

Su construcción se hizo en dos etapas: la fase 'A' de la Planta, con dos unidades de 63 MW cada uno, fue inaugurada en 1974 cuando fue integrada al Sistema Interconectado Brasileiro. A finales de 1986 entró en operación la fase 'B' con dos unidades de 160 MW cada uno, totalizando 446 MW instalados.

En el conjunto de la usina termoeléctrica de Candiota se destacan su torre de enfriamiento, una estructura en cáscara de concreto con 124 metros de diámetro y 133 metros de altitud que, tiene la finalidad de enfriar el agua, utilizada para cambiar la temperatura del condensador y una chimenea de agotamiento con 150 metros de altura en concreto, la que posibilita la más amplia dispersión de los gases resultantes de la quema de carbón, disminuyendo la agresión al medio ambiente. El agua es tomada del arroyo Candiota, tributario del binacional Río Yaguarón. Los diferentes métodos de enfriamiento que pudieran ser adoptados, implican siempre algún consumo de agua que afecta a otro uso del agua.

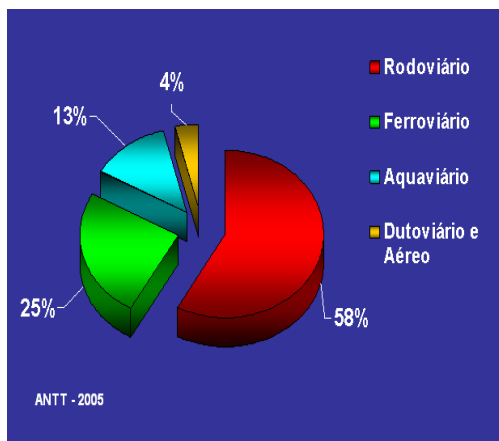
En las áreas donde el agua es escasa o de distribución temporal dependiente de la precipitación de alta variabilidad, como la que precipita en la CBLM, estas acciones pueden reducir el volumen de agua que está disponible para consumo humano, riego, pesca, navegación y otros usos.

Esta inmisión de contaminación atmosférica puede afectar a la agricultura circundante, generándole una potencial disminución de sus posibilidades comerciales de colocación internacional de los bienes producidos, ya que estos podrían verse afectados directamente en su trazabilidad de calidad.

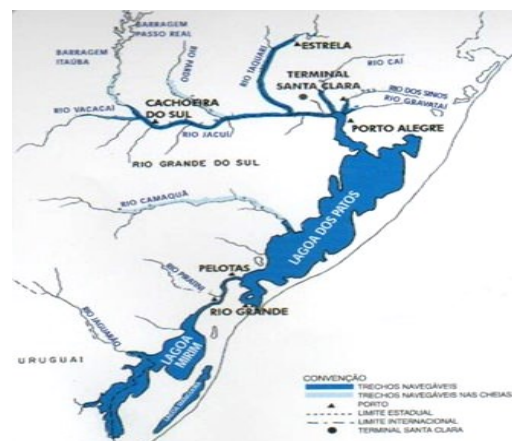
## 2.4. Hidrovía de la Laguna Merin

Para Duarte (2007), en países de gran dimensión territorial, como el Brasil, la utilización de las Hidrovías es un factor fundamental para el proceso de poblamiento del interior y posterior fijación de la población, alargando las fronteras agrícolas y minerales.

En cuanto a la distribución modal del transporte, de acuerdo a las estadísticas, se observa una sub-utilización del modo hidrovial en el Brasil, donde el modo carretero ha predominado. El trabajo elaborado por la ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres de Brasil) muestra que en 2005 el modo carretero era el más utilizado en el Brasil, con una 58% de participación predominante, contra 25% del modo ferroviario, 13% del modo fluvial y 4% ductoviaro y aéreo.



**Fig. 49:** Participación de los modos de transporte en Brasil.  
Fuente: Fonseca H. y Paiva de Lima, 2008.



**Fig. 50:** Esquema de la Laguna Merin.  
Fuente: Fonseca H. y Paiva de Lima, 2008.

La Laguna Merin es relativamente rasa, con profundidad media de 6m. Tiene una extensión aproximada de 180km, ancho medio de 22 km y máximo de 37 km, y ha sido considerado la tercera laguna natural de América del Sur en volumen de agua, luego del Lago Titicaca (Bolivia-Perú) y de la Laguna de los Patos-RS.

En la CBLM, la matriz de distribución de transportes antes descrita parece estar en vías de transformación cercana al estimularse políticamente a la Hidrovía de la Laguna Merin o del Mercosur. La única condición a superar de la misma será su convivencia con la riqueza en biodiversidad de la región.

La Hidrovía del Mercosur, localizada en la denominada Cuenca Sudeste del Brasil, está constituida, entre otros, por los ríos Jacuí y Tacuarí que tributan sus aguas a la Laguna dos Patos a través del Lago Guaíba y que continúa su secuencia por el Canal São Gonçalo a la Laguna Merin, formando así un eje fundamental e importante para el intercambio comercial entre Brasil y Uruguay.

Azambuja (2005) -a juicio del redactor, el mejor experto en transporte fluvial que esta región binacional posee- nos señala que una vez implantada esta Hidrovía, el movimiento de cargas podría ser efectuada a través de los puertos brasileños de Estrela, Cachoeira do Sul, Porto Alegre, Pelotas, Yaguarón y Santa Vitória do Palmar (todos ubicados en Rio Grande do Sul), en cuanto que del lado uruguayo serían utilizados futuras terminales a ser construidas en las márgenes del río Cebollatí, afluente de la Laguna Merin.

Asimismo, señala que la Hidrovía que habrá de desarrollarse a lo largo de 650 km entre Estrela y Santa Vitória do Palmar, posee una directa interrelación operativa con el puerto marítimo de Rio Grande, por donde podrían ser exportados significativos volúmenes de producción uruguayana, especialmente madera y arroz (generados en la CBLM) (Azambuja, 2005) o mediante una intermodalidad (hidro-ferrovía de 2,000 km) de modos de transporte que permitan llegar oportunamente a la ciudad de San Pablo-BR.



**Fig. 51:** Mapa Ferroviario de Brasil.  
Fuente: Ministério dos Transportes do Brasil, 2011.