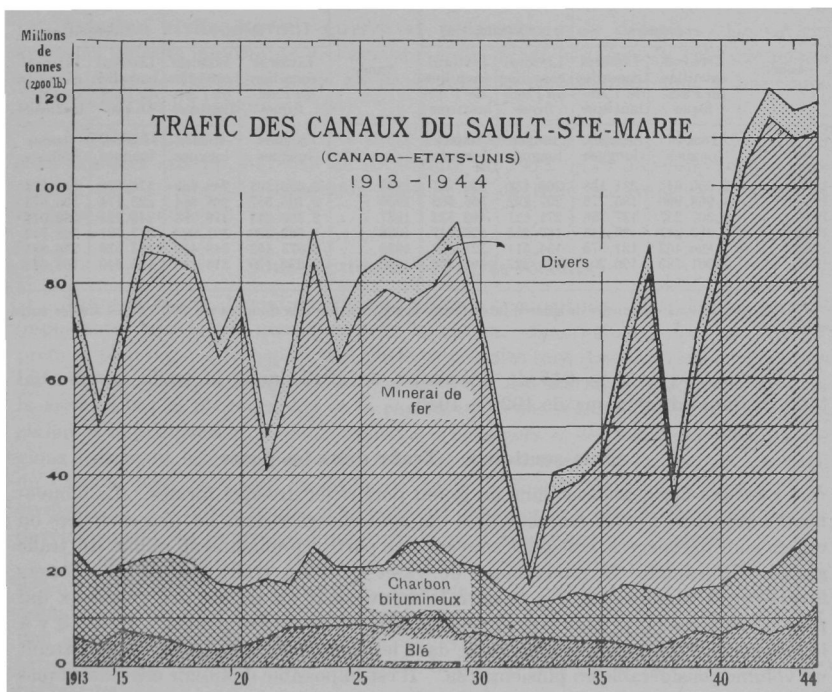


1892 à un bas de 3,607,000 tonnes en 1932, à une moyenne de 50,000,000 tonnes de 1920 à 1930 et à un haut de 94,326,578 tonnes en 1944. Bien que le blé n'absorbe que 7 p.c. seulement du tonnage du minerai de fer, sa valeur est généralement plus élevée et il constitue la denrée la plus précieuse à passer par les canaux; en 1928, la valeur du blé passé par les canaux était de 40 p.c. de celle du trafic total. Les autres grains représentent d'un quart à un cinquième du tonnage du blé et une proportion encore moindre de la valeur.

Le charbon bitumineux suit généralement le minerai de fer au point de vue tonnage, et une grande partie de ce produit est transportée par les cargos à minerai lorsqu'ils reviennent pour une nouvelle cargaison.

Le tonnage des trois principales denrées et celui de toutes les marchandises ayant passé par les canaux, au cours des années de 1913 à 1944 inclusivement, sont indiqués dans le graphique suivant.



Le canal de Panama.*—Le canal de Panama, qui fut ouvert à la navigation commerciale le 15 août 1914, est une voie navigable de grande importance pour les ports de la Colombie Britannique, d'où, durant toute l'année, partent des navires allant directement vers les ports britanniques ou européens. Comme route alternative à celle des chemins de fer transcontinentaux, il revêt une importance vitale dans la solution des grands problèmes du transport du continent, et bien que son influence soit plus latente que réelle, elle s'exerce précieusement à maintenir à un

* Renseignements fournis par le gouverneur de la zone du canal de Panama.