

Le facteur le plus significatif est le commerce immédiat et substantiel de transbordement, surtout entre les ports de l'Amérique du Sud et ceux de l'Europe, que comporte cette nouvelle étape dans le monde maritime.

Une zone sur le littoral américain, où des marchandises de toutes les parties du globe pourront être débarquées, manutentionnées, manipulées, remballées et rembarquées avec un minimum de surveillance douanière, garantit une économie de temps sur la route triangulaire, Europe, New-York, Amérique du Sud et Amérique centrale.

Cette économie de temps devrait produire une concentration, à la zone de commerce étranger, du trafic de transbordement et en transit, un accroissement dans les exportations américaines, à cause des possibilités de combiner les denrées domestiques et étrangères devant être réexportées, une augmentation dans l'utilisation de récipients, étiquettes et autres dispositifs d'emballage américains, ainsi que des avantages manifestes pour la main-d'œuvre américaine.

L'expérience des ports francs en pays étrangers montre qu'il est possible de quadrupler en quelques années le commerce à ces ports, et de stimuler en même temps les opérations aux ports de douane de ces pays étrangers.

D'un grand avantage pour les firmes américaines seront les facilités pour les consignations de matières premières et pour une forme de procédure qui déterminera le rapatriement d'effets de commerce de propriété américaine qui sont immobilisés.

Les manufacturiers qui feront, dans leurs opérations, usage de matières premières étrangères, seront en mesure de retirer des entrepôts des matières importées dans la zone, sans être obligés d'attendre pour en commander à l'étranger. Il sera possible d'introduire ces matières dans la zone de commerce étranger, de les décharger, de les emmagasiner sans surveillance douanière et de les inspecter, puis de retirer de l'entrepôt les quantités nécessaires, les droits ne devant être payés que sur les quantités réellement introduites au pays, et au moment où elles seront nécessaires.

De la sorte, les manufacturiers pourront s'assurer une source d'approvisionnement régulière et constante, et se trouver libérés de l'inutile obligation d'immobiliser des capitaux considérables, du fait que les manufacturiers acquittent immédiatement la totalité des droits sur les entières cargaisons.

De plus, cela rend possible pour les manufacturiers américains de faire expédier, au risque du chargeur, des marchandises de provenance étrangère, sous réserve d'inspection et d'approbation, les manufacturiers n'achetant pas en réalité les matières avant la date de leur transport, de la zone de commerce étranger à leurs fabriques.

Les firmes américaines, à capitaux immobilisés, pourront retirer des marchandises des entrepôts étrangers, les introduire dans la zone à Staten-Island, où elles deviendront immédiatement des nantissements bancables, et d'où ils pourront en disposer sur le marché le plus favorable, ici ou à l'étranger.

L'opportunité d'accomplir, hors la coûteuse et vexatoire surveillance douanière, les opérations qui viennent d'être décrites, donnera aux manufacturiers et aux hommes d'affaires américains qui font le commerce d'exportation, de réexportation et de transbordement, une plus grande liberté qu'auparavant, ce qui leur permettra de développer et d'accroître leur commerce. Il est probable que les hommes d'affaires qui exerceront cette activité établiront des services spéciaux dans la zone, et il en résultera un supplément de travail.