



Capítulo 1.1
La identidad del Uruguay con su mar:
algunas notas introductorias

Ciudad Vieja al puerto. Fotografía de Margarita González Rodríguez-Villamil (margamepics@gmail.com).

Capítulo 1.1

La identidad del Uruguay con su mar: algunas notas introductorias

Yamandú Marín,^{1,2} Omar Defeo³ y Gerardo Caetano⁴

¹ *Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA),
Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca*

² *Ciencias Ambientales Marinas y Sustentabilidad (CiAMS),
Facultad de Ciencias, Universidad de la República*

³ *Laboratorio de Ciencias del Mar (UNDECIMAR),
Facultad de Ciencias, Universidad de la República*

⁴ *Departamento de Ciencia Política,
Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República*

La identidad de los uruguayos con el mar está profundamente arraigada en su cultura e historia. Con gran parte de la población viviendo en la zona costera, Uruguay posee una larga tradición marítima. A sus 176.215 kilómetros cuadrados de superficie terrestre se deben agregar una zona económica exclusiva, el suelo del Río de la Plata, aguas compartidas y un sector de la plataforma continental, todo lo que, en conjunto, supera su espacio terrestre. Montevideo nació en el siglo XVIII (en un proceso fundacional que transcurrió entre 1724 y 1730), entre un cerro y una bahía. Fueron los portugueses, quienes ya habían fundado la Colonia del Sacramento en 1680, más hacia el oeste del estuario, los que radicaron en 1723 un primer contingente fundacional, convencidos de la importancia estratégica del enclave. Advertidos de la ocupación, los españoles radicados en Buenos Aires los desalojaron de inmediato y comenzaron enseguida la

construcción de una plaza fuerte que sirviera para controlar el afán expansionista portugués en el Plata. Muy pronto, el puerto (la bahía natural más importante del estuario) comenzaría a ganarle la partida a la plaza fuerte, marcando el destino de la ciudad para siempre.

En contrapartida, Buenos Aires y Asunción habían nacido en el siglo XVI; la metrópoli porteña de espaldas al río. El despliegue majestuoso de Buenos Aires constituyó un fenómeno esencialmente urbano, cultural. El puerto que se construyó allí fue siempre artificial, tanto como el desarrollo de todas las dependencias de la que llegaría a ser la capital política de los dominios españoles en la región, condición coronada con su nombramiento como capital del Virreinato del Río de la Plata, constituido en 1777. Desde la orilla argentina, el Río de la Plata fue percibido como una prolongación de la superficie

infinita y monótona de la Pampa, donde la costa no es el límite de la tierra (Torres Corral, 2011), “... como una pampa de agua, abierta a todas las partidas, a todas las llegadas. Ese río desaparece en su amplitud misma” (Ocampo, 1929, p. 148).

En ese marco, tanto su consideración desde el punto de vista puramente científico como si se tiene en cuenta exclusivamente su valor económico, el Río de la Plata para ambas márgenes posee una riqueza incalculable, frente a la que aún no se tienen elementos suficientes para asegurar un valor siquiera aproximado (López Campaña y Castells Carafí, 1925, tomo III, p. 226).

En la celebración del Centenario del Uruguay se organizó una serie de actos, exposiciones y publicaciones dedicados a mostrar los avances de la república. En su edición, dispuesta en nueve tomos y 1100 páginas, publicada en 1925, *El libro del centenario del Uruguay: 1825-1925* reunió los más diversos temas, incluyendo la historia, la demografía, el régimen político y social, estadísticas, industria y comercio, cultura y enseñanza en todos los niveles, condiciones y riquezas naturales, puertos y comunicaciones, vida departamental, entre otros, en un extenso repaso de los avances y desafíos del país. Con gran parte de sus análisis centrados en su evidente futuro agropecuario, no dejan de aparecer referencias a los espacios marinos, especialmente al transporte marítimo y sus puertos, con énfasis en el puerto de Montevideo, comercio, balizamiento, seguridad en la navegación y recursos naturales. En la fecha de publicación de esta obra emblemática, el Río de la Plata era también un tema de controversia entre los países limítrofes, que se disputaban

la jurisdicción del Río y del océano Atlántico. No obstante, el impulso de la producción, la inmigración y el intercambio comercial marcaban ya las potencialidades del desarrollo del puerto, una flota mercante nacional y un renovado interés por los recursos pesqueros.

Montevideo más allá de la rambla

De modo paradójico, desde el inicio de su proceso fundacional en 1724 hasta la primera década del siglo XX, Montevideo a su manera también le dio la espalda al mar. Era una “casa con sus ventanas del frente cerradas”, como advirtió en 1910 Lord Grimthorpe, el representante de una compañía inglesa interesada en la construcción de una avenida costanera sobre el Río de la Plata (Torres Corral, 2011).

Por su parte, durante su segunda presidencia, José Batlle y Ordóñez impulsó una fuerte política de inversión de capitales públicos en obras directamente vinculadas al turismo, al tiempo que estimuló la inversión privada en dicha actividad. La obra emblemática de la transformación de Montevideo en ciudad balnearia fue, precisamente, la construcción de la rambla, una avenida costanera comprendida entre el extremo de la península y el límite este de la ciudad (Torres Corral, 2011).

El proyecto de la rambla siguió las directrices de la política municipal de espacios públicos montevidianos, que procuraba integrar un conjunto de estrategias destinado a converger en una política pública que buscara la mejora de las condiciones de vida de la población, especialmente de los sectores menos

privilegiados (Torres Corral, 2011). En ese contexto, la construcción de la Rambla Sur estuvo asociada a un momento histórico particular, pautado

... por un clima de optimismo, que se reflejaba en la realización de obras colosales, como el Hotel Casino Carrasco (1921), el Palacio Salvo (1929), el Palacio Legislativo (1925), el Hospital de Clínicas (1929), el Palacio Municipal (1930) o el Estadio Centenario (1930). (CDF, 2012)

La construcción del tramo de la rambla correspondiente a la Ciudad Vieja trajo consigo cambios en el espacio y en la composición social de la zona. Se expropiaron los predios limítrofes con el espacio que ocuparía la rambla, varias calles fueron ensanchadas, otras desaparecieron y se crearon explanadas.

La demolición de estas viviendas de mediados de siglo XIX, en donde funcionaban burdeles, almacenes, cafés y casas de baile, (impulsó) la revalorización general de este espacio, provocando el desplazamiento de parte de la población del barrio hacia otras zonas de la ciudad. (CDF, 2012)

Las obras se iniciaron en 1923, el borde costero fue modificado, rectificando algunos tramos mediante el avance sobre el Río de la Plata y eliminando entrantes y playas, manteniendo la mayoría de los afloramientos rocosos como defensa natural del muro de contención. Incluso el Templo Inglés fue demolido y construido en otro enclave, esta vez de frente al mar (CDF, 2012).

Los límites del territorio

Durante las primeras décadas de la vida independiente, el incipiente Estado Oriental, así como sus vecinos, como identidades

políticas en vías de formación, participaron de una historia que básicamente fue común y en muchos aspectos indistinta. Los Estados nacionales y, sobre todo, las naciones no estaban conformados en el Río de la Plata hacia 1830, año de emergencia del Estado Oriental, tras la Convención Preliminar de Paz de 1828. Proliferaban por entonces, como ha sido estudiado largamente, una multiplicidad de identidades que iban desde distintas formas que referían a las nociones de lo provincial, lo regional y aun lo continental. Los grandes conflictos y procesos sociales se dirimían en el territorio de la región. No existían fronteras jurídicas, políticas ni económicas. El gran negocio de la región era el llamado comercio de tránsito, con los grandes ríos como hidrovías disponibles y disputadas, y las incipientes configuraciones sociales y las primeras cadenas inmigratorias se asociaban a poblaciones que se desplegaban y radicaban con muy vagos sentimientos de límites (Caetano, 2012). La primera Constitución uruguaya, por ejemplo, jurada en forma solemne el 18 de julio de 1830, no fijaba fronteras, ante la definición manifiesta de sus vecinos acerca de que el Estado emergente muy bien podía llegar a ser provisorio (Caetano, 2007).

Como antes se anotara, la jurisdicción del Río de la Plata fue fuente de conflictos con Argentina, en particular a inicios del siglo XX. Rodríguez Ayçaguer (2019) ha analizado los contenciosos derivados de la indefinición de los límites entre Uruguay y Argentina en el Río de la Plata entre 1907 y 1910. Uno de los eventos que aumentaban la tensión entre ambos países era el decreto del 3 de agosto de 1907, que autorizaba el uso de redes de arrastre a una distancia de cinco millas de la

costa y hasta la mitad de Río, resolución que fue considerada por el gobierno de Argentina como “gravísima”. Existían dos tesis diferentes respecto de la jurisdicción de las aguas del Río de la Plata: la uruguaya afirmaba que ambos Estados ribereños tenían soberanía sobre el Río de la Plata, hasta la línea del medio del río; por el contrario, la tesis argentina ratificaba su soberanía exclusiva y absoluta sobre todo el Río de la Plata (Cisneros y Escudé, 1999).

Ante el agravamiento de la tensión argentino-uruguaya, el 5 de enero de 1910 se firmó un protocolo que expresaba la voluntad de ambas partes de negociar, difiriendo la solución del litigio para el futuro (Protocolo Ramírez-Sáenz Peña):

Art 3º- La navegación y uso de las aguas del Río de la Plata continuará sin alteraciones como hasta el presente, y cualquier diferencia que con ese motivo pudiese surgir será allanada y resuelta con el mismo espíritu de cordialidad y buena armonía que ha existido siempre entre ambos países.

Medio siglo más tarde, este espíritu posibilitó alcanzar el Tratado de Límites del Río Uruguay y la Declaración Conjunta sobre el Límite Exterior del Río de la Plata (1961). El acuerdo definitivo se firmaría en 1973, con el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo.

Obstáculos, naufragios y faros

Este tema de la jurisdicción binacional era uno más de los problemas que presentaba el transporte en el Río de la Plata y el océano Atlántico a principios del siglo XX. La

navegación en el Atlántico era compleja y la entrada o salida del Río de la Plata sumaba obstáculos, tal como lo atestiguan los numerosos naufragios ocurridos en la costa uruguaya.

Desde el año 1862 hasta 1923 inclusive, se registraron 543 siniestros marítimos, correspondientes a veleros, 367 y a vapores 176. Fueron salvados 233 y se perdieron 227 buques. Ocurrieron los siniestros, 20 en el Río Uruguay; 105 en el Puerto y rada de Montevideo; 104 en el Banco Inglés; 24 en la Isla de Lobos 245 en el resto del Río de la Plata; 12 en Castillos; 33 en el resto del Atlántico. (López Campaña y Castells Carafi, 1925, p. 283)

Islas, bajos y bancos fueron el triste destino final de muchas embarcaciones, con un desafío particular en el Banco Inglés. Esta zona era considerada como un peligro para la navegación desde la primera colonización, en el siglo XVI, indicándose especialmente en la cartografía desde 1576 (Lezama, 2000; Reitano, 2003). Fueron reportadas al menos cien embarcaciones hundidas y varadas entre 1863 y 1979, y existen aún numerosos cascos visibles (Bertocchi Morán, 2013). De todos modos, considerando su extensión y morfología, no se registra otra formación similar al Banco Inglés en todo el Río de la Plata, lo cual ha motivado iniciativas para su señalización desde el siglo XIX, al igual que el balizamiento de otros peligros para la navegación.¹ A partir de la construcción del faro del Cerro de Montevideo, en 1802, se sucedieron las instalaciones de los faros de Isla de Flores, Colonia y otros diez hasta 1977. El Estado reunió recursos a través de impuestos para construir estas ayudas a la navegación (Ley n.º 425, del 28 de abril de

1 Un pontón fue instalado para señalar las cercanías del Banco Inglés entre 1857 y 1973.

1855), lo que fue complementado posteriormente con el balizamiento de canales y nueva cartografía. A los relevamientos reunidos y ampliados por la Dirección de la Armada a partir de 1916 y con la disposición de buques hidrográficos (el actual buque escuela Capitán Miranda, entre otros), se generaron cartas nacionales del Río de la Plata y el océano Atlántico, tarea que actualmente realiza el Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada (SOHMA) (Armada Nacional, 2016).

Todo este sistema de ayudas a la navegación construido y adaptado a lo largo de dos siglos no estuvo exento de fallos. Con el agregado de los cambios tecnológicos a nivel global (radares, GPS, etc.), desde mediados del siglo XX los naufragios disminuyeron en forma sostenida, aunque los accidentes ocurren y con consecuencias trágicas (Isla de Flores, en 1954; Ciudad de Asunción, en 1963; Royston Granger, en 1972; San Jorge, en 1997).

Tratados internacionales

El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, firmado con Argentina en 1973, resolvió las diferencias limítrofes y construyó una referencia jurisdiccional que permitió la administración conjunta de los recursos comunes, las actividades y la solución de controversias.

Con una impronta esencialmente latinoamericana, la tesis de las doscientas millas como zona económica exclusiva fue adoptada por muchas naciones, plasmada en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y tempranamente adoptada por Uruguay. En ese

marco, al inicio del siglo XXI Uruguay reclamaba la extensión de la plataforma continental, extendiendo su soberanía al borde de las trescientas cincuenta millas a partir de la línea de base, superando definitivamente la superficie terrestre del país.

El interés nacional por el espacio marítimo no se limitó al Río de la Plata y la plataforma continental adyacente, sino que se extendió también hacia el sur. Como apostadero naval desde los tiempos coloniales, el puerto de Montevideo era la base de operaciones de barcos que cazaban ballenas en el Atlántico Sur, en los siglos XVIII y XIX, a lo largo de la Patagonia, Islas Malvinas y Shetland del Sur. Tuvo especial relevancia el intento de rescate de la expedición de Shackleton, que aspiraba a atravesar por tierra el continente antártico. El barco que los transportaba quedó atrapado en el hielo del Mar de Weddell, los tripulantes se desplazaron a la Isla Elefante y después de una larga odisea lograron ser rescatados. Uno de los barcos que participaron en esas operaciones de rescate fue el Instituto de Pesca n.º 1, en 1916, del recientemente creado Instituto de Pesca, que llegó a destino pero no pudo desembarcar en la isla.

No sería la última participación de Uruguay en la zona austral. En la década del cuarenta surgía el concepto de “Antártida sudamericana” y se afirmaban reclamos territoriales que fueron antesala de la firma del Tratado Antártico en 1959. El Estado mantuvo una posición activa con la creación del Instituto Antártico Uruguayo (1968), la promoción de la Primera Convención Nacional Antártica (1970) y el ingreso como miembro adherente al Tratado Antártico en 1980 y como miembro pleno en 1985.

Actualmente, Uruguay mantiene bases en la Antártida, donde se realizan actividades científicas con la participación de varias instituciones programadas y coordinadas por el Instituto Antártico Uruguayo. Participa también en actividades pesqueras reguladas por la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA).

Planes y expectativas

... la mina pesquera no se agota jamás...

Leoncio Lasso de la Vega

El Uruguay ingresa en el siglo XX con la consolidación de una economía agraria, comercial y de servicios, así como con un peso determinante de las actividades vinculadas al comercio exterior (Bértola, 2000). Durante su confirmación como Estado, en el siglo XIX, se sucedieron transformaciones que incluyeron el progreso de las instituciones, el arraigo del modelo agroexportador con la introducción del ganado ovino, el Código Rural y el alambrado de los campos, el despliegue de una fuerte corriente de inmigrantes europeos que cambiaron el perfil demográfico, a la vez que se producía el fin de las guerras civiles al viejo estilo. Por entonces, Uruguay exportaba intensamente cueros, lana y carne e ingresaba en un período de modernización que cambiaría la sociedad. Durante los tiempos de predominio del primer batllismo (1903-1917) se impulsó una amplia política de industrialización, nacionalizaciones y estatizaciones que hicieron del Estado un agente económico de primer orden para las dimensiones de la estructura económica del país, proceso en el que la pesca estuvo

incluida. Para esa fecha, la actividad industrial se refería fundamentalmente a pequeños talleres con pocos establecimientos que reunían las condiciones de empresas fabriles, relacionadas directamente con las dimensiones de un mercado esencialmente urbano y capitalino (Beretta Curi, 2001).

En este contexto comenzaron a utilizarse redes de arrastre, “... tanto de playa tiradas por hombres, animales o medios mecánicos, como las que se empleen mar afuera tiradas por vapores o veleros” (Bouyat, 1911, p. 64). La introducción de las redes de arrastre (el “bou”) tenía antecedentes polémicos desde su utilización en varias zonas de la Europa del siglo XVIII, cuando el aumento de la producción, ligado al crecimiento demográfico, una mayor demanda, el desarrollo de métodos de conservación de pescados y la competencia con la producción artesanal tradicional, generó no pocas protestas:

... acusaban al arrastre de arruinar el futuro del recurso al capturar una gran cantidad de peces inmaduros y destruir su hábitat perjudicando su reproducción. [...] del exterminio total de todas las crías [... y] tirar a la mar o arrojar en la playa la cuarta parte: en suma, que desperdicia unos tres millones de pesca magullada y enfangada... (Viruela Martínez, 1993, p. 148)

La introducción de las redes de arrastre en Uruguay generó también controversias. Martínez Montero (1940) recopila la cronología de eventos con relación a ello y registra operaciones con el “bou” en 1897 y un pedido de prohibición de su uso al año siguiente en una carta firmada por 34 pescadores. De hecho, la primera ley específica sobre pesca, la Ley n.º 2.660, del año 1900, habilitó la prohibición de su empleo, instancia que se concretaría por primera vez en 1903. Entre 1900

y 1920 su utilización fue sucesivamente prohibida y habilitada, alejándola aguas afuera de la costa hasta ser definitivamente autorizada al este del Banco Inglés en 1922.

En Uruguay el consumo de pescado era bajo (estimado en 1,25 kg/habitante/año) y se buscaba aumentarlo (Martínez Montero, 1940). Desde el inicio de la producción con red de arrastre se argumentó su promoción con la posibilidad de mayor captura a menor costo y un menor precio de venta al consumidor. Bouyat (1911) destacaba el valor excesivo del pescado, al igual que se hacía en la exposición del decreto del 26 de junio de 1903. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918) se tomaron varias medidas tendientes a asegurar el abaratamiento del pescado, que abarcaron, entre otras: la habilitación temporal de redes de arrastre (decretos del 26 de junio y el 4 de diciembre de 1917), la limitación de las exportaciones y la fijación de las ganancias máximas de los revendedores (no mayor del 30%), en el decreto del 3 de marzo de 1918. Tanto este decreto como el del 4 de diciembre de 1917 castigarían, además, con el retiro del permiso de pesca, toda destrucción de pescado antes o después de haber comenzado la venta.

La polémica por el uso de las redes de arrastre generó preguntas y la necesidad de información científica en el ámbito local, lo cual se refleja en particular en el decreto del 26 de junio de 1903, que mantiene la prohibición de usar dichas redes. En ese decreto se señalaba: "... es indispensable iniciar algunas investigaciones científicas en beneficio de la mejor explotación de la fauna marina". Entre otras prácticas se argumentaba:

... la conveniencia o no de establecer períodos de vedas, y la oportunidad de señalar zonas de descanso, con el objeto de proteger las especies sedentarias, cuestiones todas que no pueden resolverse acertada y científicamente, si no se practican estudios en nuestra región de pesca, y se forman cartas de las costas con indicación de la topografía y geología submarina; y se conocen la flora y fauna litoral con especial señalamiento de las especies de peces sedentarias y viajeras; la forma y causa de la emigración e inmigración de algunas especies, las costumbres, naturaleza y elementos de los peces, el modo de producirse las profundidades, corrientes, temperaturas, densidades y composición química de las aguas, para conocer, con la naturaleza del fondo, la existencia y desarrollo de determinadas especies comestibles que hoy no son motivo de explotación, y los demás conocimientos e investigaciones relacionadas con esa valiosa fuente de producción y con el fomento de las industrias marítimas....

Con estos argumentos como base, el mismo decreto designaba a los integrantes de una Comisión Especial Honoraria para asesorar sobre la conveniencia o no de mantener la prohibición y que indicara las reglamentaciones que era necesario adoptar. Aunque la Ley n.º 2.660 del año 1900 ya había constituido esta Comisión, la designación de sus integrantes en 1903 demuestra una composición multidisciplinaria que reúne además a diferentes instituciones (zoólogos, ingenieros, abogados, hidrógrafos y capitanes, procedentes del Museo Nacional, el Departamento Nacional de Ingenieros, la Oficina Hidrográfica, la Universidad de la República y la Capitanía General de Puertos).

En la actualidad, más del 90% de la flota industrial uruguaya utiliza la red de arrastre de fondo como arte de pesca principal, mientras que el consumo anual de pescado se estima

en diez kilogramos por persona, cuando a nivel mundial se sitúa en veinte kilogramos persona (FAO, 2022).

El factor energía, entre la búsqueda de petróleo y la producción de hidrógeno

A pesar de los cambios establecidos en la matriz energética nacional en las últimas dos décadas, con el impulso a las energías alternativas derivadas de la generación de electricidad eólica y de biomasa, el petróleo y sus derivados constituyen un 43% del abastecimiento energético anual (MIEM, 2023). Uruguay es dependiente de la importación de petróleo y a lo largo de su historia ha construido estrategias para manejar este balance, incluyendo la exploración de posibles reservas de petróleo. La exploración sísmica en la plataforma uruguaya fue iniciada en la década del setenta y se perforaron dos pozos (Lobo y Gaviotín) en 1976, sin encontrar yacimientos. Esporádicamente se realizaron prospecciones sísmicas en 1982 y 2002, pero la exploración más intensa se registró a partir de 2007, cubriendo gran parte de la plataforma y talud continental (Ferro *et al.*, 2015). Los conocimientos acumulados y las oportunidades de producción permitieron diseñar una estrategia a lo largo de varias rondas internacionales para licitar bloques de exploración y producción. Se identificaron varios sitios de interés y se realizó una nueva perforación en aguas profundas (pozo Raya-1), sin encontrar yacimientos explotables pero acumulando evidencias de factibilidad (ANCAP, 2020; Soto *et al.*, 2015).

Este proceso, aún en curso, tuvo varias resistencias por parte de agrupaciones y organizaciones no gubernamentales locales, en reclamo por el balance negativo entre las exploraciones sísmicas y una posible explotación, contra los daños potenciales, el efecto sobre los peces y la ausencia de áreas y estrategias de protección en el espacio marino uruguayo (Infopesca, 2014; Cuberos, 2023). En forma simultánea, en 2021 se incorporó la producción de hidrógeno en la plataforma continental a la cartera de proyectos energéticos uruguayos, a los efectos de promover la producción de energías sustentables, por lo que la producción de energía en el mar uruguayo es aún un capítulo abierto.

Perspectivas y desafíos: el problema del espacio

De acuerdo a lo antes señalado, cabe registrar una lógica de acumulaciones significativas: durante dos siglos, en los espacios marinos de Uruguay se han realizado extensos trabajos de cartografía, ampliando el conocimiento acumulado desde 1916; se investigaron los recursos naturales y se generó una industria pesquera nacional; se hicieron prospecciones del subsuelo y se realizaron perforaciones para la búsqueda de hidrocarburos; se mejoraron las condiciones de navegación, lo que se transformó en una de las puertas de entrada al turismo. Tales cambios fueron acompañados de la construcción de terminales portuarias y de modificaciones en la línea de costa. Los amplios espacios acuáticos dejaron de ser una vía principal de comercio, tránsito y transporte marítimo para agregar su función de “tierra productiva”.

Pero este crecimiento, a la vez, generó consecuencias, dilemas y responsabilidades. El uso creciente de la zona costera como espacio de producción, contemplación y esparcimiento ha mostrado incompatibilidades evidentes desde el punto de vista del interés público. La contaminación, la introducción de especies invasoras y las floraciones de algas nocivas sin duda atentan contra la biodiversidad y la salud pública. El deterioro de los espacios públicos y de recursos naturales de uso común exige una toma de decisiones informada y con amplia participación de la sociedad civil en dicho proceso.

La mayoría de los recursos pesqueros tradicionales se encuentran en el límite de una explotación sostenible, por lo que se vuelve necesario establecer zonas de veda temporales o permanentes, así como ampliar las escasas áreas marinas protegidas. El derrame provocado por el choque del petrolero San Jorge, en 1997, contra una formación rocosa mostró que relevar los peligros para la navegación requiere una mejora continua, alertando sobre lo falible de la zona costera ante accidentes vinculados al transporte y la eventual explotación de yacimientos de hidrocarburos.

El aumento de actividades en el espacio marino ha conducido a interferencias, superposición, conflictos y competencia por el espacio entre usuarios: la visión bucólica de un horizonte insondable e ininterrumpido esconde otra realidad a considerar. Sin embargo, y aunque hayan tomado distintas formas y dimensiones, estos conflictos siempre han estado presentes en la relación de Uruguay con sus espacios marinos, revelando lo relativo de la fórmula tradicional

de “un país de espaldas al mar”. Se impone el reclamo de mayor protagonismo. Desde la fundación del Apostadero Naval y el primer amanzanamiento en la bahía con su vocación portuaria, en el año 1724, hasta el más reciente proyecto de un puerto de aguas profundas en las costas de Rocha, vieja iniciativa que pareció activarse en la pasada década, el espacio marino uruguayo ha estado presente como parte integral de la identidad nacional, tanto como oportunidad como en términos de disputa y polémica por el futuro. En ese marco, han surgido nuevos proyectos para aprovechar los recursos con base en una exploración frugal, discontinua e irregular, pero no menos sobria y directiva. El puerto aloja barcos cada vez de mayores dimensiones, periódicamente se recorren miles de kilómetros para abastecer la base antártica General Artigas y se han desarrollado pesquerías —o se ha participado en ellas— en los océanos Atlántico, Pacífico, Índico y Antártico, lo cual, a su vez, genera nuevos desafíos dirigidos a mejorar la infraestructura vinculada con la marina mercante.

Como en muchos otros dominios, las disciplinas y los eventos se entrecruzaron para generar nuevos conocimientos y desafíos: la introducción de las redes de arrastre tuvo consecuencias en la definición de límites nacionales; las prospecciones sísmicas contribuyeron a conocer el perfil de la plataforma y fueron conocimientos clave a la hora de extender la jurisdicción a trescientas cincuenta millas; las intervenciones en la línea de costa dejaron señales a tener en cuenta sobre el efecto en las poblaciones costeras ante el aumento del nivel del mar y otras consecuencias del cambio climático. Muchas instituciones públicas han contribuido en el aspecto

marítimo del desarrollo nacional a lo largo del tiempo, lo que se prueba en este libro, que reúne a las más diversas disciplinas que convergen en la consideración del espacio marino uruguayo. Se sigue discutiendo sobre soberanía, derecho marítimo y cartografía, así como sobre las recientes incorporaciones de la extensión de la plataforma. También se analizan las características geomorfológicas y geológicas del margen continental, así como los aspectos oceanográficos más relevantes. Se abordan aspectos relacionados con los recursos naturales, abarcando los sistemas petroleros, hidratos de gas y minerales, así como también los recursos biológicos y energéticos renovables.

En suma, el tema de la identidad de Uruguay con el mar no sólo refiere a un horizonte amplio de búsquedas, debates y oportunidades. Forma parte indispensable de toda

prospectiva de desarrollo del país. Ese desafío, que desde una historia larga permanece entre nosotros, incluye múltiples desafíos y perspectivas derivados del desarrollo marítimo, su impacto en la sociedad y en determinados actores, las necesidades de protección y conservación, así como las oportunidades para establecer mecanismos y pautas de ordenamiento marino racional y equilibrado. Como puede atisbarse en esa rica historia, de la que apenas se han dado algunas notas introductorias, la tarea pendiente es tan ardua como suscitadora. El país como un todo debe encarar en profundidad esta tarea, incluyendo una activa y protagónica participación de la sociedad civil en el proceso de toma de decisiones, el cual ha sido muchas veces controversial y ha estado enmarcado en políticas de corto plazo sin considerar la anhelada y necesaria equidad intergeneracional.

Las referencias bibliográficas se encuentran en un único apartado ubicado al final del libro.

Cómo citar este capítulo: Marín, Y., O. Defeo y G. Caetano, 2024, La identidad del Uruguay con su mar: algunas notas introductorias, en P. Gristo, G. Veroslavsky y H. de Santa Ana, eds., Territorio marítimo uruguayo: soberanía, naturaleza y recursos: Montevideo, ANCAP, pp. 11-22, doi: 10.70952/a8827tmuc1-1