.

El 16 de enero de 1816, revistando en aquel Organismo, fue ascendido a coronel de Ejército, y el 5 de febrero de ese año fue designado diputado ante el Presidente de los EE.UU., en una delicada misión diplomática destinada a obtener el apoyo a la causa patriota, reclutar oficiales que serían incorporados al Ejército de los Andes, y adquirir unidades navales propulsadas a vapor. Elogió el sistema republicano, federal y democrático, ponderando y remitiendo a Buenos Aires ejemplares de la Constitución norteamericana, que fue base para los patriotas, y luego para los constituyentes de 1853.

El retrato de Thompson nos lo muestra luciendo el uniforme de coronel de Estado Mayor, creado por decreto del 11 de septiembre de 1813 y que reglamentariamente utilizó hasta el día de su paso a la inmortalidad, hecho ocurrido en alta mar el 23 de octubre de 1819, de regreso a la Patria como consecuencia del empeoramiento de su estado de salud. Su cuerpo fue arrojado a las aguas, probablemente amortajado con su uniforme militar.

Situación de las Capitanías de Puerto en las provincias del litoral hasta 1853

Acorde a lo que hemos visto, la Prefectura fue incorporada a las Instituciones de la Patria una vez producida la Revolución de Mayo, y su jurisdicción se extendió a todas las Capitanías de Puerto de las Provincias Unidas del Río de la Plata, orgánica que se desprende de lo establecido en el Reglamento de 1814, aprobado por la máxima autoridad política, el director supremo D. Gervasio Antonio de Posadas.

No obstante los intentos de los primeros gobiernos argentinos desde 1810 para asegurar la semilla revolucionaria en todo el interior, por las crecientes discrepancias y choques de intereses políticos y económicos, particularmente entre los caudillos de las provincias y la política centralizadora de las autoridades de Buenos Aires, no pudo alcanzarse la ansiada unidad, predominando en cambio un manejo autónomo de las provincias o ligas logradas a través de tratados. Esto se reflejó también en la organización de la propia Capitanía de Puerto, pues pese a lo mencionado en el párrafo anterior, el alcance práctico del comando ejercido por Thompson y sus sucesores no sobrepasaba los límites de la Provincia de Buenos Aires o se ejercía con dificultades, ya que la Institución también se dividió siguiendo los avatares de aquellos acontecimientos políticos del país.

Las Capitanías del interior -a veces con la denominación de Capitanía de Puerto y Comandancia de Resguardo, o ejercidas sus funciones por los comandantes militares, jueces de paz, jefes

del Resguardo o receptores en los puertos de menor movimiento-, dependieron, en un principio, de los respectivos Cabildos y luego de los Gobernadores, a través de los comandantes generales, los receptores de Rentas, ministros de Gobierno o Hacienda -según las orgánicas adoptadas en cada momento histórico y lugar-, rigiéndose por las reglamentaciones heredadas del período hispánico o por las particulares dictadas en cada provincia, estableciendo dichas autoridades el presupuesto, nombrando a los jefes y personal de aquéllas y fijando sus funciones específicas, las que no obstante las particulares organizaciones provinciales, mantuvieron en cada una de ellas la misión esencial de la Institución: la policía de seguridad de la navegación y de los puertos.

Así vemos en Corrientes, por ejemplo, que el 24 de diciembre de 1821 fue promulgada la ley Nº 27 que lleva la firma del gobernador D. Juan Francisco Cabral y su secretario D. Baltazar Acosta, por la que se establecieron las funciones específicas que la Capitanía de Puerto debía cumplir en la Provincia, separándole las que correspondían a las "Receptorías de Alcabalas". El 19 de enero de 1825, el gobernador D. Pedro Ferré firmó el decreto por el que se estableció el "Reglamento de las operaciones portuarias y de la Policía del Puerto", que ampliaba el marco funcional de la Capitanía fijado en la antes mencionada Ley, precisando al mismo tiempo su dependencia orgánica.

En jurisdicción de la Provincia de Entre Ríos, vemos que su gobernador, el general D. Francisco Ramírez, promulgó en 1821 el "Reglamento del Orden Económico", que fijaba la orgánica, atribuciones y deberes de los capitanes de puerto y otros funcionarios "que serían los encargados del control del comercio interior y exterior de la República Entrerriana". Posteriormente, el gobernador D. Pascual Echagüe sancionó el 6 de abril de 1832, el "Reglamento para los Puertos de la Provincia" que también establecía la orgánica de la Capitanía de Puerto, sus funciones y las responsabilidades de su personal.

Asimismo, la Provincia de Santa Fe, que al igual que las demás jurisdicciones litoraleñas inicialmente tuvo autoridades designadas desde Buenos Aires, dictó el "Reglamento para Capitanías de Puertos y Comandancias de Resguardo de la Provincia", promulgado por su gobernador, brigadier Estanislao López, el 28 de enero de 1832. Su Art. 1º disponía que la Capitanía de Puerto y la Comandancia del Resguardo constituían un mismo empleo.

Las Capitanías de Puerto de la Confederación Argentina (1854-1861)

El Acuerdo de San Nicolás, firmado en un nuevo intento de las Provincias para alcanzar la tan ansiada unidad, culminó con el Congreso que sancionó en mayo de 1853 nuestra Constitución Nacional, designándose al general D. Justo José de Urquiza como el primer Presidente constitucional de la Confederación Argentina desde el 20 de febrero de 1854, nueva estructura política de la que no formó parte la Provincia de Buenos Aires.

Por supuesto, la Institución no podía quedar al margen de aquella reorganización nacional, pa-

sando todas las Dependencias - excepto las de Buenos Aires- a integrar una nueva estructura comandada desde Paraná, dependiente del Ministerio de Guerra y Marina de la Confederación y con el nombre de Capitanía del Puerto y Comandancia, nombrándose su personal -y confirmando al existente- como empleados nacionales, y asignándosele sus dotaciones y gastos, lo que fue dispuesto por decreto del 8 de febrero de 1854 para los puertos de Entre Ríos y Santa Fe, y por decreto del 22 de junio de 1854 para los demás de la Provincia de Corrientes.

Situación de la Capitanía de Puerto en la Provincia de Buenos Aires

Como se ha visto, la Provincia de Buenos Aires había quedado al margen de la Confederación, manteniendo su propia estructura de gobierno, incluyendo a la Capitanía de Puerto con las funciones específicas que se le imponían mediante distintas reglamentaciones emanadas de las autoridades bonaerenses.

Efectivamente, el general D. Juan José Viamonte, gobernador provisorio de la Provincia de Buenos Aires, por decreto del 4 de septiembre de 1829 efectuó una reorganización de la Capitanía y Comandancia del Puerto y dispuso que las Subdelegaciones Marítimas dependientes de la Capital fueran servidas por los comandantes militares de los respectivos puertos, debiendo la Capitanía proveer todo lo necesario para su funcionamiento. El mismo Estado dictó el 28 de marzo de 1855 reglas para la navegación y fijó la competencia de la Capitanía de Puerto del Plata y sus afluentes. El 26 de agosto de 1857 se promulgó el "Reglamento para la Policía de Puerto, los Buques de Ultramar, de Cabotaje y Navegación en General". Con fecha 2 de diciembre de 1858 se aprobó el "Reglamento de la Policía Marítima.

La preeminencia que siempre tuvieron las autoridades de Buenos Aires, sumada a la importancia y posición estratégica de la ciudad capital, convirtieron a su puerto no sólo en el principal acceso por vía fluvial y marítima a las Provincias Unidas, sino también en el vínculo necesario con los mares del sur y las tierras patagónicas y, por ende, la responsabilidad de aquel gobierno provincial en atender los intereses de dicha continui-

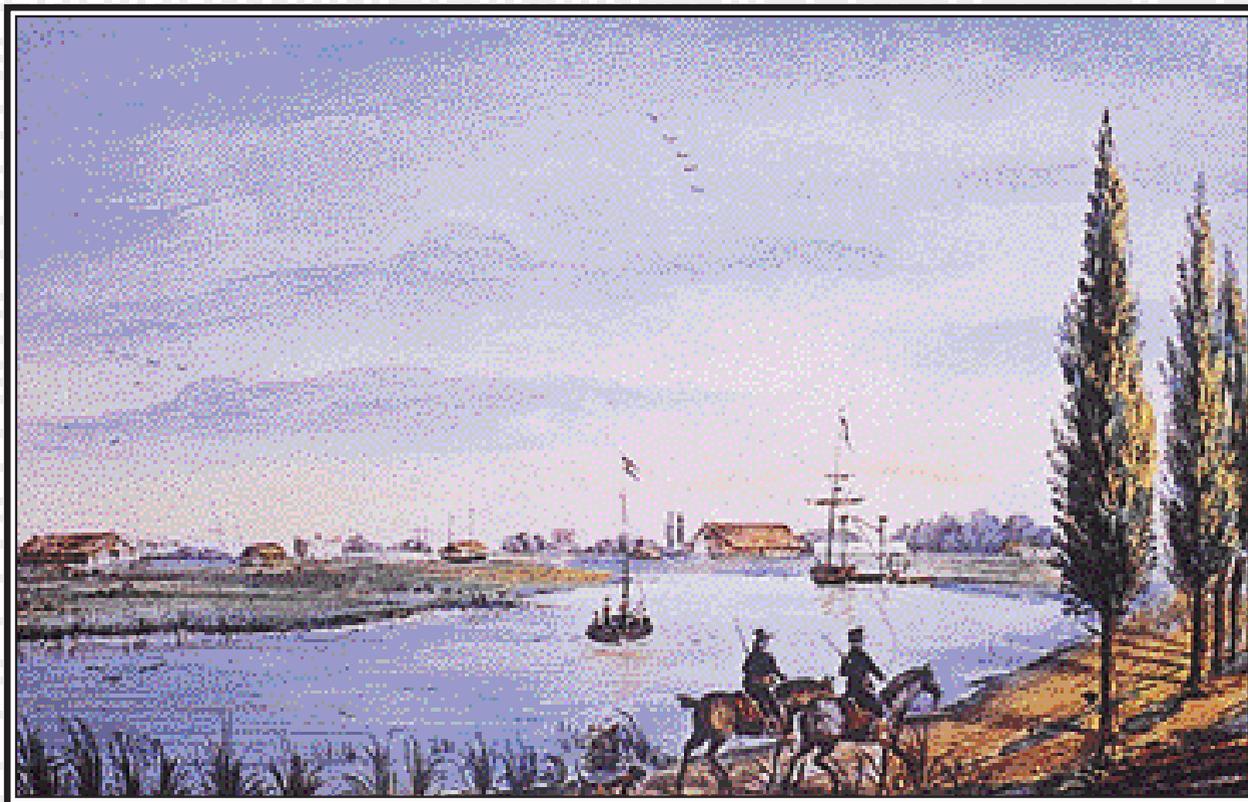
dad geográfica, razones por las que las provincias del interior en varias oportunidades delegaron en Buenos Aires las relaciones exteriores y los asuntos de guerra nacional.

También, la participación de la Capitanía de Puerto de Buenos Aires era relevante, por el despliegue lógico y necesario que debió hacer la Institución sobre la base de aquellas circunstancias, lo que se tradujo, asimismo, en la normativa que al respecto debió dictar el gobierno provincial -ya mencionada en el segundo párrafo-, la que años más tarde será adoptada a nivel nacional.

Si bien en este período no existían Dependencias de la Capitanía en la zona patagónica -sólo se habían establecido en algunos puertos como los de Ensenada de Barragán, San Isidro, San Fernando, Las Conchas y Campana-, la necesidad que entonces se vislumbraba acerca de la injerencia de la Institución en las cuestiones aludidas, puede deducirse del artículo publicado por la "Gaceta Mercantil" en 1831, a raíz de los incidentes ocurridos en las Islas Malvinas entre su comandante Político y Militar, D. Julio Vernet -nombrado el 10 de junio de 1829 por el gobernador de Buenos Aires, general D. Martín Rodríguez- y buques norteamericanos que realizaban caza y pesca depredatoria, y que dice así:

"Estos hechos hacen muy sensible la falta de un guardacostas en las Malvinas que sostenga los derechos nacionales y particulares, y evite discusiones desagradables con potencias amigas, que tal vez hagan valer esa falta para poner en problema aquéllos".

Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización



El Riachuelo hacia 1832

Entre las más antiguas Dependencias de la Institución podemos mencionar:

Subprefectura Patagones. Luego de producida la Revolución de Mayo y ante un requerimiento de los pobladores de la incipiente Carmen de Patagones, avalado por su comandante militar y subdelegado marítimo, el capitán Francisco Javier de Sancho, la Primera Junta de gobierno patrio habilitó por decreto del 21 de julio de 1810 al puerto sobre el Río Negro como una medida para fomentar el asentamiento poblacional y brindar seguridad y control de la actividad navegatoria.

Prefecturas de Campana y Zárate. Mediante decreto del 3 de mayo de 1814, del Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata, se designó al capitán D. Mariano José Escola como titular de la primera autoridad argentina y avanzada de soberanía en el puerto de Campana, con la

misión de controlar el tráfico fluvial, dar seguridad a las personas y bienes, y a ese puerto natural, de la ofensiva de la escuadra realista. En la misma fecha, también designó al capitán D. Paulino Sosa -quien participó como granadero y fue herido en el combate de San Lorenzo- como titular de la primera Autoridad Marítima en el puerto de Zárate, lugar que hasta entonces había sido protegido de los ataques realistas por patrullas móviles de Granaderos a Caballo.

Subprefectura Martín García. Por decreto del 17 de noviembre de 1817, el Director Supremo de las Provincias Unidas del Río de la Plata asignó al comando militar de la isla Martín García -entonces a cargo del sargento mayor Pedro Cavia- las funciones de Autoridad Marítima, debiendo controlar el tráfico de buques bajo la superintendencia de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires.

Subprefectura Federación. Se creó el 28 de febrero de 1823 bajo la denominación Receptoría de Rentas, con sede en el pueblo de Mandisoví, primer asentamiento histórico de la actual ciudad de Federación. Fue su primer Jefe D. Juan Rodríguez.

Prefectura Concepción del Uruguay. Luego de la Revolución de Mayo, la prosperidad de la villa fue creciendo, organizándose básicamente sobre la actividad comercial llevada a cabo por el "Puerto del Uruguay", lo que llevó a las autoridades de la Provincia de Entre Ríos a nombrar el 23 de febrero de 1822, capitán del puerto del Uruguay a D. José María Leonardo Urdinarraín.

Prefectura Bahía Blanca. El 9 de abril de 1828, por orden del ministro de Guerra y Marina, el coronel

Ramón Estomba se constituyó como subdelegado marítimo de Bahía Blanca, fijando el mejor sitio para emplazar el puerto sobre la base de las condiciones más seguras para la navegación y operación de los buques, determinadas por cinco marineros y un práctico de la Capitanía de Puerto que le fueron asignados, decisión que, a su vez, determinó el lugar en el que fundaría el fuerte y pueblo bahienses dos días después.

Prefectura Boca del Riachuelo. Fue creada con el nivel de Ayudantía, mediante Resolución del Ministro Secretario del Departamento de Guerra y Marina del 28 de octubre de 1829. Inicialmente funcionó a bordo de la goleta "Maldonado", designándose luego como titular de aquella al capitán D. José Pereyra.

Prefectura San Isidro. Luego de que el gobierno habilitara las instalaciones del puerto de San Isidro Labrador, en julio de 1834, el 28 de octubre siguiente se creó la Subdelegación Marítima en dicho punto, designándose como titular a D. Enrique Nuñez, quien paralelamente se desempeñó como juez de paz del Partido de San Isidro.

Subprefectura Diamante. El 4 de julio de 1848 fue creada como Capitanía del Puerto por parte del gobierno de la Provincia de Entre Ríos, siendo designado como primer titular el capitán D. Martín Ruíz Moreno.



Subprefectura de Concepción del Uruguay, 1.891

Participación de la Institución en hechos históricos relevantes

Desde su nacimiento en 1810, la Prefectura Naval Argentina, bajo la conducción del coronel Martín Jacobo Thompson tuvo destacada y activa participación en los primeros y principales hitos de nuestra historia nacional. Efectivamente, una consecuencia del movimiento emancipador de Mayo fue el bloqueo al puerto de Buenos Aires por parte de la escuadra española con asiento en Montevideo, como asimismo el asalto y saqueo a los pueblos ribereños sobre el río Paraná.

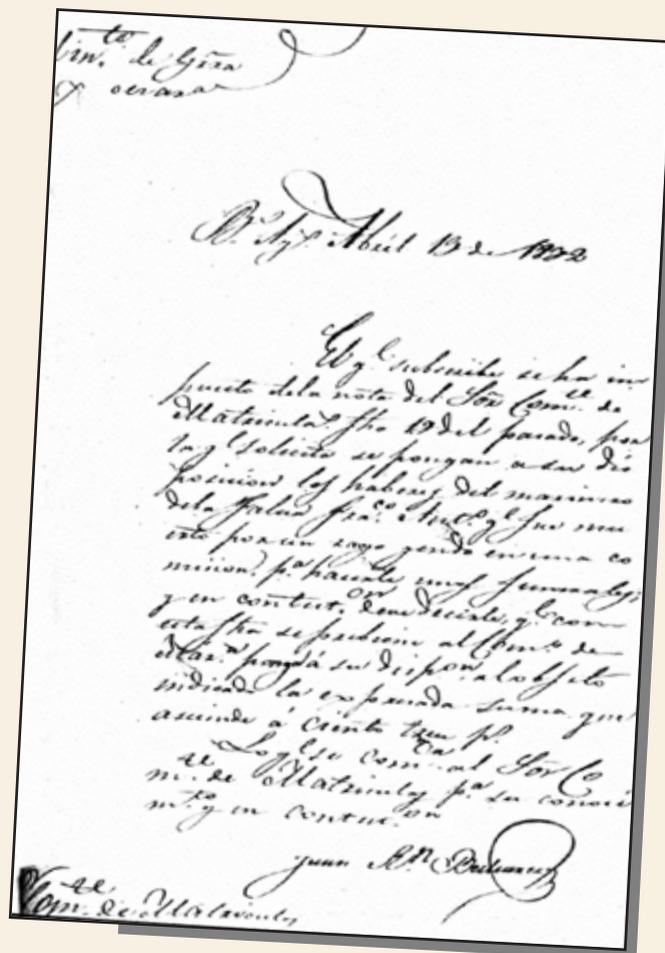
Bajo instrucciones precisas de Thompson, el lanchón de auxilio de la Capitanía de Puerto, al mando de un patrón y marineros de la Institución realizó patrullajes nocturnos a remo y vela, para detectar la aproximación de buques sospechosos a fin de dar parte mediante señales codificadas de luces. Esa misión se llevaba a cabo desde "poco antes de oraciones" hasta el amanecer.

El primer Prefecto Nacional realizó un estudio al que denominó "Observación Económico-Marítima", que elevó a consideración del Gobierno en diciembre de 1812 y en el que proponía distintas medidas para optimizar la defensa del puerto de Buenos Aires y a la vez reducir los costos para implementarlas. Asimismo, fijó normas para las comunicaciones entre los buques y entre éstos y el puerto, disponiendo tareas de inteligencia y logística en apoyo de las operaciones llevadas a cabo con motivo del sitio de Montevideo por parte de las fuerzas patriotas.

También Thompson tuvo una importante tarea en el alistamiento de los buques de las escuadras de 1811 y 1814, a través de distintos pertrechos y el embarco de tripulantes, voluntarios de la brigada cívica.

Caídos en cumplimiento del deber

De este período se ha podido documentar sólo un caso a la fecha, correspondiendo al fallecimiento del marinero Francisco Antonio, el 19 de marzo de 1832, hecho ocurrido como consecuencia de la caída de un rayo sobre la falúa de la Capitanía del Puerto de Buenos Aires, que impactó en el nombrado, integrante de la tripulación de dicha unidad de superficie, mientras se desarrollaba una comisión del servicio.



Nota del Gral. Juan R. Balcarce, ministro de Guerra y Marina, relacionada con la muerte del Mro. Francisco Antonio

Prohombres de la Prefectura Naval Argentina en el período



General Matías de Irigoyen y de la Quintana. Nacido en estas tierras, estudió, al igual que Thompson, en la Academia Naval de El Ferrol, España, y combatió como guardia marina en la batalla de Trafalgar. Destinado a Buenos Aires, simpatizó, junto a Thompson y al almirante español Pascual Ruiz de Huidobro, con el movimiento patriota de 1810 y participó activamente en el Cabildo Abierto del 22 de mayo, por cuyas razones fue dado de baja de la Armada Española. Luego de cumplir algunas misiones en el exterior en pro de la causa emancipadora, las autoridades le confirieron el grado de sargento mayor en 1811 y en octubre de 1815 relevó a Thompson en el cargo de capitán del Puerto de Buenos Aires, mandato que se extendió hasta 1816.

General José Matías Deogracias Zapiola. Oriundo de Buenos Aires, inició su carrera en la Armada Española. Al producirse la Revolución de Mayo, fue destinado a Buenos Aires para desempeñar diversas gestiones, pero al descubrirse su simpatía por el movimiento se ordenó su traslado a Cádiz, huyendo luego a Londres. En esta ciudad se reunió con otros patriotas y en 1812 regresó a Buenos Aires, junto con San Martín y Alvear, poniéndose a las órdenes del gobierno patrio. Acompañó a San Martín en la organización del Regimiento de Granaderos a Caballos y estuvo presente en las batallas de Chacabuco y Maipú, participando en varias campañas militares.

Entre otros servicios que prestó al país, se desempeñó como Capitán de Puerto de Buenos Aires en los períodos 1820-1821 y 1852-1853.





Coronel Francisco Seguí. Nacido en Buenos Aires, se destacó durante su juventud en varias campañas navales. En febrero de 1855 fue nombrado Capitán de Puerto, cargo que ejerció por un prolongado período, hasta 1868. Gracias a su iniciativa se promulgaron importantes reglamentos, como el relativo a la policía marítima del Río de la Plata y sus afluentes, el Reglamento de policía de los puertos de la República, el destinado a los buques de alta mar, etc.

Conclusiones

Producida la Revolución de Mayo, la orgánica de la Capitanía de Puerto cambió totalmente, pasando a depender exclusivamente de la Primera Junta de Gobierno Patrio, dado que la Armada Española que se encontraba en el Apostadero Naval de Montevideo quedó fuera de la órbita de las autoridades argentinas, las que ejercieron a través de la Capitanía el poder de "Policía de Puerto" que se preveía en el Título VII de las Ordenanzas de 1793.

Es así, que la Capitanía de Puertos de las Provincias Unidas del Río de la Plata fue la Institución con la que los distintos gobiernos contaron ante la importancia económica de Buenos Aires y demás puertos y jurisdiccionales, convirtiéndose el Capitán de Puerto en un acreditado asesor en las materias y actividades que como Autoridad Marítima le correspondían.

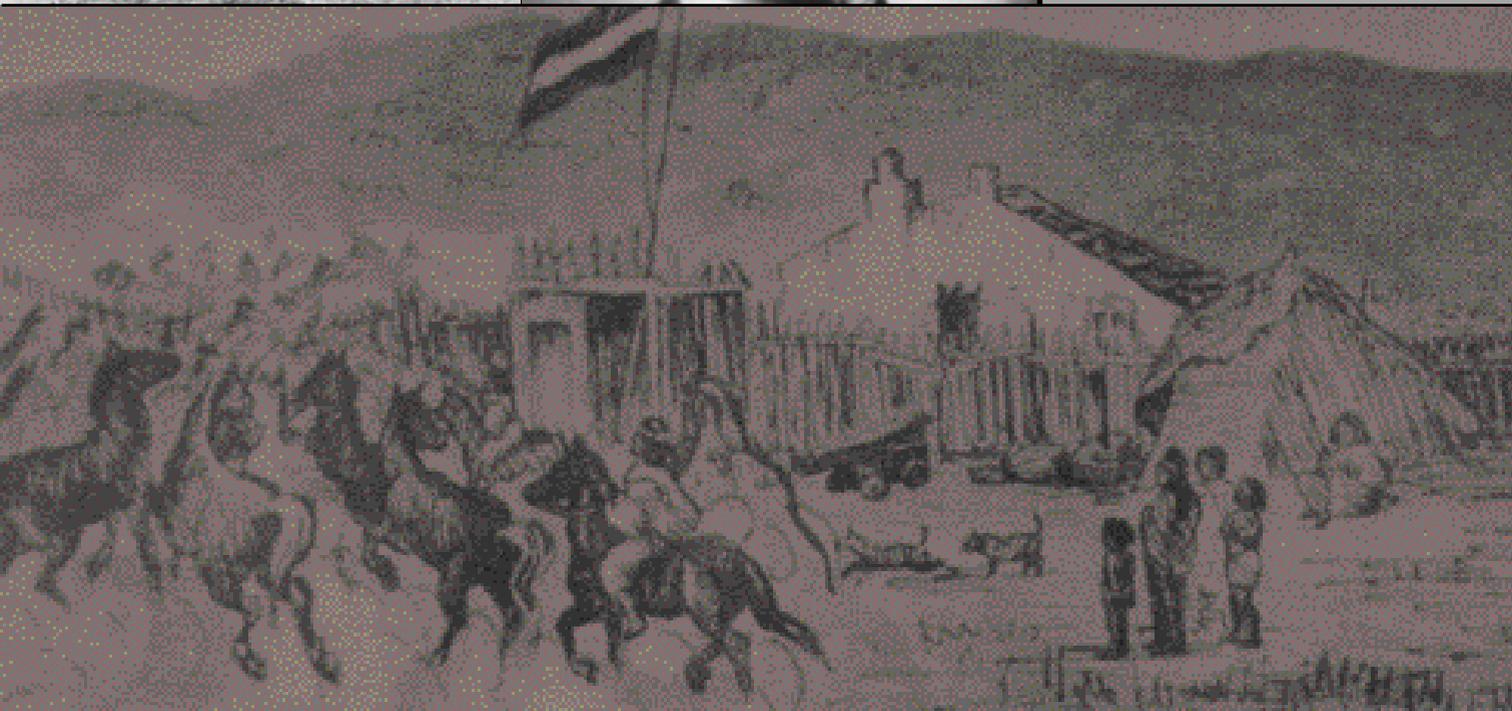
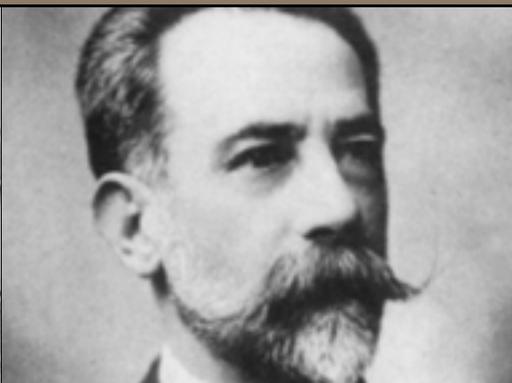
Si bien la Institución careció en este período de una unidad orgánica y de conducción como la conocemos hoy -igual a lo que ocurría en el as-

pecto político en el país-, podemos decir que la misión de cada una de las Dependencias desplegadas en las distintas provincias ribereñas fue, en líneas generales, similar, con una marcada influencia de la legislación española en la materia, y particularmente de la que elaboraron las autoridades porteñas a partir de 1810. Recién a partir de 1854, adquirió dentro de la Confederación Argentina su primera organización de nivel nacional -con excepción de Buenos Aires- que se extendía al sur hasta San Nicolás.

Se aprecia también la importancia del rol que le tocó a la Prefectura a través de sus funciones específicas en el desarrollo de los acontecimientos históricos considerados, particularmente si tenemos en cuenta las características políticas de aquéllos, el crecimiento constante de la navegación y del comercio, y la necesidad de estudiar e implementar las normas que regularan, en particular, el tráfico interjurisdiccional, brindando al mismo tiempo seguridad en las vías acuáticas y en los puertos.

Desde la
Organización
Nacional hasta
nuestros días

(1862-1993)



Primera orgánica de la Institución abarcando a todas las dependencias de las provincias ribereñas

Con la batalla de Pavón comenzó una etapa nueva en la reorganización nacional, conducida por el general Bartolomé Mitre; primero como Gobernador de Buenos Aires, encargado del Poder Ejecutivo Nacional, y desde el 12 de octubre de 1862, como Presidente de la República, abarcando un espectro político que comprendía a todas las provincias argentinas.

La Capitanía de Puerto también alcanzó una estructura similar a través de distintas medidas de gobierno, como el decreto del 24 de mayo de 1862 que establecía el "Reglamento para la Policía Fluvial de la República", aprobando y extendiendo su aplicación a todo el ámbito nacional, dictado por el Estado de Buenos Aires el 2 de diciembre de 1858, en virtud del desarrollo de la marina de cabotaje, el incremento de la navegación a vapor y la libre navegación de los ríos, y que fijaba normas sobre luces, navegación y practicaje, tendientes a minimizar los frecuentes acaecimientos entre buques de vapor y de vela. A su vez, por decreto del 10 de noviembre de 1862, que lleva la firma de Mitre y de su ministro de Guerra y Marina, el general D. Juan Andrés Gelly y Obes, se aprobó el "Reglamento de Poli-

cía Marítima en los Puertos y Ríos de la Nación Argentina".

Asimismo, por decreto del 14 de enero de 1863, se estableció que "Las Capitanías de Puerto de todo el litoral de la República, se dirigirán en todos los ramos del servicio a la Capitanía del Puerto de la Capital y cumplirán y harán cumplir las disposiciones que en asuntos del servicio les comunicase la misma". De esta manera, la Institución obtuvo una organización de orden nacional similar a la actual, haciendo sentir la acción del Gobierno Nacional en su jurisdicción, prestando garantías a la propiedad, comercio y navegación, con una administración uniformada, garantizándose con instrucciones análogas el territorio y derechos fiscales en destinos alejados, especialmente en los fronterizos.

La Capitanía de la Capital mantenía una comunicación semanal con las dependencias del Delta y Bajo Paraná. Se extendía hasta Paraná mediante vapores que hacían la carrera, pudiendo expedirse así sobre casos extraordinarios sometidos, conocer situaciones de la jurisdicción y llevar las disposiciones de la superioridad.

Funciones y legislación vigente. Reglamento para las Capitanías de Puerto de la República de 1862

Este Reglamento, que como vimos fue aprobado por decreto del 10 de noviembre de 1862, no sólo se dictó para proveer de Capitanías y Subdelegaciones a los puertos del interior que aún carecían de ellas (recordemos que el personal y medios de las Capitanías existentes en las provincias fueron transferidos a la órbita del nuevo gobierno central e incorporados al Presupuesto Nacional en 1864), sino tam-

bién de embarcaciones menores y tripulaciones para el servicio policial, determinando, al mismo tiempo, las funciones, deberes y facultades de los Capitanes de Puerto.

Efectivamente, en 41 artículos que siguen la línea de todos los ordenamientos legales anteriores, es decir, que denotan una influencia de las Ordenanzas de 1793, del Reglamento de las Ca-

pitanías de 1814 y demás, dictados por las autoridades argentinas, establecía en su Capítulo 1 las características y número de las Dependencias que deben contar las provincias según sus puertos, como asimismo su personal, utensilios y raciones. En el Capítulo II se determinaban las funciones eminentemente policiales del Capitán de Puerto sobre la conservación y buen estado del puerto y canales de su jurisdicción, las disposiciones legales y reglamentarias a que debería ajustarse, control de entrada y salida de buques y pasajeros, conocimiento de todos los naufragios y auxilios a brindar en salvaguarda de la vida hu-

Primer Reglamento Interno de la Institución (1881)

Con fecha 8 de marzo de 1881, el presidente de la República, general D. Julio A. Roca, aprobó el primer "Reglamento y Régimen Interno para la Capitanía General de Puertos", cuyo proyecto fue elaborado por el entonces capitán general de puertos D. Carlos Alberto Mansilla, volcando en él toda la experiencia adquirida en el largo período en que estuvo al frente de la Institución (1880-1895), a la que había sido incorporado en 1874 como oficial mayor, cargo equivalente al actual de Subprefecto Nacional, el que entonces era -al igual que el de Capitán General- designado en forma política.

Dicha norma también siguió los lineamientos de todos los ordenamientos legales y reglamentarios que tuvo la Institución hasta entonces. Establecía que el Capitán General de Puertos era el jefe superior de la Capitanía Central y Dependencias subordinadas en las provincias, fijando, asimismo, las atribuciones y responsabilidades desde el máximo nivel de conducción hasta las del mariner. Mientras no se adoptó una reglamenta-

mana, intimación a los propietarios a reflotar o remover los buques hundidos, cumplimiento de todo mandato judicial para la detención o embargo de buques, instrucción de sumarios por los delitos cometidos a bordo, control del correcto ejercicio del practicaje, etc.

El Capítulo III contiene normas sobre el despacho de buques. El Capítulo IV establece disposiciones generales sobre construcción, matrícula, identificación, compraventa, tirada a seco y botadura de buques; requisitos y métodos de arqueo, etc.

ción general para las Capitanías y Subdelegaciones del interior -denominadas Subprefecturas a partir de 1882-, este Reglamento se hizo extensivo a aquéllas en la parte que fuera de aplicación.

Constaba de 20 títulos y 251 artículos -los últimos tres títulos y 23 artículos se agregaron por decreto del 24 de abril de 1883-, cuyo contenido era el siguiente: Título 1, del Jefe de la Capitanía General de Puertos; II, del Oficial Mayor; III, del Oficial 1º Encargado de las Estadísticas; IV, del Inspector de Bahía y Ribera; V, del Archivero; VI, de los Telegrafistas; VII, de la Ayudantía y su Encargado; VIII, del Oficial de Guardia en el edificio de la Capitanía; IX, del Oficial de Guardia de la Casilla del Muelle; X, del Contramaestre; XI, del Cabo; XII, del Marinero; XIII, del Inspector de Máquinas; XIV, del Estacionario Vanguardia; XV, de los Ordenanzas; XVI, del Uniforme y Distintivos de los Empleados de la Ayudantía; XVII, Disposiciones Generales; XVIII, del Perito Naval; XIX, del Buzo; y XX, del Práctico.

Aparece la denominación Prefectura (1882)

Como hemos visto, desde su establecimiento en Buenos Aires en 1756, por parte de los españoles, la Institución llevó el nombre de Capitanía de Puerto, el que se mantuvo con algunas variantes hasta 1877 en que se adoptó el de Capitanía General de Puertos.

El 31 de enero de 1882, con la firma del presidente de la República, general D. Julio A. Roca y del ministro de Guerra y Marina, general D. Benjamín Victorica, se dictó el decreto por el que se procedía a cambiar el nombre a la Institución; efectivamente, su artículo 2º dice: "En lo sucesivo esta Repartición se denominará Prefectura Marítima, y las Capitanías y Subdelegaciones, Subprefecturaas del Puerto de...". Ese cambio se originó en una consideración del Ministro de Guerra y Marina en la Memoria Anual de 1881, elevada al Congreso Nacional, en la que decía que la Institución podía tener el nombre de Prefectura, inspirándose en la organización de la Prefectura en Francia (*Prefecture Maritime*); así se la llamó también en el Presupuesto Nacional para el año 1882.

Aprobación del distintivo oficial de la Institución (1893). Antecedentes

Entre los símbolos que identifican a la Institución, si bien han sido muchas las variaciones experimentadas, particularmente en cuanto a sus uniformes -comenzando por el histórico de los tripulantes de falúa de 1830-, podemos observar que ha persistido en el tiempo el uso del que hoy es nuestro distintivo: las dos anclas cruzadas.

Ya en 1834 se utilizó en los mimbretes de los papeles de la Capitanía de Puertos de Buenos Aires un logotipo en cuya composición se aprecian las anclas cruzadas. A fines del siglo pasado, también se incorporaron aquéllas a los sellos ovales de uso administrativo, incluso con el Escudo Nacional en el centro.

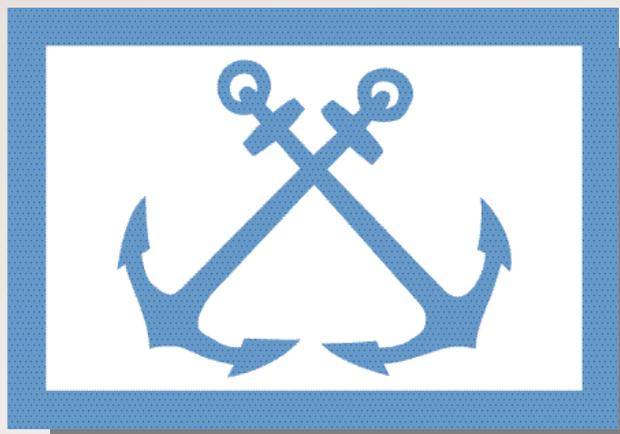
En los uniformes previstos en el primer Reglamento Interno de 1881, se establecía el uso en la gorra de una sola ancla en hilo de plata, situación que se mantuvo hasta el 6 de octubre de 1893, en que por iniciativa del Subprefecto del Riachuelo y lo propuesto por el Estado Mayor de Marina, el presidente de la República Dr. Luis Sáenz Peña y su ministro de Guerra y Marina, general D. Luis María Campos, firmaron el decreto por el que se estableció el distintivo oficial de la Prefectura, consistente en "dos anclas cruzadas bordadas en hilo oro", utilizado inicialmente por el personal superior en el escudo de la gorra de sus uniformes.



Inclusión de las anclas cruzadas en el gallardete distintivo de la Prefectura Naval Argentina

El primer gallardete distintivo de la Institución, del que se tiene antecedentes, fue incluido al aprobarse las modificaciones al Código de Señales, mediante decreto del 1º de agosto de 1903, que firmaron el presidente de la República, general D. Julio A. Roca y el ministro de Marina, almirante Onofre Betbeder, y consistía en una bandera azul con las letras iniciales "PM" de color blanco en el centro.

En 1924, cuando se aprobó la edición anual del Código mencionado, el distintivo fue modificado por el que se usa actualmente; es decir, una bandera blanca orlada con una faja en color azul, incorporándosele las dos anclas cruzadas en el centro, en el mismo color. Se utilizó sólo en el bauprés de las embarcaciones de la entonces Prefectura General Marítima hasta el 25 de abril de 1941, en que comenzó a izarse también en los mástiles de todos los Organismos y Dependencias de la Institución.



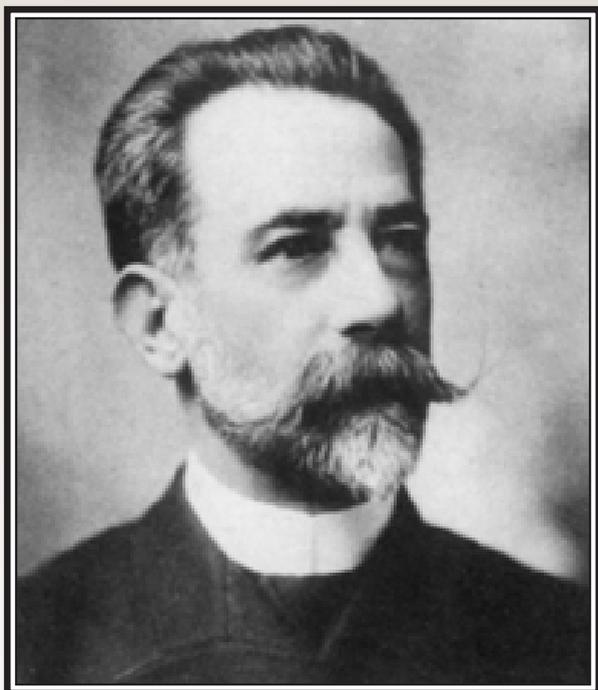
En 1944 se establecieron los distintivos de mando de las máximas autoridades de la Institución, que consistían en la bandera anteriormente descrita con tres estrellas rojas de cinco puntas para el Prefecto General Marítimo, dos para el Subprefecto General Marítimo y una para los Subprefectos de Zona.

Consolidación Jurídica de la Prefectura. Ley N° 3445 del 29 de octubre de 1896

Alcanzada la unidad nacional, luego de la batalla de Pavón, el 17 de septiembre de 1861 y no obstante haberse constituido el Congreso Nacional el 25 de Mayo de 1862 con los representantes de todas las provincias, los distintos Presidentes -comenzando por el general Bartolomé Mitre- vieron resentida la labor orgánica debido, entre otras causas, a la guerra con el Paraguay, las revoluciones internas, las campañas al desierto, etc., las que afectaron también al desarrollo global del país, situación que comenzó a revertirse notablemente a partir de la década del 80. Existía en el país un verdadero caos legislativo, aplicándose en la mayoría de las provincias

las viejas leyes españolas y algunas sancionadas dentro del llamado "Derecho Precodificado" que comprendía las disposiciones y reglamentos de los primeros gobiernos patrios hasta la Constitución de 1853.

La Prefectura -al igual que otras instituciones y organismos del Estado nacional- carecía de un ordenamiento jurídico que emergiera de aquel flamante ámbito legislativo de la República y, por consiguiente, de la posibilidad de verse así incorporada normativamente a la nueva organización del país. Esa falencia no se debía a otras causas que las ya puntualizadas, pues podemos ver que



Dr. Manuel F. Mantilla

en cuanto a las bases legales o jurídicas que regían la actividad navegatoria en 1862, y por ende la que enmarcaba las disposiciones dictadas por nuestra Institución, sólo se contaba con la Constitución de 1853 que establecía el libre tránsito de los buques entre las provincias (Art.11), consagrando a la navegación y al comercio como derechos esenciales (Art. 14), "incluso para los buques de cualquier nación, ciñéndose a las leyes y reglamentos dictados para el caso...", al mismo tiempo que la libre navegación de los ríos interiores para todas las banderas, "con sujeción únicamente a la reglamentación que dicte la Autoridad Nacional." (Art. 26); el Código de Comercio aprobado por el Estado de Buenos Aires en 1859 y por el Congreso Nacional en 1862 (ley 15), y el Código Civil, aprobado por Buenos Aires en 1857, y vigente para todo el país desde 1871 (ley 340). Respecto de los procedimientos judiciales, las leyes 48 y 49, el Código Penal de 1886 (ley 1.920), el Código de Procedimientos en Materia Penal de 1888 (ley 2.372) y los Tratados y Convenciones Internacionales.

Es así que para cubrir esa necesidad jurídica, y al mismo tiempo dar satisfacción a las exigencias funcionales emergentes - entre otras causas- de la progresiva acción de los sucesivos gobier-

nos argentinos en expandir el comercio marítimo, la inmigración, la navegación de nuestros ríos y mares, el mejoramiento de la capacidad portuaria argentina, la construcción naval, etc., el diputado por Corrientes, Dr. Manuel Florencio Mantilla, presentó en el Congreso Nacional en agosto de 1896, un proyecto de ley cuyo objetivo, decía, era el de aclarar legalmente la condición incierta de una importante rama del poder público que con el nombre de Prefectura, había reemplazado a las antiguas Capitanías de Puerto tomadas de las ordenanzas españolas, a fin de establecer legalmente sus atribuciones y jurisdicción, y obtener así un mejor servicio para la Nación. Introducidas algunas modificaciones, se convirtió en ley 3.445 al ser promulgada el 29 de octubre de dicho año con la firma del presidente de la República, Dr. José Evaristo Uriburu, y de su ministro de Guerra y Marina, Ingeniero Guillermo Villanueva.

En la brevedad de dicha ley quedaron plasmadas aquellas ideas básicas del legislador. Efectivamente, en cuanto se relaciona con el ámbito y al carácter de la actuación de la Institución, su artículo 1º establecía que "La policía de los mares, ríos, canales y puertos sometidos a la jurisdicción



nacional estará a cargo exclusivo de la Prefectura General de Puertos...".

Las funciones, independientemente de que el artículo 2º de la Ley disponía la redacción de un proyecto de Código de Policía Fluvial y Marítima que sería sometido al año siguiente a consideración del Congreso -cosa que no ocurrió-, se fijaron en once apartados del artículo 3º, siendo las mismas que constituyeron la base del quehacer institucional desde las viejas Ordenanzas de 1793 para las Capitanías de Puerto, al decir de su primer Apartado: "... serán atribuciones y deberes de la Prefectura las que las leyes generales atribuyen a la Capitanía de Puerto o Autoridad Marítima", además de intervenir en todos los casos de delitos y acaecimientos de la navegación e instruir los sumarios correspondientes, dar entrada y salida a los buques e intervenir en todo lo relativo a la navegación, juzgar las contravenciones policiales, vigilar el ordenamiento, seguridad de amarre de los buques y limpieza de los puertos, remover los obstáculos accidentales que entorpezcan la navegación, cumplir como fuerza pública todo mandato judicial, llevar el registro de buques, etc.

Respecto de la identidad institucional entre la Capitanía de Puerto y la Prefectura, merece recordarse lo expresado por el senador H. Del Pino, miembro informante de la Comisión del Interior del Senado durante el tratamiento del proyecto de la ley 3.445, efectuado el 17 de octubre de 1896, que entre otras cosas dijo: "La Prefectura Marítima existe desde los primeros tiempos de nuestra independencia, puede decirse, pues la Junta de Gobierno de 1810, que la denominó por un decreto de ese año Capitanía de Puertos, le señalaba ya las funciones que entraban dentro del radio de sus atribuciones", circunstancias todas que contribuyen a evidenciar el erróneo concepto de que la Prefectura fue creada por la referida ley.

Si bien la Ley no se extiende a otros aspectos que los ya mencionados, y en cuanto a las funciones de la Prefectura -como continuaba diciendo el senador Del Pino-"...propiamente, no se viene, pues a establecer aquí nada nuevo desde el mo-

mento en que todo lo que se preceptúa lo desempeñaba ya la Prefectura", podemos decir que además del marco histórico y orgánico en el que se encontraba el país al momento de sancionarse, aquélla constituye un verdadero hito en la consolidación jurídica y en la reafirmación de la identidad de la Prefectura, ya que su articulado y el tratamiento parlamentario correspondientes se encargan de unificar, sin lugar a dudas, el nuevo ordenamiento jurídico de la Nación con todos los eslabones del basamento legal o reglamentario que en cada época merecieron la aprobación de las máximas autoridades del Estado y en cuya órbita actuó la Institución, como asimismo, evidencian la monolítica continuidad y semejanza del amplio espectro funcional policial desarrollado desde sus remotos orígenes hispánicos.

Ley 18.398 del 10 de octubre de 1969

La ley 3.445, que tuvo una vigencia de 73 años, fue reemplazada por la Ley General de la Prefectura Naval Argentina 18.398, promulgada el 10 de octubre de 1969 y vigente a la fecha. En 99 artículos establece la naturaleza de la Institución como fuerza de seguridad, su misión de policía de seguridad y jurisdicción administrativa de la navegación, de policía de seguridad y judicial y de asegurar el orden público; su dependencia, ámbito de actuación con carácter exclusivo y excluyente, y el detallado marco funcional que históricamente fue cumplido por la Prefectura.

Se agregan otras, derivadas del nuevo campo tecnológico en que debe desenvolverse la Institución y la actividad navegatoria, como la de atender y dirigir el servicio de radio comunicaciones para la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar, el servicio de radiodifusión y aviso a los navegantes, el avance de los peligros que atentan contra la preserva-

ción del equilibrio ecológico y los recursos del mar, hicieron percibir la necesidad de entender también en cuanto a las normas que eviten la contaminación de las aguas e intervenir en todo lo relativo a caza y pesca marítima y contribuir al cumplimiento de las leyes que rijan la materia; asimismo, debido a la complejidad y extensión de la función policial, la Ley faculta a la Prefectura a convenir y cooperar con otras policías del país y del extranjero, como asimismo a

coordinar con Prefecturas o cuerpos de guardacostas de otros países las medidas tendientes a la seguridad de la navegación.

Establece también, a diferencia de su antecesora, disposiciones sobre dependencia y organización de la Institución, régimen del personal en actividad y retiro, personal civil, y otras que han merecido reglamentación, actualización o modificaciones posteriores.

Dependencia del Ministerio de Defensa

La Prefectura, desde su establecimiento en 1756 con el nombre de Capitanía de Puerto, ha tenido muchas variantes en cuanto a su dependencia orgánica, desde los gobernadores y virreyes del Río de la Plata en la época colonial, pasando por la Secretaría de Gobierno y Guerra de la Primera Junta en 1810, y en forma fluctuante a través de ministerios tan disímiles como los de Guerra y Marina, Interior (1887-1891 y 1951-1956), Marina, Hacienda (1900-1904) y Defensa

Nacional, en forma directa o a través de algún organismo intermedio.

Por decreto 3.399 del 19 de octubre de 1984, la Prefectura Naval Argentina pasó a depender directamente del Ministerio de Defensa. En virtud al decreto 660 del 24 de junio de 1996, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso la transferencia de la Institución, con la totalidad de sus competencias, cargos, dotaciones, créditos presupuestarios y bienes al ámbito del Ministerio del Interior.

Designación de un Oficial Superior de la Institución como Prefecto Nacional Naval

Antecedentes

Consecuentemente con las variaciones de dependencia orgánica ya mencionadas, la Prefectura tuvo también diferentes modalidades en cuanto a la forma de la designación o condición profesional de los hombres que la condujeron.

Es así que, en la época hispánica, la jefatura de la Institución estuvo a cargo de oficiales de la Armada y del Ejército españoles, como también

de civiles; luego de 1810, continuaron los criollos, siendo jefes y oficiales del Ejército los que lo hicieron hasta 1821, comenzando por el entonces teniente coronel D. Martín Jacobo Thompson; después siguieron alternadamente jefes de la Armada y del Ejército, y también civiles como D. Manuel Lynch (1853), el Dr. Diego Gregorio de la Fuente (1874-1880), D. Carlos Alberto Mansilla (1880-1895), D. Marcos Paz (1895-1896) y

Dn. Luis García (1896-1904); posteriormente, se sucedieron oficiales superiores de la Armada -con excepción del período 1951-1955 que fue ejercido por el prefecto inspector general (equivalente al grado de prefecto general) D. Oscar Aníbal Correa Falcón- hasta 1984 en que son designados oficiales superiores de la Prefectura en la máxima jerarquía y en actividad, para los cargos de Prefecto y Subprefecto Nacional Naval, acorde a lo establecido en el artículo 2º del decreto 3.399/84, desempeñándose como titular de la Institución el prefecto general Juan Eduardo Mosqueda, (1983-1989); el prefecto general Víctor Wáshington Zibell (1989-1992); el prefecto general Jorge Humberto Maggi (1992-2000) y el prefecto general Juan José Beltritti (2000-continúa).



Prefecto General
Oscar Aníbal Correa Falcon

Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización

Prefectura **Mar del Plata.** Debido al incremento del movimiento de buques entrados y salidos por el Puerto de la Laguna de los Padres, originado en la mayor actividad del saladero ubicado en el lugar, el juez de paz de Mar Chiquita solicitó al gobierno el establecimiento de un Resguardo a fin de facilitar el comercio de esa parte de la campaña, creando, el General Bartolomé Mitre, por decreto del 27 de febrero de 1862 el Resguardo del Puerto de Laguna de los Padres,

siendo su primer titular D. Manuel Lascano, constituyéndose en el primer funcionario que ejerció la autoridad marítima, antecedente más remoto de la actual Prefectura Mar del Plata.

Subprefectura Ramallo. El pueblo y puerto de "Las Hermanas", actual Ramallo, se fueron consolidando a partir de la creación del Partido homónimo, en 1864, designando el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a D. Manuel José

Guerrico (h) como juez de paz en dicho distrito mediante decreto del 23 de mayo de 1865.

Durante el siglo XIX, el gobierno ejerció las funciones de autoridad marítima a través de distintas autoridades nacionales, comandantes militares, jueces de paz, receptores de Rentas Nacionales o jefes de Resguardo bajo la superintendencia de la Prefectura, en aquellos puertos de escaso movimiento y donde no se habían instalado aún sus Dependencias.

El Juzgado de Paz de Ramallo, desde sus orígenes, cumplió importantes servicios como policía de seguridad de la navegación y de los puertos, controlando el movimiento de buques, pasajeros y cargas, haciendo cumplir la legislación y reglamentaciones conexas, constituyendo la base fundacional de la actual Subprefectura Ramallo.

Subprefectura Rawson Las bases del pueblo y puerto de Rawson se fueron conformando a partir de la llegada de colonos galeses en 1865, rigiéndose inicialmente por un representante comunal de esa nacionalidad hasta que, por decreto

del 10 de diciembre 1875, el Poder Ejecutivo Nacional designó a D. Antonio Oneto como comisario nacional en la Colonia "Chubut", quien además de la misión específica de inmigración, ejerció importantes servicios como policía de seguridad de la navegación y de los puertos, controlando el movimiento de buques, coordinando y supervisando el auxilio y salvamento de naves en emergencia, constatando distintos acaecimientos a bordo, en navegación y en puerto, investigando y substanciando las diligencias procesales pertinentes, etc., todo bajo la superintendencia de la Capitanía del Puerto de la Capital.

Había nacido la actual Subprefectura Rawson, convirtiéndose Oneto en su primer jefe y autoridad oficial que consolidó el desarrollo regional en la etapa inicial de este asentamiento poblacional en el litoral marítimo patagónico.

Subprefectura Paso de la Patria. El pueblo de Paso de la Patria se fue conformando a mediados del siglo XIX alrededor del paso utilizado para el tráfico comercial, con un paulatino incremento de la actividad navegatoria y comercial, habiendo inicialmente ejercido las funciones de



Isla Pavón, río Santa Cruz.



Subprefectura de Ushuaia, 1904

autoridad marítima la Receptoría de Rentas Nacionales en ese puerto por no haberse instalado aún Dependencias de la Prefectura.

Para cubrir ese cargo, por decreto del 20 de septiembre de 1880 el Poder Ejecutivo Nacional designó a D. Juan Rodríguez como guarda de Receptoría en Paso de la Patria, antecedente fundacional de la Subprefectura homónima.

Prefectura Formosa. Dirimida la cuestión de límites con el Paraguay en 1878, la gobernación del Chaco debió trasladar su capital en Villa Occidental hacia el sur. El mayor Jorge Luis Fontana, que había arribado a lo que sería la Villa Formosa el 31 de marzo de 1879, asignó los cargos del servicio oficial entre quienes lo acompañaban, correspondiéndole al mayor Eriberto Sandoval el de Comandante Militar y Capitán del Puerto, quien junto con el teniente Ruy Días y seis marineros de la Capitanía constituyen el antecedente de la actual Prefectura Formosa, contribuyendo al mismo tiempo a dar vida y movimiento al pueblo de Formosa, fundado por Fontana el 8 de abril del mismo año.

Subprefectura Santa Cruz. A fines del siglo XIX, la desembocadura del río Santa Cruz fue frecuentada por buques extranjeros y comerciantes que llegaron a instalarse, razones por las que

el gobierno nacional, a partir de 1873, comenzó a enviar buques y algunas comisiones para asegurar la presencia y soberanía argentina, contribuir al adelanto de la colonización llevada a cabo en dicho puerto y explorar el río. Vista la necesidad de constituir una autoridad permanente y definitiva en el lugar, el presidente Avellaneda, por decreto del 12 de noviembre de 1878, creó la Subdelegación Marítima de Santa Cruz actual Subprefectura homónima, designando como titular al teniente de marina Carlos Moyano. Su jurisdicción se extendía entre Puerto Deseado y Río Gallegos.

Subprefectura Río Gallegos y Prefectura Puerto Deseado. Con el propósito de prestar auxilio a todos los buques que navegaban por los mares del sur y hacer efectivas las leyes y reglamentos nacionales, por decreto del 5 de junio de 1879 se crearon las Subdelegaciones de Río Gallegos y Puerto Deseado, las que por distintas razones fueron habilitadas más tarde. El 19 de diciembre de 1885 fue habilitada la primera de las Dependencias con la construcción de la casilla, que constituyó el primer edificio fiscal, designándose como subdelegado a D. Alejandro Adrián Bonani. La ciudad de Río Gallegos, capital de la gobernación desde 1888, si bien carece de acta fundacional, adoptó aquella fecha como día aniversario, considerando que el incipiente poblado

fue levantado al amparo de la Autoridad Marítima.

En **Puerto Deseado** recién se constituyó la Institución mediante decreto del 3 de abril de 1881, siendo su titular el ex capitán de Infantería de Línea Nicanor Igarzábal, quien con el personal subordinado constituyó el primer contingente que pobló el lugar y que como representantes del gobierno facilitaron la radicación de una colonia pastoril que se efectivizó en 1884, infundiendo el ánimo necesario a los nuevos habitantes ante aquellas inhóspitas y solitarias tierras patagónicas. En 1899 fue creado oficialmente el pueblo de Puerto Deseado.

Prefectura Ushuaia. Por iniciativa del diputado nacional Cristóbal Pereyra, quien expresó

que era imprescindible establecer a la Autoridad Marítima en los estratégicos extremos australes de la República Argentina, fue autorizada la instalación de dos Subprefecturas en la Ley de Presupuesto para el año 1883; una, en la Isla de los Estados, que se habilitó el 25 de mayo de 1884 a cargo del Capitán Félix M. Paz -actualmente desactivada-, y otra, en Ushuaia, habilitada el 12 de octubre del mismo año, con la denominación de Subprefectura de Tierra del Fuego, primera autoridad nacional constituida en forma permanente en ese lejano confín, izándose desde entonces el Pabellón argentino. Fue su primer jefe D. Alejandro Virasoro y Calvo, quien se abocó de inmediato a patrullar la jurisdicción, dar seguridad a la navegación, afianzar la soberanía nacional y coadyuvar a la tarea fundacional de la actual capital de la provincia fueguina, Ushuaia.

Participación de la Institución en hechos históricos relevantes

El 6 de abril de 1982, a cuatro días de la recuperación militar de las Islas Malvinas, a fin de ejercer la policía de seguridad de la navegación y demás funciones específicas en aquel archipiélago, tal cual lo establecen las leyes vigentes, la Prefectura Naval inició el despliegue de personal y medios con la zarpada de los guardacostas GC-82 "Islas Malvinas" y GC-83 "Río Iguazú".

Ello se concretó el siguiente día 16 con el establecimiento en Puerto Argentino del oficial jefe y personal subalterno designados, como asimismo las dotaciones de aquellos guardacostas, izándose por primera vez el Pabellón nacional y el

distintivo de la Institución, lo que junto al cumplimiento de la misión específica de autoridad marítima, constituyeron los hitos fundacionales de la Prefectura Islas Malvinas.



Ese accionar policial fue llevado a cabo en condiciones nada habituales, propias de la situación bélica en curso; entre otras funciones exclusivas y excluyentes de la Prefectura, mencionamos el practicaje a buques a través de zonas minadas en el acceso a Puerto Argentino, la formalización del despacho de salida de buques mercantes en pleno bombardeo a dicho puerto, el patrullaje diurno y nocturno de los guardacostas en las aguas jurisdiccionales en condiciones hidrometeorológicas adversas y con la amenaza permanente de ataques, asistencia y evacuación sanitaria, tanto de tropas argentinas como de pobladores isleños radicados en zonas alejadas. Actividades similares realizaron los aviones Short Skyvan "PA-50" y "PA-54", y el helicóptero Puma "PA-12", con vuelos de carácter logístico y operaciones de búsqueda y rescate, y otras.

Dentro del marco estrictamente bélico, se destacan la burla del bloqueo inglés por parte de los guardacostas, la intervención de uno de ellos en los primeros combates aeronavales de la argentina moderna, derribando un avión y averiando un helicóptero del enemigo, el transporte de personal militar e importante armamento para los combates en curso, etc.

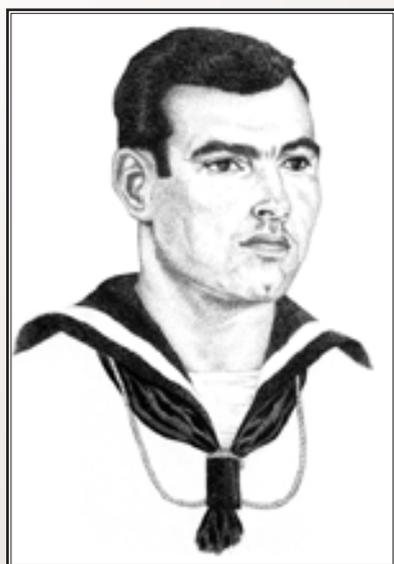


El guardacostas "Islas Malvinas" fue el primero en entrar en combate el 1º de mayo. Aproximadamente a las 8 de ese día, cuando se encontraba en la bahía De la Asunción, fue atacado por un helicóptero Sea King británico durante diez minutos, respondiéndose el fuego con las armas policiales. En la acción resultó gravemente herido el cabo 2º Antonio Grigolato, destacándose también la arriesgada intervención del ayudante de 3º Marcelino Blatter, quien pese al fuego enemigo acudió a proa para cortar con una simple sierra de mano la cadena del ancla que se hallaba obstruida, recuperando con ello la maniobrabilidad del buque.

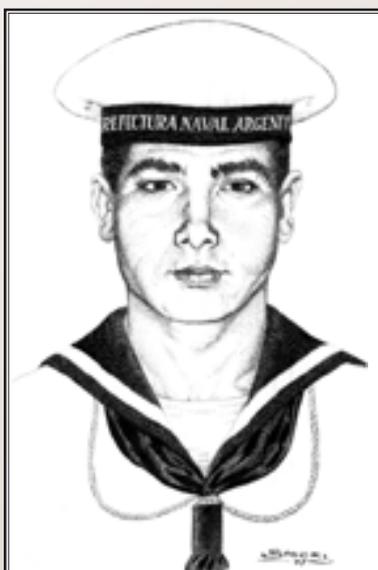
El 22 de mayo, el guardacostas "Río Iguazú" se hallaba navegando con destino a Puerto Darwin transportando personal y pertrechos militares, cuando a las 8 y 25 fue atacado por dos aviones Sea Harrier, repeliéndose el fuego con la ametralladora 12,7 mm a cargo del cabo 2º Julio Omar Benítez, quien perdió la vida en la acción.

Inmediatamente tomó su puesto el Cabo 2º José Raúl Ibáñez, quien logró derribar a uno de los aviones ingleses. Resultaron heridos el oficial principal Gabino O. González, el ayudante de 3º Juan José Baccaro y el cabo 2º Carlos Bengochea.

El 19 de mayo se verificó el fallecimiento del marinero Jorge Eduardo López, asignado a la dotación de la Prefectura Islas Malvinas, quien a cargo de un vehículo y pertrechos para esa Dependencia se hallaba a bordo del buque "Isla de los Estados" cuando éste fue atacado y hundido mientras navegaba por el Estrecho de San Carlos



**Cabo 1º Julio
Omar Benítez**



**Cabo 2º Jorge
Eduardo López**

Asimismo, otras aeronaves y guardacostas de la Institución fueron afectados al patrullaje, observación, búsqueda y rescate de pilotos caídos al mar y tareas logísticas en el Teatro Operaciones Atlántico Sur, concretadas desde bases y puertos continentales en el marco de las operaciones previstas por los respectivos comandos de área.

Benítez y Lopez fueron promovidos -post mortem- al grado inmediato superior, y su accionar se distinguió con la medalla "La Nación Argentina al Muerto en Combate". Ibáñez recibió la más alta condecoración: "La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate". Al personal que resultó con heridas se le confirió la medalla "La Nación Argentina al Herido en Combate", y al que actuó en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, fuera de

las 12 millas de las aguas continentales, islas Fueguinas y de los Estados, y el espacio aéreo comprendido, el distintivo "Operaciones en Malvinas", en 1982; en 1985, la condecoración "Campaña de Malvinas" del Honorable Congreso de la Nación, y por parte de la Institución el distintivo "Prefectura en Malvinas", conferido en 1997.

Las banderas de la Prefectura Naval Argentina y del guardacostas "Río Iguazú" fueron condecoradas con la medalla "Honor al Valor en el Combate", siendo portada la primera por la bandera de la Prefectura Islas Malvinas, actualmente en custodia en la Secretaría General de la Institución. El resto de los guardacostas y escuadriillas de aviones y helicópteros recibieron la condecoración "Operaciones de Combate".

Ese desenvolvimiento destacado de la Prefectura Naval, como en toda empresa humana, se debió al esfuerzo, capacidad y valor del grupo de prefecturianos que actuó durante el conflicto del Atlántico Sur, virtudes y acciones que fueron, son y serán estudiadas por especialistas en la materia, nacionales e internacionales, que alcanzaron la ponderación en el "Informe Rattenbach", en el que se expresa que "la Institución destacó personal y medios idóneos para organizar e implementar los servicios de policía marítima de acuerdo con lo establecido en las leyes 18.398 y 18.771"; circunstancias que determinaron en su momento el otorgamiento de las más altas condecoraciones nacionales y también la respetuosa consideración de muchos militares ingleses.



Condecoración "La Nación Argentina al heroico valor en combate"

Caídos en cumplimiento del deber

Desde sus orígenes como Institución de la patria, y aún antes, el personal de la Prefectura Naval Argentina ha dado innumerables pruebas de su entrega al servicio..., sin límites, hasta trascender su propia vida si las circunstancias lo requieren. Esos antecedentes constituyen un legado imperecedero que, además, nos señalan un camino que se proyecta ejemplificadamente hacia las próximas generaciones de prefecturianos.

Muchos son los que han dado hasta el último aliento en pos de ese mandato interior que no tiene otro significado que dar la vida por la sociedad a la cual se deben. Se cuentan por centenas. En esta edición ofrecemos sólo una parte de ese total que merecerá la publicación de un número especial.

El marinero **Gregorio Pinto**, de la Capitanía del Puerto de Gualeguay, pereció ahogado el 15 de enero de 1869 al ser arrastrado por la fuerte corriente del río homónimo, en las inmediaciones del saladero del Sr. Paracho, mientras llevaba un caballo hacia Puerto Ruiz.

El 2 de mayo de 1870, el oficial escribiente (actual oficial auxiliar) **José Gatica** se encontraba a bordo del pontón "Juanita" –también utilizado como muelle flotante–, en el puerto de Rosario, cuando aparentemente fue apuñalado por los tripulantes de aquél y su cuerpo arrojado al río.

El 7 de mayo de 1871, el marinero **Valentín Ibarra**, de la Capitanía del Puerto de Gualeguaychú, pereció ahogado luego de caer a las aguas, mientras se hallaba prestando servicios a bordo del pontón "Paulina".

Julián Troncoso, quien con el grado de cabo prestaba servicios en la Subprefectura del puerto de Rosario, falleció el 12 de abril de 1889 atacado por tripulantes del vapor francés "Havre", a los que intentaba arrestar en el muelle Castellanos.

El 21 de diciembre de 1889, como consecuencia del hundimiento del cúter “General Belgrano” asignado a la Subprefectura de Bahía Blanca, falleció el tripulante **John Bennett**, de esa Dependencia.

El ayudante (actual gran de subprefecto) **Enrique Fusselli**, pereció ahogado el 26 de noviembre de 1890, cuando intentaba salvar a un niño que había caído a las aguas, en jurisdicción de la Subprefectura del puerto de Bella Vista.

Mientras se encontraba de guardia en la Subprefectura de Diamante, el 17 de junio de 1905, el marinero **Juan Luis Rodríguez** fue muerto a cuchilladas por un grupo de carreros y estibadores que trataban de liberar a sus compañeros que se encontraban detenidos. En esta acción resultaron heridos los marineros **Antonio Martínez** y **Fortunato Rodríguez**. El 17 de julio siguiente, fue ascendido “post mortem” al grado de cabo, concediéndose una pensión a su viuda.

El 5 de abril de 1906, un grupo de contrabandistas dio muerte a cuchilladas al marinero **Guillermo Chávez**, que prestaba servicios en el Destacamento El Ceibo, dependiente de la Subprefectura de Monte Caseros. En 1958, en su homenaje, se creó el Destacamento que lleva su nombre, dependiente de la por entonces Ayudantía de Iguazú, en Puerto Esperanza, a la altura del km 1.863 del río Paraná.

Durante el intento del copamiento de un frigorífico, por parte de unos 250 huelguistas armados, el 25 de mayo de 1907 fue muerto el cabo **Pedro Virtuani**, del Destacamento Puente Alsina, dependiente de la Prefectura Buenos Aires. Los amotinados -que no lograron ingresar a la planta fabril- iniciaron el tiroteo que ocasionaron el deceso del cabo Virtuani. Desde 1957, lleva su nombre el entonces Destacamento Paranacito, dependiente de la Ayudantía homónima.

El 28 de abril de 1914, como consecuencia de un enfrentamiento armado cuando intentaba detener a un grupo de contrabandistas, se produjo el deceso del marinero **Benigno Niz** de la Subprefectura Monte Caseros. El hecho ocurrió en las

proximidades del km 488 del río Uruguay, y en su homenaje -en 1957- se dispuso que llevara su nombre el Destacamento San Isidro, dependiente de la entonces Ayudantía de Barra Concepción.

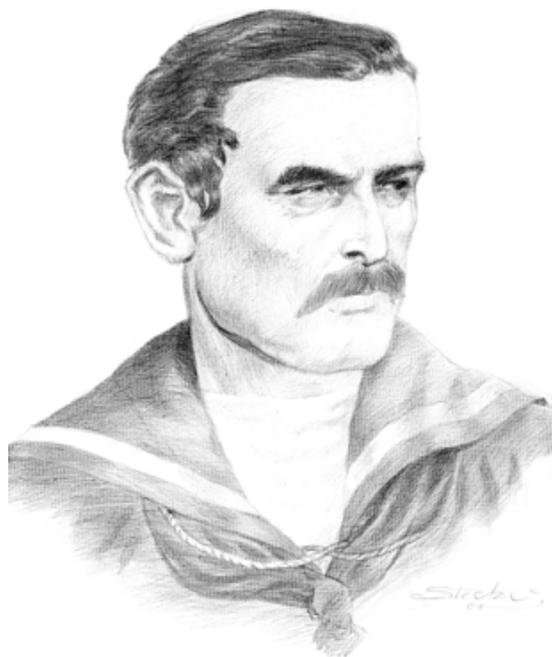
El ayudante de 2ª (actual oficial principal) **Nemesio Celestino Parma**, de la Subprefectura de Posadas, falleció el 4 de junio de 1922, poco después de salvar de la muerte a numerosos pasajeros del buque argentino “Villa Franca”, que navegaba frente al puerto paraguayo Hohenan. La nave había sufrido un incendio como consecuencia del estallido de los tanques de combustible que partieron el casco y dieron lugar a su naufragio. Además de rescatar a los naufragos, Parma organizó las operaciones de abandono, minimizando el pánico y el caos, y entregó su salvavidas a una adolescente. En su homenaje, se denomina Destacamento Oficial Nemesio Parma, a la Dependencia ubicada en el km 1.571 del río Paraná, dependiente de la Prefectura de Posadas.



NEMESIO CELESTINO PARMA

El oficial auxiliar **Carlos Solitro**, el ayudante de segunda **Raúl Maizares** y el marinero **Pastor Alfonso**, quienes integraban una patrulla fluvial de la Subprefectura de Barranqueras, resultaron heridos a raíz de un enfrentamiento con contrabandistas. Como consecuencia del hecho, el 27

de diciembre de 1932 falleció Maizares y un día después se produjo el deceso de Solitro. Sendos destacamentos, emplazados a la vera de los km 175 del río Paraguay y 1.221 del Paraná, perpetúan sus memorias.



MARTÍN LEIVA

El 29 de diciembre de 1933, al repeler una agresión armada a la Dependencia, por parte de un grupo rebelde procedente de la costa brasileña, se produjo el deceso del marinerero **Martín Leiva**, del Destacamento Santa Ana, dependiente de la entonces Subprefectura de Paso de los Libres. Su acción dio tiempo a la zarpada de una lancha a fin de dar aviso de los sucesos a la Subprefectura. En homenaje, lleva su nombre el Destacamento ubicado en el km 556 del río Uruguay.

Esteban Figueredo, quien se desempeñaba con el grado de marinerero en la Subprefectura de Santo Tomé, falleció el 30 de diciembre de 1933 como resultado del enfrentamiento armado que mantuvo con elementos sediciosos, pertenecientes al mismo grupo señalado en el párrafo anterior. Esa conducta mereció que se dispusiera denominar con su nombre el Destacamento ubicado en el km 807 del río Uruguay, dependiente de la nombrada Subprefectura.

El 19 de agosto de 1934, en circunstancias en que el marinerero **Lorenzo Romero** recorría la jurisdicción del Destacamento Paso Hormiguero, fue ultimado a cuchilladas por un grupo de contrabandistas. Lleva su nombre el Destacamento ubicado en el km 738,5 del río Uruguay, dependiente de la Subprefectura de Santo Tomé.

El 7 de noviembre de 1938, el marinerero **Marcos Luis Ojeda**, de la entonces Subprefectura de San Javier, se produjo un profundo corte en una pierna con el machete mientras trataba de guarecerse de un violento temporal que lo sorprendió durante una patrulla fluvial. Falleció horas más tarde como consecuencia de la falta de atención médica. En 1940, se impuso su nombre al casino de suboficiales de esa Dependencia, y desde 1981 a la Asociación Civil Marinerero Marcos Luis Ojeda, tal la denominación jurídica del Casino.



ESTEBAN FIGUEREDO

El piloto aviador, oficial principal **Jorge Rubén Balestra**, falleció el 17 de septiembre de 1948, a raíz del accidente sufrido por el avión que tripulaba sobre las aguas de la ría de Santa Cruz - el Grumman Goose PGM-2-, durante un vuelo de exploración y reconocimiento. Nuestra Institución y la Municipalidad de Santa Cruz, impusieron su



JORGE RUBÉN BALESTRA

nombre al Helipuerto de la Dársena F, y a una calle de esa ciudad santacruceña, respectivamente.

El 29 de enero de 1955, el marinero **Felipe Ríos** se encontraba de guardia en el puerto La Plata, cuando observó que desde un remolcador había caído a las aguas uno de sus tripulantes. No vaciló en arrojarse a las aguas y logró rescatarlo con el apoyo de un camarada, pero no pudo evitar perecer ahogado durante la acción. Fue ascendido “post mortem”.

El oficial principal **Bernardo Roitbarg** se encontraba de guardia el 19 de agosto de 1955, cuando intentó descender mediante un cabo hacia una barcaza surta en el puerto de Santa Fe para rescatar a un operario accidentado y con riesgo de caer al agua. Al cortarse el cabo, el oficial Roitbarg cayó a la cubierta por lo que sufrió un traumatismo de cráneo, hundiéndose posteriormente en las aguas, pereciendo ahogado. En homenaje, lleva su nombre la calle donde se encuentra la Prefectura de Santa Fe.

El 29 de septiembre de 1961, el marinero **Luis Alberto Genta**, del Servicio de Salvamento y Buceo, cumplía una comisión de servicio, cuando observó que varios delincuentes asaltaban un camión de transporte de caudales, en la intersección de la, por entonces, calle Cangallo y la avenida Eduardo Madero. Al enfrentarlos con su arma, recibió como respuesta una ráfaga de ame-

tralladora que terminó con su vida. Fue ascendido “post mortem” al grado inmediato superior.

Mientras intentaba apagar un incendio que se había declarado en el sollado de la lancha “LP 122”, amarrada en el puerto local, el 28 de mayo de 1966 falleció el ayudante de tercera **Ruperto Córdoba** de la Prefectura de Dock Sud, como consecuencia de las graves quemaduras sufridas. Fue ascendido al grado de ayudante de segunda.

En la noche del 7 de septiembre de 1967, personal de la Prefectura de Campana, realizaba un patrullaje con la lancha “LP 133”, cuando luego de finalizada la inspección a un buque mercante, el ayudante de segunda **Carlos Santiago Fournier**, perdió pie, golpeando con la tapa de la regala, cayendo de inmediato a las aguas para perecer ahogado. Fue ascendido “post mortem”.

Mientras efectuaba tareas de carpintería a bordo de la lancha “LP 58” de la Prefectura de Concepción del Uruguay, que se encontraba en dique seco, el 13 de agosto de 1968 cayó por la borda el cabo segundo **Hipólito Agustín Rodríguez**, quien falleció tras sufrir un traumatismo de cráneo. Fue ascendido “post mortem” al grado de cabo primero.



JOSÉ LUIS BRAGA

El cabo segundo **José Luis Braga**, de la Escuela de Suboficiales “Coronel Martín Jacobo Thompson”, quien el 12 de marzo de 1974 había sido asignado como custodio de un vehículo del Instituto en comisión en la ciudad de Zárate, intentó resistir el ataque de un grupo de delincuentes terroristas que le exigían la entrega de las armas. Braga fue muerto por las balas, más no pudo evitar que sus atacantes se apoderaran del armamento y el vehículo, que fue encontrado abandonado horas más tarde.

El 30 de noviembre de 1980, el ayudante de tercera **Ramón Yesa**, del Servicio de Comunicaciones, se encontraba reparando una torre antena de la radioestación de la Subprefectura de Gualeguaychú, cuando falleció al caer desde aquella, después de que se cortara una de las riendas que la sustentaba.

En la noche del 20 de marzo de 1981, el cabo segundo **Hugo Ramón Pirtdimaki** y el marinero **José Luis Chaparro**, patrullaban desde una embarcación la jurisdicción de la entonces Subprefectura de Iguazú, cuando divisaron una embarcación sospechosa a cuyos tripulantes dieron la voz de alto, iniciándose la persecución y un tiroteo. Varios días después, se localizó sobre la costa paraguaya a la embarcación de Prefectura con el cadáver del marinero Chaparro, no así el de Pirtdimaki.

El 7 de diciembre de 1981, falleció el cabo primero **Francisco Esteban Escobar**, de la Subprefectura de Paso de la Patria, mientras realizaba tareas de albañilería en la Escuela n.º 356, ubicada en el camino a San Luis del Palmar. Las tareas que se llevaban a cabo correspondían al Plan de Acción Cívica desarrollado por la Dependencia, por lo que se impuso el nombre del cabo primero Escobar a la plaza de armas.

El 17 de marzo de 1982, una patrulla fluvial del Destacamento Basilio, dependiente de la Subprefectura de Gualeguaychú, a cargo del ayudante de primera **Celso Federico Chirino**, e integra-

da por el cabo primero **Oscar Aníbal López**, el cabo segundo **José Jorge Arévalo** y el marinero **Hugo Horacio Cardozo**, naufragó a la altura del km 172 del río Uruguay, pereciendo ahogada la totalidad de la tripulación.

Durante las operaciones bélicas llevadas a cabo en las islas Malvinas en 1982, el 19 de mayo se produjo el fallecimiento del marinero **Jorge Eduardo López**, y el 22 del mismo mes, el del cabo segundo **Julio Omar Benítez**, en circunstancias que ya fueron detalladas en esta obra.

El 2 de septiembre de 1982, el cabo primero **Daniel Fernández**, de la dotación del Servicio de Salvamento, Incendio y Contaminación, participaba de una clase práctica de rescate en un curso llevado a cabo en la Policía Federal Argentina, cuando cayó a tierra desde una cuerda que se desprendió del helicóptero que intervenía en la maniobra.

El 12 de junio de 1983, el oficial auxiliar **León Enrique Durán de Cassis** se encontraba sofocando un incendio en el silo del Dique 2 del puerto de Buenos Aires, cuando se produjo una explosión que provocó su caída desde 25 m de altura, falleciendo por las graves heridas recibidas.

El cabo primero **Nicolás Ramírez**, pereció ahogado el 28 de agosto de 1984, cuando se dirigía a cubrir su puesto de guardia en el puerto de Dock Sud, en oportunidad de registrarse una serie de explosiones en el buque tanque “Perito Moreno”.

El 25 de abril de 1987, se produjo el fallecimiento del cabo primero **Rodolfo Antonio D’Agostini**, de la dotación de la División Control Averías e Incendio, quien luego de rescatar con vida a una persona que se encontraba en un tanque para cargas líquidas, a bordo del buque “La Rioja”, cayó a su interior al perder la estabilidad mientras ascendía por la escalera de seguridad.



RODOLFO ANTONIO D'AGOSTINI

El 19 de julio de 1988, estalló un incendio a bordo del guardacostas GC 77 “Golfo San Matías”, surto en un astillero de Mar del Plata, resultando con graves quemaduras los cabos primeros **Jorge Norberto Horisberger** y **Carlos Alberto Domínguez**, quienes, a consecuencia de ello, fallecieron el 26 del mismo mes y el 15 de diciembre de 1989, respectivamente.

El ayudante de segunda **Teófilo Domingo Galarza** de la Dirección del Personal, falleció de un tiro por la espalda, el 7 de agosto de 1989, mientras intentaba impedir el asalto a una maderera de la localidad de Haedo (Buenos Aires).

El 8 de septiembre de 1990, el cadete de primer año **César Rubén Luzuriaga**, de la Escuela de Prefectura “General Matías Irigoyen”, pereció ahogado mientras realizaba una práctica de remo en las aguas del río Paraná de las Palmas. En esa oportunidad, debido a una fuerte marejada, el bote que tripulaba perdió estabilidad, siéndole imposible alcanzar la costa a nado.

A raíz del movimiento rebelde protagonizado el 3 de diciembre de 1990 por algunos miembros del Ejército Argentino y de nuestra Institución, fue herido de muerte el ayudante de primera **Robustiano Mieres**, de la Prefectura de Buenos Aires, cuando se dirigía al edificio Guardacostas pa-

ra ponerse a órdenes ante la gravedad de los acontecimientos. Fue ascendido “post mortem”; además, se impuso su nombre al patio de armas de la Dependencia en la que prestaba servicios.

A causa del hecho señalado anteriormente y en la misma fecha, el ayudante de tercera **Miguel Ángel Acosta**, de la Secretaría General, fue alcanzado por varios disparos procedentes del exterior del edificio Guardacostas, que le produjeron la muerte en momentos en que abría una de sus puertas laterales. Fue ascendido “post mortem” al grado inmediato superior.

El 9 de junio de 1993, el ayudante de segunda **Jorge Enrique Miño** y el cabo segundo **Juan Tomás Gamarra**, del Destacamento Juan Bonpland, llevaban a cabo una patrulla fluvial, cuando debido a las adversas condiciones hidrometeorológicas, la embarcación zozobró a la altura del km 550 del río Uruguay, provocando la muerte de los nombrados.

El 6 de octubre de 1993, cuando ingresaba a su domicilio, el ayudante de segunda **Juan Carlos Sosa**, del Servicio de Inteligencia, resistió el intento de asalto por parte de tres delincuentes. Al identificarse como policía fue agredido a balazos, los que repelió abatiendo a uno de los malvivientes, pero falleció pocos días después como consecuencia de los disparos recibidos.

El 27 de octubre de 1994, el ayudante principal **Mario Rubén Gandolfi** y el ayudante de tercera **Nicasio Hermelindo Contte**, realizaban una patrulla costera marítima desde San Blas hasta el puerto de Carmen de Patagones, cuando por las malas condiciones hidrometeorológicas, presumiblemente en las proximidades de la boca del río Negro, se produjo el naufragio de la embarcación y la desaparición de sus tripulantes. Días después, se encontraron los restos del bote y el cadáver del ayudante Contte. Dos aulas de la Escuela n.º 1, así como el casino de suboficiales y una sala de la Subprefectura, llevan hoy sus nombres.

El 10 de octubre de 1997, el ayudante de primera **Enrique Arturo Jardón**, de la dotación del Destacamento Reforzado Guazú Guazucito, se trasladaba a bordo de una lancha de pasajeros, cuando al llegar a la intersección de los ríos Paraná Guazú y Miní, se produjo un incendio en el motor, que provocó el pánico de los pasajeros quienes se arrojaron a las aguas. Jardón no dudó en iniciar el salvataje, consiguiendo rescatar a seis adultos y un bebé, pero falleció ahogado, probablemente por agotamiento de sus fuerzas.



ENRIQUE ARTURO JARDÓN

El 20 de marzo de 2000, el helicóptero Puma PA 11, de nuestra Institución, con asiento en la Estación Aérea de Comodoro Rivadavia, realizaba el rescate de un tripulante herido en un pesquero en navegación, 296 km al este de Puerto Deseado. Al disponer el arriado de la canasta con la camilla, se cortó el cable de acero que la sostenía, golpeando un aspa del rotor principal de la aeronave, razón por la cual inició el vuelo de regreso hacia la costa, pero, a unos 200 km de aquel puerto, debió realizar un amerizaje de emergencia. En el siniestro fallecieron el piloto, prefecto principal **Eduardo Emilio Velázquez**



**EDUARDO EMILIO
VELÁZQUEZ TARLISETTI**

Tarlisetti y el copiloto, oficial principal **Dax Maximiliano Cosentino**, quien desapareció de las aguas, por lo que fueron ascendidos “post mortem”; en tanto, se logró rescatar con vida a tres efectivos de la Institución y un médico que viajaba en la máquina.



DAX MAXIMILIANO COSENTINO

Prohombres de la Prefectura Naval Argentina en el período

Dr. **Diego Gregorio de la Fuente.** El doctor De la Fuente nació en Buenos Aires, cursó la carrera de médico y se graduó en forma brillante en 1858. Designado como médico de Sanidad de la Capitanía del Puerto, desempeñó como tal hasta 1865, pero continuó haciéndolo luego, en forma gratuita, ya que su cargo había sido eliminado del presupuesto, demostrando de esa forma su espíritu altruista.

Prestó servicios como médico militar y actuó en la guerra con el Paraguay. El presidente Avellaneda lo designó Capitán del Puerto de Buenos Aires en 1874, cargo que desempeñó hasta 1880. A su iniciativa se debió, entre otras, el reglamento de arqueo de las embarcaciones, el embarco en todo buque nacional de un tripulante argentino mayor de 14 años, la creación, en 1875, de un correccional de menores a bordo del buque propio "CORONEL PAZ", que constituyó la primera escuela de marineros de la Institución y cuyos alumnos, luego de dos años de estudio, quedaban habilitados para continuar en la Capitanía de Puerto, ingresar a la marina mercante o a buques de la escuadra. De la FUENTE también fue diputado, senador nacional y director de la Oficina de Tierras y Colonias.

D. Carlos Alberto Mansilla. Hijo del general Lucio Norberto Mansilla y de doña Agustina de Rosas, hermana de Juan Manuel de Rosas.

Al cesar en su mandato el Dr. de la Fuente, Mansilla se hizo cargo interinamente de la Institución, siendo confirmado en julio de 1880. Por decreto del 31 de enero de 1882 se cambió la denominación de la Capitanía General de Puertos por la de Prefectura Marítima -siendo en consecuencia la primera oportunidad en la que aparece la denominación Prefectura,- y en 1894, por la de Prefectura General de Puertos. Mansilla continuó con suma eficacia en el cargo de Prefecto Marítimo, luego Prefecto General de Puertos, hasta septiembre de 1895. Durante los 15 años de mandato concretó distintas iniciativas como el Reglamento para el fondeo de los vapores de cabotaje, Reglamento para el puerto de La Plata; Reglamento para el puerto de la Capital; el primer Reglamento y Régimen Interno para la Capitanía General de Puertos.



Dr. DIEGO GREGORIO de la FUENTE

Bregó por la optimización de las condiciones de carrera del personal, defendió el servicio de practicante y el cabotaje nacional, etc. Luchó incansablemente por mejorar la organización institucional en tiempos de difícil situación económico-social en el país, instando a que se le otorgaran los medios humanos y materiales de imprescindible necesidad para cumplir con las competencias asignadas a la Prefectura, que al no concretarse motivó su renuncia.



D. CARLOS ALBERTO MANSILLA

Dr. Marcos Paz. Nació en Buenos Aires en 1843 habiendo sido su padre vicepresidente de la República. Fue diputado a la Legislatura de Buenos Aires, subsecretario de Instrucción Pública, jefe de la Policía de la Capital y diputado nacional. Fue designado en reemplazo de Mansilla y al igual que él, procuró sacar a la Institución del deterioro en que se hallaba y que volcó en la Memoria Anual que



Dr. MARCOS PAZ

elevó antes de presentar su renuncia en junio de 1896. En aquélla decía: " Se concibe que las colectividades humanas subsisten sin otros servicios públicos, pero ninguna puede vivir en orden, dentro de la Ley, sin la existencia de una autoridad policial que vele por su conservación. La existencia de la Policía Marítima y Fluvial de la República responde a ese principio, que no se discute porque es axiomático..."

Dicha memoria tomó estado público, mereciendo una serie de artículos en el diario La Prensa que echó luz sobre la problemática, constituyendo el punto de partida de las acciones que determinaron la sanción de la ley N° 3.445, en octubre de 1896.

Dr. Manuel Florencio Mantilla. Este preclaro hombre público nació en la provincia de Corrientes en 1853. En 1870 ingresó al entonces Departamento de Jurisprudencia de la Universidad de Buenos Aires, graduándose con honores en 1874. Ocupó cargos políticos de relevancia en su provincia, en 1879 y 1894 fue electo diputado nacional y al término de su mandato, en 1898, ocupó el cargo de senador nacional, para el que fue reelegido en 1904.

Autor de numerosas iniciativas parlamentarias, tuvo asimismo destacada actuación como periodista y escritor.

Durante su último mandato como diputado, en 1896, presentó un proyecto de ley por el que se establecía la naturaleza jurídica de la Prefectura, especificando sus deberes y atribuciones y el límite de su jurisdicción. Hasta entonces, la Prefectura se regía por disposiciones relativas a la Policía Marítima y Portuaria, que reconocían como antecedente a las Ordenanzas Generales de 1793, adecuadas al nuevo ordenamiento nacional.

Este proyecto dio lugar a la ley 3.445. Si bien el Dr. Mantilla no integró las filas de la Prefectura, por el mérito de su enorme contribución a la consolidación jurídica institucional, ha sido uno de los prohombres de mayor relieve en su trayectoria histórica.

Prefecto Inspector General Oscar Aníbal Correa Falcón. Nació en Merlo, provincia de Buenos Aires, el 17 de abril de 1897. El 20 de mayo de 1918 ingresó en la Institución y prestó servicios en las Subprefecturas de los puertos de Capital, Tigre, Rosario y Paraná.

Se desempeñó como jefe en las correspondientes a los puertos de San Lorenzo, Pilcomayo, San Carlos de Bariloche, Boca y Riachuelo, Puerto Madero, Paraná, La Plata y Buenos Aires.

En 1949 fue destinado al Servicio de Policía de Seguridad y Judicial y a la Subprefectura General Marítima. En 1951 se hizo cargo de la Prefectura de Zona de la Costa Sur.

Con el grado de prefecto mayor y por decreto 19.390 del 29 de septiembre de 1951, fue designado Prefecto Nacional Marítimo, constituyendo el primer oficial superior de la Institución en acceder a tan alta investidura.

Ascendió a prefecto general en 1953, extendiéndose su gestión hasta 1955. Durante su permanencia en el servicio participó en distintas comisiones técnicas y realizó tareas relativas a la estructuración policial en relación a la función propia y la de otros servicios. Fue miembro de la Comisión Técnica de la Intervención de Aduanas y Puertos de la Nación, y destinado en comisión a la Dirección General de Migraciones. Falleció en Mar del Plata, el 4 de enero de 1985.

Conclusiones

Si bien la Prefectura, al incorporarse al proceso de institucionalización nacional iniciado en 1862, adquirió una organización general similar a la actual, en la que las Dependencias de todas las provincias respondían a un gobierno centralizado en Buenos Aires, a lo largo de este período, y más aún si consideramos a la Institución desde su establecimiento en 1756, puede parecernos como carente de una continuidad o armonía en su estructuración orgánica, especialmente si nos atenemos a las innumerables variantes establecidas en las leyes y reglamentos generales respecto de su dependencia ministerial, de su organización, de los jefes que la condujeron (militares de Ejército y Marina, civiles y personal superior propio), de su denominación, de sus uniformes, etc.

Debemos tener en cuenta que las situaciones expuestas no han sido más que los matices propios de las decisiones políticas que las autoridades gubernamentales consideraron más adecuadas para cada momento histórico y concluir que la mera promulgación de una ley no totaliza el tratamiento originario de la cuestión, ni lo agota definitivamente, especialmente cuando se relaciona con una Institución necesariamente dinámica como la nuestra y que posee una identidad bien definida.

Efectivamente, existen en la esencia de la Prefectura particularidades que sobrepasan el estricto marco jurídico y que, desde una óptica global y trascendente, nos revelan un sello propio a lo largo de toda su vida institucional, pudiendo mencionarse entre otros aspectos los siguientes:

-El normativo, característica que predomina en la

Prefectura, al igual que en el Derecho de la Navegación, y que surge no como un defecto sino como una necesidad de incorporar y actualizar permanentemente diversos principios que surgen de la complejidad misma del buque y de la seguridad de la navegación, nutriéndose de la Constitución, los códigos, las leyes generales y los tratados o convenciones internacionales, y reflejada a través de decretos, ordenanzas o reglamentos particulares que han conformado voluminosas obras como el Digesto Marítimo y Fluvial de 1938, que no obstante haber sido reemplazado por el Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGI-NAVE) en 1974, aún hoy es consultado.

-El funcional, en el que se destaca la misión básica asignada para ejercer la policía de estado en una rama tan específica como la policía de seguridad de la navegación y su jurisdicción administrativa, la policía de seguridad y judicial, el mantenimiento del orden público en su ámbito de actuación, la preservación del medio acuático.

-El jurisdiccional, que comprende un ámbito fluvial, marítimo y lacustre en el que invariablemente se ha verificado su competencia exclusiva y excluyente en la materia.

-El profesional, conformado por el espíritu y la capacidad alcanzados por el personal propio para el cumplimiento de su misión específica, fue sin duda una responsabilidad compartida en cada fase histórica por las respectivas conducciones superiores, la que transmitida a sus sucesores como un legado eficiente y necesario permitirá a los prefecturianos del futuro continuar con este más que bicentenario servicio a la comunidad y a la Patria, que transita ya su cuarta centuria.

BIBLIOGRAFÍA PRINCIPAL

1. ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, Documentos varios de las salas III, VII, IX, X y otros.
2. ARMADA ARGENTINA, "HISTORIA MARÍTIMA ARGENTINA", 10 Tomos, 1991.
3. BAO, ALBERTO, Prefecto General, Las ordenanzas Generales de 1793", artículo publicado en la Revista GUARDACOSTAS Nº 57; "Normas nacionales que rigieron a la Prefectura dictadas con anterioridad a la Ley 3445", publicado en la Revista GUARDACOSTAS Nº 59; "Capitanía de Puertos - Prefectura, dos denominaciones para una Institución", publicado en la Revista GUARDACOSTAS Nº 55; "La Prefectura y la Ley 3445", publicado en la Revista GUARDACOSTAS Nº 64.
4. BOLETÍN OFICIAL, Números varios.
5. CAILLET BOIS, RICARDO, "UNA TIERRA ARGENTINA, LAS ISLAS MALVINAS", Bs. As. 1952.
6. COMANDO EN JEFE DEL EJERCITO, "UNIFORMES DE LA PATRIA".
7. COMISIÓN DE ORGANIZACIÓN DE LA MARINA MERCANTE, "RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES QUE INTERESAN A LA MARINA MERCANTE Y A LA POLICÍA MARÍTIMA, 1810-1937", 5 Tomos, Bs. As. 1937.
8. FERNANDEZ RIVA, JORGE, "UNIFORMES DEL EJERCITO ARGENTINO 1810-1820", Bs. As. 1972.
9. FERRERO, JUAN BAUTISTA, Prefecto, "MI DESPEDIDA", Bs. As. 1948.
10. GIANELLO, LEONCIO, "HISTORIA DE LAS INSTITUCIONES POLÍTICAS Y SOCIALES DESDE 1810", Bs. As. 1960.
11. GONZALEZ LONZIEME, ENRIQUE, Capitán de Fragata, "MARTIN JACOBO THOMPSON, ENSAYO PARA LA BIOGRAFIA DE UN MARINO CRIOLLO", Bs. As. 1969.
12. HORS, RODULTO E., Prefecto (RE), "LA POLICÍA MARITIMA NACIONAL", Bs. As. 1942.
13. MINISTERIOS DE GUERRA Y MARINA, "Memorias Anuales", Varios años.
14. MONTIEL, LUIS BELTRAN, "CUROS DE DERECHO DE LA NAVEGACION", Bs. As. 1981.
15. ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL, Parte primera, Tomo II, Tratado V, Título VII. Original en el museo de la Institución.
16. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, "Memorias Anuales", Varios años.
17. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, Reglamento y Publicaciones varias.
18. PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, Revista GUARDACOSTAS, Varios números.
19. RECOPIACIÓN DE LEYES, DECRETOS Y ACUERDOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS, Años varios.
20. REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA, Años varios.
21. REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, Años varios.
22. REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES, Años varios.
23. REGISTRO OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SANTA FÉ, Años varios.
24. ROIBON JOSÉ, Prefecto Mayor, "LA POLICÍA MARÍTIMA Y FLUVIAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA", Bs. As. 1926.
25. ROUSSEAU, ANDRES RENÉ, Prefecto General (RE), "HISTORIA DE LA PREFECTURA NAVAL EN LA CIUDAD DE CORRIENTES", CORRIENTES 1988.
26. SABIO, JOSÉ DOMINGO, Prefecto principal (RE), "ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y EVOLUCIÓN DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA", Bs. As. 1976.
27. ZAVALÍA LAGOS, JORGE A. "MARIQUITA SANCHEZ Y SU TIEMPO", Bs. As. 1986.

CAPÍTULO I
ANTECEDENTES DEL PERÍODO HISPÁNICO (1536-1810) QUE DIERON ORIGEN
A LA ACTUAL PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

• Primeros funcionarios que ejercieron la policía de seguridad de la navegación y de los puertos	5
• Funciones y legislación vigentes. Leyes de Indias	5
• Primer establecimiento de la Prefectura en Buenos Aires	6
• Funciones y legislación vigentes. Ordenanzas Generales de 1793	7
• Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización	8
• Participación de la Institución en hechos históricos relevantes	11
• Caídos en cumplimiento del deber	11
• Conclusiones	11

CAPÍTULO II
DESDE LA REVOLUCIÓN DE MAYO HASTA
LA CONFEDERACIÓN ARGENTINA (1810-1861)

• Nacimiento de la actual Prefectura Naval Argentina	13
• Funciones y legislación vigentes. Reglamento de las Capitanías de Puerto de 1814	14
• Biografía del coronel D. Martín Jacobo Thompson	15
• Situación de las Capitanías de Puerto en las provincias del litoral hasta 1853	18
• Las Capitanías de Puerto de la Confederación Argentina (1854-1861)	19
• Situación de la Capitanía de Puerto en la Provincia de Buenos Aires	20
• Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización	21
• Participación de la Institución en hechos históricos relevantes	23
• Caídos en cumplimiento del deber	23
• Prohombres de la Prefectura Naval Argentina en el período	24
• Conclusiones	25

CAPÍTULO III
DESDE LA ORGANIZACIÓN NACIONAL
HASTA NUESTROS DÍAS (1862-1993)

• Primera orgánica de la Institución abarcando todas las dependencias de las provincias ribereñas	27
• Funciones y legislación vigente. Reglamento para las Capitanías de Puerto de la República de 1862	27
• Primer Reglamento Interno de la Institución (1881)	28
• Aparece la denominación Prefectura (1882)	29
• Aprobación del distintivo oficial de la Institución (1893)	29
• Inclusión de las anclas cruzadas en el gallardete distintivo de la Prefectura Naval Argentina	30
• Consolidación jurídica de la Prefectura. Ley N° 3445 del 29 de octubre de 1896	30
• Ley N°18.398 del 10 de octubre de 1969	32
• Dependencia del Ministerio de Defensa	33
• Designación de un oficial superior de la Institución como Prefecto Nacional Naval	33
• Dependencias de la Prefectura, avanzadas de civilización	34
• Participación de la Institución en hechos históricos relevantes	37
• Caídos en cumplimiento del deber	40
• Prohombres de la Prefectura Naval Argentina en el período	47
• Conclusiones	49

Esta edición se terminó
de imprimir en
Gráfica Rioplatense S.R.L.
Larrazabal 1891 Ciudad Autónoma de Bs. As.
en el mes de Junio de 2001