

Ontario paga 4 centavos por tonelada bruta de desplazamiento, más 40 centavos por tonelada de carga a granel y 90 centavos por tonelada de carga general. En el canal Welland, dichas tarifas al principio eran de dos centavos por tonelada bruta de desplazamiento, dos centavos por tonelada de carga a granel y cinco centavos por tonelada de carga general.

Carga a granel se refiere a granos, mineral de hierro, carbón y líquidos tales como productos petrolíferos. Carga general se refiere a artículos manufacturados.

Las tarifas de 1959 se establecieron para obtener directamente de los usuarios los ingresos necesarios para cubrir los gastos de operación y mantenimiento, pago de intereses y devolución del capital sobre un período de cincuenta años.

En el caso de Canadá, las cosas suceden de otro modo. Los ingresos por tarifas recaudadas en la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario se dividen entre los dos países - 73% para Canadá y 27% para los Estados Unidos. Dado que en 1970 se perdonaron los intereses adeudados por la Corporación Americana de la Vía Marítima, ésta aho-

ra puede amortizar su deuda anualmente, mientras que la deuda de la Administración canadiense de la Vía Marítima de San Lorenzo es enorme y va aumentando al punto que, al ritmo actual, podría alcanzar 1.000 millones de dólares para 1981.

Pérdidas de la Vía Marítima

La piedra al cuello de Canadá está representada por el canal Welland. Las pequeñas tarifas establecidas para este canal en 1959 fueron suspendidas por el gobierno en 1962. Durante el período 1967-71, se introdujo gradualmente una tarifa única de 800 dólares por barco independientemente de su carga (\$400 para un barco vacío), pero este ingreso no produce lo suficiente para cubrir ni siquiera el 25% de los costos de operación y mantenimiento de esta sección de la vía.

Desde 1973, los costos de operación y mantenimiento han superado a los ingresos y el déficit aumenta constantemente. Un ajuste periódico de las tarifas, para mantenerlas a la par de la inflación - práctica mercantil normal - podría haber evitado o minimizado el problema.

Desde 1959 se ha estudiado en dos ocasiones - en 1964 y 1967 - la posibilidad de modificar las tarifas, pero en ninguno de los dos casos las recomendaciones canadienses para aumentar dichas tarifas han contado con la aprobación de los Estados Unidos.

Actualmente, la deuda de la Vía Marítima se eleva a \$625 millones en préstamos con cuya suma se pagó la construcción de la sección comprendida entre Montreal y el lago Ontario y las

