

Para colocar a la Vía Marítima en la debida perspectiva, el Sr. Normandeau explicó que cuando se inauguró la Vía Marítima en 1959 los armadores cargaban 8 centavos por bushel de trigo transportado de la bahía del Trueno a Montreal. En la actualidad cargan 16 centavos. Durante estos 17 años, la Administración de la Vía Marítima ha venido cargando un céntimo y medio por bushel por derechos de peaje y ahora quiere aumentarlos a 3 centavos. Durante este mismo tiempo, el cosechero de trigo ha visto el precio de su grano aumentar de \$1,50 por bushel a más de \$3,00.

La Vía Marítima carga 4 centavos y medio por transportar una tonelada de carbón en el canal Welland, mientras que el precio de dicho carbón ha aumentado de 12 a 52 dólares por tonelada.

El Sr. Normandeau añadió que, en Ontario, las acerías y Ontario Hydro son los que más se benefician de la Vía Marítima. En Ontario los artículos manufacturados se transportan en su mayoría por camión y ferrocarril; por lo tanto el tráfico de carga general por la Vía Marítima no es un factor de importancia.

El Sr. Normandeau espera cierta oposición de Manitoba y Saskatchewan a los aumentos que propone, debido a los temores del efecto adverso que puedan tener sobre el costo de transporte del grano. Añadió que los derechos de peaje son un factor insignificante en el costo total del transporte de granos.

Alberta y la Colombia Británica no resultarán afectados ya que utilizan exclusivamente puertos de la costa occidental. Tal como sucede en los puertos de la costa este del país, el aumento de los derechos de peaje podría mejorar la posición competitiva de los puertos de la costa occidental.

Y el Sr. Normandeau añadió: "Simple y sencillamente expuesto, la verdad es que si los derechos de peaje se hubie-

ran mantenido a la par de la tendencia inflacionaria desde el principio, no nos hubiéramos visto obligados a tomar medidas tan tajantes para salir del atolladero en que nos encontramos".

### En el Fuerte St. James, una ojeada al pasado

Los visitantes de la parte nortecentral de la Colombia Británica tendrán ocasión este verano de revivir un poco el pasado al visitar el Fuerte St. James, recreación ejecutada por Parques Canadienses de un puesto para el intercambio de pieles de los 1890.

En la historia de Canadá los aspectos que más captan la imaginación de la mayoría de los canadienses son la apertura y el desarrollo del Oeste.

Son muy pocos los que no conocen al menos una historia de la fiebre de oro del Klondike o del comercio de pieles en la costa del Pacífico.

El Fuerte St. James revive la excitante aventura del intercambio de pieles. Fue establecido por Simon Fraser en 1806 como factoría para el comercio de pieles de la North West Company. Cuando las dos grandes compañías tratantes en pieles se unieron en 1821, el Fuerte St. James pasó a ser propiedad de la compañía Hudson's Bay que lo utilizó hasta finales de los 1940. Sus propios intereses, así como los de la sociedad histórica local y de los gobiernos federal y provinciales, aseguraron que la vieja factoría no cayera en ruinas.

De los doce edificios originales, cinco están todavía intactos; todos ellos son ejemplos soberbios de arquitectura de madera propia del Río Rojo -que era el estilo de la época. Es esta la razón por la que la Junta de Lugares y Monumentos Históricos de Canadá no vaciló en dar a estos importantes edificios la categoría de tesoros históricos.

(cont. en la p.5)