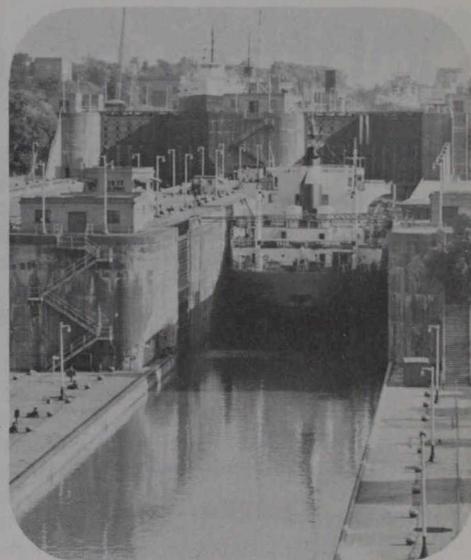




El llenado de la esclusa toma unos cuantos segundos



La longitud de la esclusa permite el paso de grandes barcos



Nótese aquí la diferencia de nivel entre el barco del frente y el posterior

Mientras tanto, el Congreso de los Estados Unidos había promulgado la Ley Wiley-Dondero (PS 83-358), que autorizaba y ordenaba la construcción de 8.5 metros de profundidad rodeando los obstáculos que se presentaban en el Sector Internacional de los Rápidos en territorio estadounidense. La situación así creada requirió de estrechas consultas entre los gobiernos de Canadá y los Estados Unidos, con el fin de evitar que se produjeran duplicaciones de esclusas y canales. Por fin, se llegó a una serie de compromisos y arreglos según los cuales los Estados Unidos aceptaban contruir un canal y dos esclusas dentro de su territorio para circunvalar la represa generadora de Barnhart-Cornwall, al pie de los Rápidos Long Sault, y además, realizar algún dragado adicional en otros lugares, mientras Canadá aceptaba construir una esclusa arriba, además de completar todas las instalaciones a un nivel estándar para la navegación en territorio canadiense.

El 10 de agosto de 1954 se removió la primera palada de tierra de las obras del Proyecto Energético del San Lorenzo. Las tareas en la Vía Marítima comenzaron en septiembre de ese mismo año. La esclusa Iroquois era usada regularmente ya en mayo de 1958 y las dos esclusas de los Estados Unidos se inauguraron el 4 de julio. En esa misma fecha comenzó la producción de energía en las plantas internacionales del proyecto. El 25 de abril de 1959 se inició el tránsito a través de la Vía Ma-

ritima del San Lorenzo y la obra fue inaugurada oficialmente por la Reina Isabel II y por el entonces Presidente de los Estados Unidos, General Dwight D. Eisenhower, el 26 de junio de ese año.

Según las cifras más recientes, los nuevos trabajos realizados en la Vía propiamente dicha, desde Montreal hasta el Lago Erie, habrán costado a Canadá alrededor de 340 millones de dólares; el trabajo en los lugares internacionales del río habrá costado a los Estados Unidos unos 130 millones. Estas sumas, que se reunieron mediante bonos flotantes y otros tipos de préstamo, se financian con las ganancias obtenidas por la venta de energía.

Para recuperar los costos de construcción, funcionamiento y mantenimiento de las obras de navegación, se cobran peajes de acuerdo a una tabla que se publica periódicamente. Los recibos por el pago de peaje en el tramo que va de Montreal al Lago Ontario en la Vía Marítima se reparten entre Canadá y los Estados Unidos sobre la base de los respectivos gastos anuales de las dos autoridades sobre la Vía: 73 por ciento para la Delegación Canadiense para la Vía Marítima del San Lorenzo y 27 por ciento para la Corporación de los Estados Unidos para la Construcción del a Vía Marítma del San Lorenzo. Todo lo recaudado en concepto de aranceles por servicio de esclusas en el Canal Welland corresponde a la autoridad canadiense.

