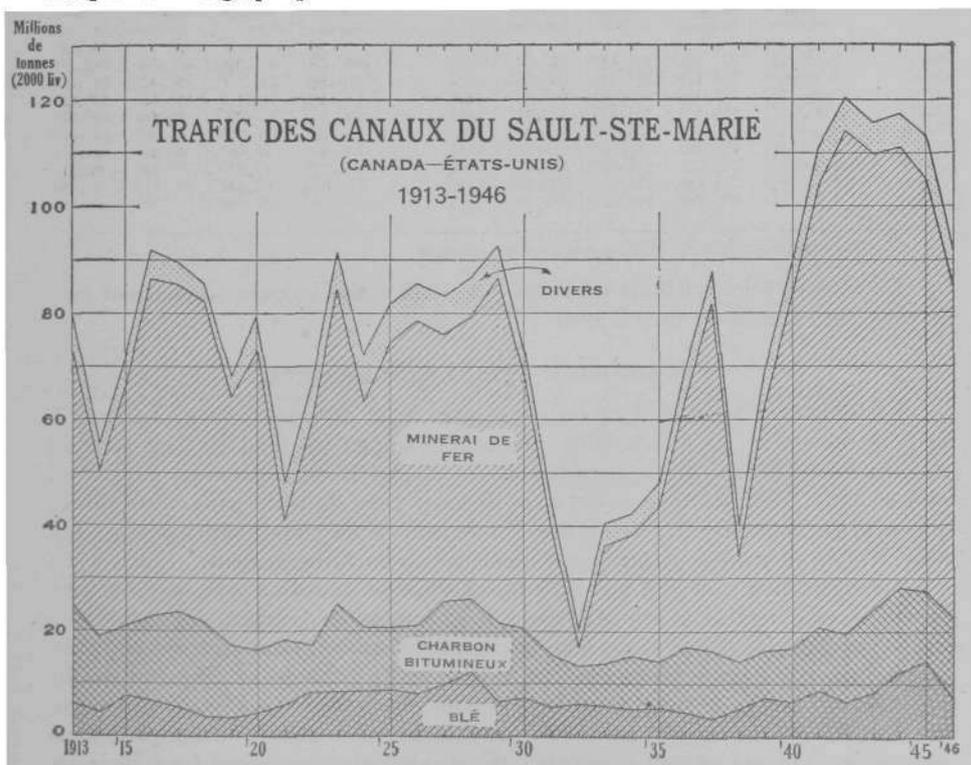


canal de Panama, à un haut de 120,200,814 tonnes en 1942. Au point de vue tonnage, le transport le plus considérable est celui du minerai de fer. Au cours des 50 dernières années, le transport du minerai de fer a fluctué de 4,901,000 tonnes en 1892 et d'une moyenne de 50 millions de tonnes de 1920 à 1930, de 3,607,000 tonnes en 1932 à un haut de 94,326,578 tonnes en 1942. Bien que le blé ne représente que 7 p. 100 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. 100 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 1946 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 faisant pendant à celle des chemins de fer transcontinentaux, il revêt une importance vitale en ce qui concerne la solution des grands problèmes du transport continental, et bien que son influence soit plus latente que réelle, il joue un rôle précieux dans le maintien