

La Vía Marítima del San Lorenzo

3 800 kilómetros en el corazón del continente



Esclusa de St. Lambert, Quebec

En abril de 1959, el sueño acariciado durante más de cuatro siglos se convirtió en realidad cuando los barcos comenzaron a utilizar la Vía Marítima del Río San Lorenzo. En su acepción más amplia, la vía es un profundo conducto de agua que se extiende a lo largo de unos 3 800 kilómetros desde el Océano Atlántico hasta la cabecera de los Grandes Lagos, en el corazón de América del Norte. Estrictamente hablando, sin embargo, según la legislación que permitió que la obra se iniciara, la Vía Marítima del San Lorenzo se extiende desde el puerto de Montreal hasta el Lago Erie.

En la primera parte del siglo XVI, el explorador francés Jacques Cartier fue repelido por las turbulentas aguas de los Rápidos Lachine, justo al oeste de lo que hoy es Montreal, y obligado a abandonar su sueño de encontrar el pasaje del Noroeste y la ruta hacia el lejano oriente. En diversas ocasiones durante esos años, se habían dragado canales y se habían construido esclusas alrededor de las barreras naturales para la navegación que existían en el río San Lorenzo y en las aguas que comunicaban a los Grandes Lagos entre sí. Los primeros de estos canales, construidos en 1783, tenían sólo 61 centímetros de profundidad. Para 1850 se habían terminado canales de 2.80 metros de profundidad hasta llegar a los Grandes Lagos. Para 1900, la profundidad regular de estos canales era de 4.30 metros, aunque algunos de ellos eran más profundos. En 1932, Canadá completó la construcción del canal Welland, de 43 kilómetros de largo y una profundidad que en algunos lugares llegaba a los 8 metros. Este canal y sus ocho esclusas vencieron el inconveniente que significaban los 97 metros de diferencia en el nivel entre los lagos Ontario y Erie. Su construcción puede considerarse como el paso decisivo hacia la construcción de la actual Vía Marítima.

Las necesidades comerciales indicaban la conveniencia de una mayor profundidad a lo largo de la Vía, por lo que en 1959, como resultado de los esfuerzos conjuntos de la Delegación Canadiense para la Vía Marítima del San Lorenzo y la Corporación de los Estados Unidos para la Construcción de la Vía Marítima del San Lorenzo, el canal contaba con 8.5 metros de profundidad entre Montreal y el Lago Erie. Las mejoras introducidas en el Canal Welland, entre los lagos Ontario y Erie, alrededor de las Cataratas del Niágara, estuvieron a cargo de Canadá exclusivamente.

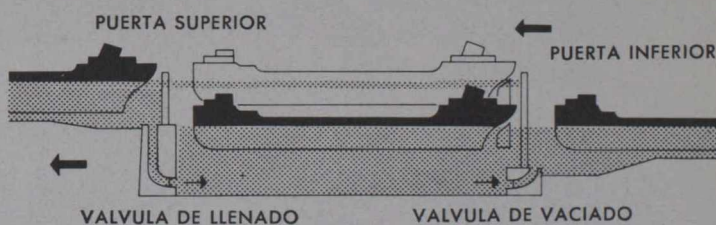


Esclusa de la Sección Welland

HISTORIA DE LAS NEGOCIACIONES

Las negociaciones entre Canadá y los Estados Unidos tenían a desarrollar beneficios para ambas naciones con la construcción de la Vía, aunque Canadá, ya desde principios de siglo, había comenzado un lento desarrollo de la navegación en los Grandes Lagos. En 1912, el gobierno canadiense decidió mejorar el Canal de Welland para brindar una profundidad de 8.5 metros con esclusas de 244 metros de longitud y 25 metros de ancho. Las tareas comenzaron en 1913, se interrumpieron durante la Primera Guerra Mundial, y fueron terminadas finalmente en 1932 a un costo de 132 millones de dólares, aproximadamente.

Después de numerosos estudios, e impulsados por la gran demanda de energía requerida por la producción bélica, Canadá y los Estados Unidos firmaron en 1941 el Acuerdo sobre los Grandes Lagos y la Cuenca del San Lorenzo, que tenía como fin, entre otras cosas, permitir el desarrollo de los recursos energéticos latentes en las Cataratas del Niágara donde, considerando solamente las cataratas, se cuenta con una caída de 58 metros para producir energía. El Acuerdo fue ratificado hasta 1949.



Así funciona una esclusa

Aproximadamente al mismo tiempo, el gobierno canadiense hizo saber que Canadá estaba listo para construir una vía fluvial "totalmente canadiense" que llegara hacia el oeste, hasta el Lago Erie, una vez que se hubieran hallado los medios para construir simultáneamente las plantas de energía en el tramo de los Rápidos Internacionales del Río San Lorenzo. Para diciembre de 1951, el Parlamento canadiense autorizó la construcción de obras para la navegación sobre el margen canadiense del río, desde Montreal hasta el Lago Ontario, así como en el Canal de Welland, y otra ley que autorizaba a la Comisión de Energía Hidroeléctrica de Ontario (HEPCO) para unirse a una entidad energética de los Estados Unidos y construir así las plantas necesarias en el Sector Internacional de los Grandes Rápidos del Río San Lorenzo.

En 1953, la Comisión Federal de Energía de los Estados Unidos acordó una licencia por cincuenta años a la Autoridad de Energía del Estado de Nueva York (PASNY) para la construcción de la mitad del proyecto energético correspondiente a los Estados Unidos. Debido a que la Orden que concedía esta licencia fue impugnada ante los Tribunales de los Estados Unidos, fue hasta junio de 1954 que PASNY fue autorizada para unirse a HEPCO e iniciar los trabajos.