

Imps. M^o Fazenda

República dos Estados Unidos do Brasil



1520

Câmara dos Deputados

ASSUNTO:

(do Sr. Pereira da Silva)

Protocolo n.º

Cria um porto franco na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas e dá outras providências.

DESPACHO: Às Com. de Constituição e Justiça, de Transportes, Comunicações e O. Públicas e de Finanças em 24 de 10 de 1951

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Dep. Bastilho Cabral, em 25-10-57
O Presidente da Comissão de *Min. Nul. A*
Ao Sr. Dep. Bastilho Cabral (em inf.), em 28-1-52
O Presidente da Comissão de *Min. Nul. A*
Ao Sr. Dep. Maurício Poffort, em 19
O Presidente da Comissão de *Min. Nul. A*
Ao Sr. Dep. Clóvis Pestana, em 21 JAN 1953
O Presidente da Comissão de *Min. Nul. A*
Ao Sr. Dep. Moulens de Barros, em 3, em 11/19 55
O Presidente da Comissão de *Min. Nul. A*
Ao Sr. Dep. Chalband Brocá, em 19
O Presidente da Comissão de *Finanças - B. C.*
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de
Ao Sr., em 19
O Presidente da Comissão de

Sancionado

PROJETO N.º 1070 DE 1951

SINOPSE

Projeto N.º de de de 19.....

Ementa:

Autor:

Discussão única

Discussão inicial

Discussão final

Redação final

Remessa ao Senado

Emendas do Senado aprovadas em de de 19.....

Sancionado em de de 19.....

Promulgado em de de 19.....

Vetado em de de 19.....

Publicado no "Diário Oficial" de de de 19.....

Caixa: 57

Lote: 29
PL N.º 1310/1951

1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Pereira da Silva

PROJETO

N.º 1.310 — 1951

Cria um porto franco na cidade de Manaus, Capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências

→ uma zona franca (Do Sr. Pereira da Silva)

*da zona
franca*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º E' criado em Manaus, capital do Estado do Amazonas, ~~um porto franco~~ destinado ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas.

Art. 2.º O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do Rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatórias, uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizado o porto franco, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1.º As terras destinadas ao porto franco criado nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2.º Será estudada a adaptabilidade da ilha Marapatá, em frente a Manaus, como área complementar do porto, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para

fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3.º Na zona do porto franco que fôr demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais flutuante acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4.º Nas dependências internas ~~do porto franco~~ de Manaus, constituído pelos terrenos agregados às suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias-primas provenientes das repúblicas limítrofes à Amazônia ou daquelas que sejam banhadas por cursos fluviais tributários do rio Amazonas, bem como os correspondentes serviços de escritório.

Art. 5.º As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área do porto franco de Manaus e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6.º Todos os artigos ou produtos entrados no porto franco poderão ser acondicionados nos armazéns do porto propriamente dito ou nos armazéns ou depósitos privados existentes e suas dependências, não lhes podendo ser imputadas taxas de armazenagens, quando estocadas nos armazéns ou depósitos privados.

Art. 7.º Será incluída na área do porto franco uma faixa de água de quatrocentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão estacionar, sujeitas ao mesmo regime do porto franco, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido — ou jangada de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.

Art. 8.º As mercadorias estocadas ou beneficiadas numa área do porto franco poderão ser incorporadas à circulação nacional, mediante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes e mais impostos em que incidam por esse motivo.

Art. 9.º A administração do porto franco de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manaus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma, do próprio Governo Federal.

Art. 10. O Poder Executivo, dentro de sessenta dias após a promulgação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização do porto franco de Manaus e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.

Art. 11. Enquanto as obras de construção do porto franco não estiverem concluídas, a União entrará em acordo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regime do porto franco entre imediatamente em vigor, utilizando alguns dos armazéns da mesma companhia.

Art. 12. O porto franco de Manaus é considerado empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correndo as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta da verba a que se refere o art. 199 da Cons-

tituição, autorizado desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias, até o limite de Cr\$ 20.000.000,00 para custeio das despesas com os serviços e encargos que forem projetados e orçados para o referido porto franco.

Art. 13. A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 1951. — *Pereira da Silva* — *André Araújo*. — *Plínio Coelho*. — *Paulo Nery*. — *Antônio Maia*. — *Ruy Araújo*. — *Jaime Araújo*.

Justificação

O porto franco de Manaus é uma decorrência das dificuldades geográficas do meio e da solidariedade continental que tem sido a linha dominante de nossa política internacional. Com eles melhoraremos as condições de abastecimento de toda a bacia amazônica e fazemos às repúblicas amigas, do vale amazônico, um memorável gesto de boa vizinhança.

Na região amazônica o Brasil ocupa o baixo e médio curso dos rios, isolando os seus vizinhos nos altos cursos inacessíveis à navegação de grande tonelagem. Por isso, o comércio de importação e exportação das regiões amazônicas da Bolívia, Peru, Colômbia, Equador e Venezuela tem de fazer-se por intermédio do Brasil e dos seus portos organizados de Manaus e Belém. Esse comércio, porém, realiza-se em maior parte através do porto de Manaus, localizado no centro geográfico da bacia amazônica e recebendo e operando navios de grande tonelagem ou calado.

As operações comerciais desses países amigos, porém, realizam-se com grande dificuldade, em um penoso e complexo sistema de trânsito, que não permite sequer o racionamento das mercadorias, quando necessário.

Sua exportação também é feita com evidente prejuízo de sua economia, pela falta de beneficiamento de seus produtos. As populações da região amazônica de nossos vizinhos e amigos ainda não encontraram certas facilidades de natureza industrial que permitam realizar *in loco* o benefi-

ciamento de alguns dos seus produtos. Assim, por exemplo, a borracha produzida na Bolívia é exportada em bolas, sem lavagem, com uma redução considerável de valor, pela impossibilidade de lavá-la na própria Bolívia. Essa mesma borracha, por sua vez, não pode ser lavada no Brasil sem incorporar-se à economia nacional e pagar, portanto, os direitos alfandegários. A mesma coisa pode ser dita do cedro e mogno do Peru nos afluentes do Rio Amazonas de Iquitos. Esse cedro e mogno não podem ser serrados no Peru, pela impossibilidade de subir o Rio Amazonas até Iquitos e não podem descer o rio para serem serrados em Manaus, pois teriam de pagar os respectivos direitos de entrada. O mesmo pode ser dito da castanha da Bolívia, que não pode ser descascada, da balata da Colômbia e Venezuela, que não pode ser lavada, dos produtos equatorianos que, através do Rio Amazonas e de seus tributários, poderão alcançar Manaus e muitos outros casos semelhantes. Esses produtos têm, portanto, que ser exportados pelos seus produtores em estado bruto obtendo nos mercados consumidores preços correspondentemente mais baixos.

É um dever de solidariedade internacional para o Brasil oferecer a esses países, como já lhes ofereceu a navegação interna dos seus rios, um modo de corrigir suas dificuldades de comércio, que será a criação do porto franco de Manaus. Por intermédio dele poderão importar suas cargas, beneficiar seus produtos e realizar, assim, a complementação de sua economia através desse largo, magnânimo gesto de fraternidade brasileira.

Por outra forma, esse porto franco não pode ter outra localização lógica que não seja Manaus. Manaus está no centro da região, equidistante de todas as fronteiras amazônicas. É o último porto ao qual chega a navegação de longo curso e é o centro donde irradia a maior parte da navegação fluvial que demanda as zonas de fronteira. Sendo o frete dos grandes navios de longo curso muito menor do que o frete das pequenas embarcações fluviais, é evidente que as despesas de frete de qualquer mercadoria que demande a fronteira serão menores se sua movimentação for feita por Manaus do que se for

feita por Belém. E isso porque se movimentada por Manaus terá a menos o frete correspondente ao percurso de 1.000 milhas marítimas correspondentes à distância entre Belém e Manaus e que serão transpostas em navios de longo curso se a carga for movimentada por Belém.

Além desses fatores internacionais, as vantagens nacionais a provir da criação desse porto franco não são menos importantes.

O abastecimento dos produtos estrangeiros é incerto e precário na região amazônica. A mais importante das causas dessa precariedade é a escassez de recursos financeiros na região para o custeio de grandes importações, que significam grande imobilizações no valor original das mercadorias e em direitos alfandegários pesados. Disso decorre que os estoques importados são pequenos, sujeitos a um regime de escassez periódica e de elevação irrazoável de preços decorrente dessa própria escassez.

A criação do porto franco eliminará em grande parte essa anormalidade. Os estoques importados para o porto franco irão sendo despachados e pagos os pesados direitos alfandegários na proporção das necessidades da região e dentro da área do porto franco poderão ser armazenados em armazéns privados, livres do encarecimento rápido e esmagador determinado pelo crescimento geométrico das taxas de armazenagem no regime dos portos comuns.

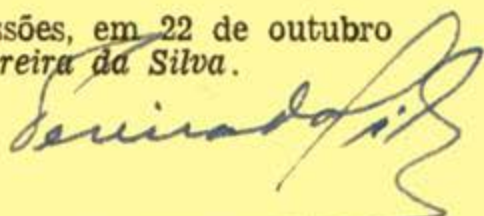
Também o porto franco permitirá que as companhias comerciais com interesse no suprimento regular da região formem no porto franco estoques de sua própria conta para abastecimento de toda a região amazônica, dentro e fora do Brasil, o que reduzirá de muito as necessidades de numerário do comércio local para custeio de demoradas operações de importação. Mas, convém remorar, esse regime somente é praticável no sistema de porto franco, pois assim evita-se ao estoquista estrangeiro o pesado ônus da antecipação dos direitos alfandegários e dá-se-lhe o direito legal de fazer retornar suas mercadorias, se não forem consumidas, o que seria impossível se as tarifas alfandegárias já estivessem pagas.

Nacional e internacionalmente, o porto franco de Manaus é uma das obras de mais largo descortino admi-

nistrativo de que o Brasil pode dotar a região amazônica e será, como revelação e como libertação de potencialidade criadora, o marco de uma nova

era de valorização econômica e social da Amazônia.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 1951. — *Pereira da Silva*.



Caixa: 57

Lote: 29

PL N° 1310/1951

3

1310/51

INTEIRADA. AO ARQUIVO

Em 4/6/1957

[Handwritten signature]

329

29 de maio de 1957



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, aprovado sem alterações, pelo Senado Federal, em revisão, foi nesta data encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 70, da Constituição Federal, o projeto de lei (ns. 1 310-B, de 1951, na Câmara dos Deputados, e 13, de 1957, no Senado) que cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

ANOTADO

Lima Teixeira
Senador Lima Teixeira
1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Deputado Wilson Fadul
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

DCS

1310/51

INTEIRADA. AO ARQUIVO

Em 25/6/1957

Mauricio L.

421

19 de junho de 1957



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso autógrafo do projeto de lei, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, que cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

Freitas Cavalcanti

Senador Freitas Cavalcanti
1º Secretário em exercício

ANOTADO

A Sua Excelência o Senhor Deputado Wilson Fadul
Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

DSF/

Sauvono
6-6-57
mceluothulubuhllk

Cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e da outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É criada em Manaus, capital do Estado do Amazonas, uma zona franca para armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas.

Art. 2º O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatórias, uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizada a zona franca, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1º As terras destinadas à zona franca criada nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2º Será estudada a adaptabilidade da ilha de Marapatá, em frente a Manaus, como área complementar da zona franca, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3º Na zona franca que fôr demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais flutuante acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4º Nas dependências internas da zona franca de Manaus, constituídas pelos terrenos agregados às suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias primas provenientes das repúblicas limítrofes à Amazônia ou daquelas que sejam banhadas por cursos fluviais tributários do rio Amazonas, bem como os correspondentes serviços de escritório.

Art. 5º As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área da zona franca de Manaus, e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6º Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser acondicionados nos armazéns de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem.

Art. 7º Será incluída na área da zona franca uma faixa de água de duzentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão

estacionar, sujeitas ao mesmo regime da zona franca, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido ou jangadas de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.

Art. 8º As mercadorias estocadas ou beneficiadas na área da zona franca poderão ser incorporadas à circulação nacional, mediante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes e mais impostos em que incidam por esse motivo.

Art. 9º A administração do porto da zona franca de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manáus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma do próprio Governo Federal.

Art. 10 O Poder Executivo, dentro em 60 (sessenta) dias, após a publicação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização da zona franca de Manaus e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.

Art. 11 Enquanto as obras da construção da zona franca não estiverem concluídas, a União entrará em acordo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regime do porto da zona franca entre imediatamente em vigor utilizando alguns dos armazéns da mesma companhia.

Art. 12 A zona franca de Manaus é considerada empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correndo as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta da verba a que se refere o art. 199 da Constitui-

ção, ficando autorizado desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias até o limite de
Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) para custeio das despesas com os serviços e encargos que forem projetados e orçamentos para a referida zona franca.

Art. 13 Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14 Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 29 DE MAIO DE 1957

Luiz Tarquínio

Freitas Cavalcanti

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1956

Nº 02648

Encaminha o Projeto de Lei
nº 1310-B, de 1951.



Senhor Secretário:

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de que se digne submetê-lo à consideração do Senado Federal, Projeto de Lei nº 1310-B, de 1951, da Câmara dos Deputados, que cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências.

Aproveito o ensejo para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha distinta consideração.

Anexos :

Cópia da redação final;
F. de sinopse;
Avulsos do proj.n. 1310-1951
até letra - B.

DIVONIR CORTES

1º Secretário

A Sua Excelência o Senhor Senador Vivaldo Lima,
Primeiro Secretário do Senado Federal



IMPRIMIR

REDAÇÃO FINAL

PROJETO N. 1310-B-1951

Em 16/11/56.

Redação Final do projeto n. 1 310-A, de 1951, que cria uma zona franca na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

H para
Art. 1º. É criada, em Manaus, capital do Estado do Amazonas, uma zona franca destinada ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas.

/n
Art. 2º. O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do Rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatória, uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizada a zona franca, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1º. As terras destinadas à zona franca criada nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2º. Será estudada a adaptabilidade da ilha de Marapatá, em frente a Manaus, como área complementar da zona franca, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3º. Na zona franca que fôr demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais



flutuantes acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4º. Nas dependências internas da zona franca de Manaus, constituídas pelos terrenos agregados às suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias primas provenientes das repúblicas limítrofes à Amazônia ou daquelas que sejam banhadas por cursos fluviais tributários do Rio Amazonas, bem como os correspondentes serviços de escritório.

Art. 5º. As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área da zona franca de Manaus, e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6º. Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser acondicionados nos armazéns de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem.

Art. 7º. Será incluída na área da zona franca uma faixa de água de duzentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão estacionar, sujeitas ao mesmo regime da zona franca, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido ou jangadas de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.

Art. 8º. As mercadorias estocadas ou beneficiadas na área da zona franca poderão ser incorporadas à circulação nacional, me



diante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes a mais impostos em que incidam por êsse motivo.

Art. 9º. A administração do porto na zona franca de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manaus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma do próprio Governo Federal.

Art. 10. O Poder Executivo, dentro em 60 (sessenta) dias, após a publicação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização da zona franca de Manaus, e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.

Art. 11. Enquanto as obras da construção da zona franca não estiverem concluídas, a União entrará em acôrdo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regime do porto da zona franca entre imediatamente em vigor utilizando alguns dos armazéns da mesma companhia.

Art. 12. A zona franca de Manaus é considerada empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correnda as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta da verba a que se refere o art. 199 da Constituição, ficando autorizado desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias até o limite de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões) de cruzeiros para custeio das despesas com os serviços e encargos que forem projetados e orçamentos para a referida zona franca.

Art. 13. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.
Comissão de Redação, em 16 de novembro de 1956.

ARTHUR AUDRA

No exercício da
Presidência

ABGUAR BASTOS

Relator

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Projeto nº1310 (Do sr.Pereira da Silva)

Com o Projeto nº 1310, de 1951, o ilustre representante do Amazonas, sr. Pereira da Silva propõe a criação de um porto franco na cidade de Manaus. Constan do processo as informações prestadas pelo Ministério da Fazenda, ~~nas~~ as quais, por se referirem à conveniencia e oportunidade providencia visada, escapam à competencia desta Comissão.

Junta-se tambem ao presente parecer o novo "avulso" mandado publicar a pedido do autor do Projeto e que pelo mesmo nos foi entregue para ser anexado ao processo.

Sob o ponto de vista constitucional e juridico, nada ha que impeça a ulterior tramitação do Porjeto, sobre cujo mérito dirão as demais doudas Comissões a que foi distribuido.

Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça opina favoravelmente ao Projeto nº 1310-51, de autoria do sr. Pereira da Silva.

Sala Afranio de Melo Franco, de agosto de 1952

Augusto Maria
Castellón Cabral

August 1897

~~Presidente~~

Castilho Cabral Relat

Castilho Cabral

Relator

Yarlan Marantão
Daniel de Carvalho

Castilho Cabral Relator

Tanaka Nery

Wm. C. Norris

Antoni Dostojewski, polski powieściopisarz

Robert B. Zutter

John Deery

afro, 2ha, pela constituição
materialidade

a) ~~Ampliação~~ Ampliação, pela constituição da Comissão de Avaliação e Seleção.

Osvaldo Tinetti
Osvaldo Tinetti

gratificação pela consti-
tucionalidade.
Alencar, Arante

Projeto 1.310 de 1951

Cria um porto franco na cidade de Manaus,
Capital do Estado do Amazonas e dá outras
providências.

(Do Snr. Pereira da Silva)

RELATÓRIO

O nobre deputado Pereira da Silva e outros, pelo projeto 1.310 de 1951, propõem a criação de um porto franco em Manaus, capital do Estado do Amazonas.

Destina-se o citado porto ao armazenamento, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de quaisquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, assim como dos países vizinhos interessados na mesma região.

Para sua construção fará o Governo Federal demarcar na cidade, à margem do rio Negro, uma área não inferior a 200 ha. onde haja profundidade suficiente para navegação de longo curso, podendo aproveitar a ilha de Marapatá, fronteira a Manaus. Será incluída no porto franco uma faixa de água, adjacente, de 200m de largura e os terrenos serão obtidos por doação do Estado ou por expropriação do Governo Federal.

No interior do porto franco serão construídos armazéns para depósito das mercadorias, instalações industriais para beneficiamento ou elaboração de matéria prima importada, de propriedade da administração ou de particulares que para isso obtiverem autorização. As mercadorias só pagarão os direitos alfandegários quando saírem para consumo interno, ficando isentas as que forem reembarcadas com destino aos países vizinhos. Os depósitos privados, segundo o projeto, não poderão cobrar às mercadorias neles acondicionadas, taxas de armazenagem.

A administração do porto franco será autônoma, federal, ou entregue à atual concessionária do porto de Manaus.



Por conta da verba a que se refere o Art. 199 da Constituição vigente, poderá o Governo da União fazer operações de crédito até o limite de Cr\$20.000.000,00 para custear as despesas iniciais, considerando-se o pôrto franco empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Consultado pela Comissão de Constituição e Justiça, opinou o Ministério da Fazenda pela inoportunidade do projeto e mesmo pela sua desnecessidade, em vista dos acôrdos firmados pelos tratados de comércio e navegação com os países vizinhos, pelos quais as mercadorias a êles destinadas e vindas do estrangeiro, são despachadas em trânsito, ficando isentas de direitos ou de outro qualquer imposto federal, estadual ou municipal, pagando apenas as taxas correspondentes aos serviços que lhes forem prestados.

P A R E C E R

Pôrto franco é uma organização portuária de comércio livre sem intervenção alfandegária e hoje em desuso: o seu "hinter-land", geralmente pequeno, e reduzido quase sempre a uma cidade, consome, produz, importa e exporta sem direitos aduaneiros, retribuindo as mercadorias, sob a forma de taxas, apenas os serviços que lhes são prestados pela administração. Até antes da última guerra os dois exemplos citados no mundo eram as colônias inglesas de Hong-Kong e Singapura. Em épocas anteriores, as cidades livres de Hamburgo, Bremen e Lübeck haviam adotado o regime de portos francos, hoje desaparecidos, conservando Hamburgo uma zona franca.

A zona franca sucedeu em alguns portos modernos alfandegados à concepção primitiva do pôrto franco: é uma região delimitada em um pôrto sob a jurisdição da alfândega, onde os navios operam livres de sua fiscalização. As mercadorias nelas desembarcadas, são armazenadas, transformadas em instalações industriais, reembarcadas para o exterior, só pagando direitos quando saem como matérias primas ou já sob a forma de artigos manufaturados, para consumo interno do país.

Em outros portos a zona franca se reduz a entrepósitos de depósito franco, onde as mercadorias são desembarcadas e guardadas livres de direito, reembarcadas para o estrangeiro também sem intervenção aduaneira, sendo cobrados direitos àquelas que saem para o consumo do país. Não há no entrepósito de depósito franco fábricas para elaboração de matérias primas ou instalações de beneficiamento das mercadorias.

Tanto a zona franca como o simples entrepósito de depósito franco são rigorosamente isolados do restante do porto e vigiados pela alfândega para impedir o contrabando. As únicas despesas feitas pela navegação e pelas mercadorias correspondem às taxas de serviços portuários e de armazenagem.

Zonas francas existem hoje em numerosos portos da Europa, além de Hamburgo, podendo-se citar Bremerhaven e Kiel, ainda na Alemanha; Stockholm, Mahnø e Göthenburg na Suécia; Salonica, na Grécia; Galatz, Braila e Constantza, na Rumania; Helsingfors e



Hango, na Finlândia; Santander e Barcelona, na Espanha; Londres, Liverpool, Bristol, Newcastle, Glasgow, Hull e Leith, na Inglaterra; Gibraltar e Malta, colônias britânicas no Mediterrâneo; Gênova, na Itália; e em outros portos da Ásia e da África.

Pelos termos da justificação do projeto 1.310 de 1951 percebe-se que seus autores tiveram o propósito de criar uma zona franca no porto de Manaus a fim de servir ao comércio internacional com os países limítrofes da Amazônia. Sua necessidade está plenamente justificada e a única dúvida que se poderia levantar, é sobre a alternativa mais conveniente de sua localização, se Manaus ou Belem. Ainda neste ponto concordamos com o projeto, porque:

- a) - Manaus é de fato o centro geográfico de distribuição da Amazônia, para todas as direções;
- b) - De Belém a Manaus existem cerca de 1.000 milhas marítimas e, fazendo-se em Manaus o termo da grande navegação transoceânica, essas 1.000 milhas gozarão dos benefícios do frete marítimo, mais baixo que o frete fluvial.

O Ministério da Fazenda opina contra o projeto, alegando a sua inoportunidade, e mesmo, desnecessidade, porque em virtude dos tratados de Comércio e Navegação firmados com os países limítrofes, são as mercadorias a eles destinadas despachadas em trânsito, não pagando, portanto, direitos aduaneiros. Ora tal situação não é comparável à de uma zona franca pelas múltiplas vantagens desta para as mercadorias e para o Brasil, tornando o porto de Manaus um centro de atração interessante para a navegação internacional.

Concluindo, opinamos pela aprovação do projeto com as seguintes emendas:

- 1ª - Substitua-se na ementa e em todos os artigos e parágrafos do projeto a expressão porto franco por zona franca.
- 2ª - Substitua-se o Artigo 6º pelo seguinte:
"Art. 6º. Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser acondicionados nos armazens de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem."



Como está redigido no original, as mercadorias poderão ser acondicionadas em qualquer armazem do pôrto, fora da zona franca, o que é absurdo, porque a zona franca é guardada pela polícia do pôrto só podendo sair mercadoria pagando direitos ou para ser reembarcada.

A Comissão aprova o parecer.
Sala Paulo de Frontin, em 5 de dezembro de 1952.

Edison Tessa Presidente.

Maurício Joppert da Silva Relator. X
Maurício Joppert.

Vasconcelos Costa

Vasco Filho

Willy Fröhlich

Jaime Teixeira
Saturnino Braga

Rondon Pacheco

Ostoja Roguski

A Comissão aprovou o parecer. Em 5/12/1952.

Edison Passos - Presidente

Maurício Joppert - Relator

Vasconcelos Costa

Vasco Filho

Willy Fröhlich

Jaime Teixeira

Saturnino Braga

Rondon Pacheco

Ostoja Roguski



EMENDAS ADOTADAS PELA COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES
E OBRAS PÚBLICAS

Nº I

Substitua-se na ementa e em todos os artigos e parágrafos do projeto a expressão "porto franco" por "zona franca"

Nº II

Ao art. 6º

Substitua-se pelo seguinte:

"Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser condicionados nos armazens de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem."


1
Reco junta do Projeto
n.º 1.310/51, de minha autoria

26/9/55

Samir

De acordo. H. C.
Dep. Chalband Pereira
10/10/56

Ao Excelentíssimo Senhor Deputado Pereira da Silva
o Ministro B. F. Garcia de Sousa, Chefe da Divisão de Atos, Con-
gressos e Conferências Internacionais, cumprimenta respeitosa-
mente e tem a honra de passar às suas mãos cópias dos ajustes inter-
nacionais firmados entre o Brasil e o Peru, por ocasião da visita
ao Rio de Janeiro do Presidente da República peruana.

 Rio de Janeiro, em 25 de agosto de 1955.



Diário

No Salão de Honra, os dois Chefes de Estado, após as apresentações das demais autoridades presentes, mantiveram-se por alguns momentos em cordial palestra, retirando-se depois para o Salão Amarelo, onde assinaram importantes documentos referentes às relações de amizade, econômicas, culturais, comerciais e políticas entre os dois Países, documentos estes lidos na ocasião pelos Ministros das Relações Exteriores do Brasil e do Peru, respectivamente, Srs. Vicente Ráo e Ricardo Rivera Schruher.

O primeiro documento, firmado pelos Presidentes Getúlio Vargas e General Manuel A. Odria, é uma reafirmação dos princípios e ideais democráticos das nações americanas e dos sentimentos de confraternização dos povos brasileira e peruano.

É o seguinte, na íntegra, o texto do documento:

"O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Excelentíssimo Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, e o Presidente do Peru, Excelentíssimo Senhor General Manuel A. Odria, inspirando-se nos altos ideais pan-americanos e animados do propósito de manter e estreitar, ainda mais, as cordiais relações de amizade e boa vizinhança existentes entre os dois Países, desejosos de expressar, neste encontro na cidade do Rio de Janeiro, os sinceros e profundos sentimentos de confraternização dos povos brasileiro e peruano e dos respectivos Governos para com as demais nações americanas, e no empenho de manter a unidade continental:

1) Reafirmar sua tradicional amizade, baseada no respeito mútuo, na comunhão dos mesmos ideais de paz e de convivência jurídica internacional, que constituem laços de união comuns aos povos da América,

2) Proclamam que não existe entre eles nenhum problema territorial ou político e que nada poderá alterar esse feliz estado de coisas, pois ambos comungam nos mesmos ideais e respeitam a inviolabilidade dos Tratados que regem suas relações e que estão em perfeita conformidade com os princípios de direito internacional e os da comunidade jurídica americana.



3) Declaram seus firmes propósitos de seguir uma política de boa vizinhança com todos os países da América, respeitando os princípios de autonomia e soberania dos Estados; de manter, em suas relações recíprocas, um tratamento de perfeita igualdade, e de prestarem-se auxílio mútuo, sem interferir nos assuntos internos que são da exclusiva competência de cada um.

4) Reafirmam os princípios e ideais democráticos que serviram de fundamento à formação e ao desenvolvimento das nações livres da América, decididos a colaborar na manutenção da harmonia e da solidariedade do Continente.

Feita na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte e cinco dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e cinquenta e três. - Getúlio Vargas. - Manuel A. Odria".

Em seguida os Chefes dos Governos do Brasil e peruano assinaram a seguinte declaração:

"O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Excelentíssimo Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, e o Presidente do Peru, Excelentíssimo Senhor General Manuel A. Odria, em vista das condições peculiares em que se desenvolve o comércio internacional na Bacia Amazônica e da conveniência de criar facilidades especiais tendentes a favorecer o progresso geral dos países ribeirinhos, o que muito interessa aos seus respectivos Governos, formulam a seguinte declaração:

1) O Brasil estudará as medidas necessárias para declarar portos fluviais livres o porto de Iquitos e outros que venham a revelar-se de interesse e conveniência recíprocas, na Bacia Amazônica.

2) O Peru estudará as medidas necessárias para declarar portos fluviais livres o porto de Iquitos e outros que venham a revelar-se de interesse e conveniência recíprocas, na Bacia Amazônica.

3) Os Governos dos Estados Unidos do Brasil e do Peru promoverão entendimentos para dar execução aos objeti-

CÂMARA DOS DEPUTADOS



vos da presente Declaração.

Feita na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte e cinco dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e cinqüenta e três. - Getúlio Vargas. - Manuel A. Odria".

O Senhor Chefe do Gabinete do Exmo. Senhor Ministro da Fazenda encaminha a esta Diretoria, solicitando, dentro do prazo máximo de três dias, o parecer respectivo, em oito vias, o projeto de lei n. 1 310, de 1951, que cria um porto franco na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas e dá outras providências.

2. Sobre o assunto, o meu ponto de vista é o seguinte:

" A Amazônia, notadamente o Estado do Amazonas, padece do mal decorrente da sua situação geográfica no território brasileiro.

2. Distante dos maiores centros produtores, onde mais se acentuou o progresso, deficientemente servido pelos sistemas de comunicação, quer marítimos, quer terrestres, bem como aéreos, sofre, com o maior rigor, os efeitos do isolamento em que o colocou a sua condição de Estado do Extremo Norte.

3. O intercâmbio comercial, que poderia ser intensificado se lhe acudissem, em tempo hábil, com os elementos essenciais à exploração e aproveitamento das suas inúmeras riquezas naturais, jamais teve a continuidade de seu desenvolvimento que atingiu, somente, um certo grau de intensidade quando o seu principal produto de exportação - a borracha - encontrou boa acolhida nos mercados que dele necessitaram por força da diminuta concorrência que poderia ser feita por outras nações que dispunham de pequena cultura da hévea ou ainda não haviam tentado o seu plantio.

4. Com o declínio dos preços compensadores, por motivo da concorrência, os quais desceram a um nível muito baixo, a ponto de provocar a ruína dos seringueiros, o Estado defrontou a mais cruel crise da sua vida econômica.

5. Foram anos de penúria, um ciclo calamitoso que, semelhante a uma hecatombe, envolveu o grande Estado, sangrando impietosamente a sua economia e esvaindo mortalmente a sua opulenta seiva de grandeza.

6. Nada foi feito em seu benefício.

7. O clamor, o angustioso apelo de seus governos, não encontraram eco na administração federal.

8. Até hoje, vem o Amazonas vivendo dificilmente de seus recursos naturais, alimentando-se do pouco que pode, à custa de ingentes esforços dos seus filhos, obter da própria natureza.

9. Os grandes mercados não se interessam pelo intercâmbio com o Amazonas, dadas as dificuldades de transporte, entre os quais prevalece o marítimo.

10. Esta deve ser a razão do projeto, que objetiva facilitar a aquisição de produtos essenciais, de primeira necessidade, de consumo imediato da população.

11. Um entreposto de depósito franco iniciaria uma nova era de progresso para o Amazonas.

12. Os exportadores, em coordenação com o Governo do Estado, com o da União e com a Associação Comercial do Amazonas, fariam a remessa, em quantidade regular, das mercadorias mais desejadas e consumidas no Estado, as

quais ficariam no Entrepoto, pagando os réditos legais à proporção que fossem retiradas pelo comércio local.

13. Não é inovação o que se pretende.

14. Nos países adiantados, sempre existiram zonas francas, portos francos e entrepostos francos, entrepostos-de depósitos francos ou entrepostos livres (bonded warehouse).

15. O projeto do Código Aduaneiro, da autoria de James Darcy, Vitor Viana, Elpidio Boamorte, Angelo Bevilacqua e Paulo Martins, já preconizava a instalação das zonas francas, portos francos e entrepostos francos.

16. As zonas francas foram admitidas em alguns países como a Alemanha, que possuiu uma em Hamburgo.

17. Os portos francos são, hoje, considerados obsoletos, mas os entrepostos são situados no plano das necessidades dos países de pequena produção.

18. No Brasil, existe a Lei nº 4 242, de 5 de janeiro de 1921, que cogita das zonas francas, e o Decreto-lei nº 4 739, de 24 de setembro de 1942, criou, no porto de Santos, um entreposto de depósito franco, que é uma decorrência do Convênio firmado nesta capital em 14 de junho de 1941, entre o Brasil e o Paraguai.

19. Esse entreposto beneficia o Paraguai com o depósito das mercadorias para ali destinadas e as que de lá saem para a exportação.

20. O projeto de lei nº 1 310, modificado como proposto, trará incontestáveis vantagens para o comércio e a indústria do Amazonas e para as regiões vizinhas ou que vivem do que o Estado produz ou pode exportar.

21. É um aparelho que constitui um benefício direto ao comércio, à indústria, ao produtor e ao consumidor.

22. As mercadorias provenientes dos grandes mercados ficarão armazenadas em dois ou três dos armazéns da Manaus Harbour, para esse fim destinados, sob a fiscalização de pessoal da Alfândega de Manaus e somente pagarão os direitos aduaneiros quando da sua saída para entrega ao comércio local.

23. A Associação Comercial, sob a égide dos Governos do Estado e do Federal, supervisionará a importação, de acordo com as necessidades do comércio, e fará a distribuição equitativa das mercadorias."

Restituo ao Gabinete do Senhor Ministro.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
GABINETE DO
LÍDER DA MAIORIA

*Lo. Dep. Chalband Lissacá,
relator da matéria.*

10/10/56
Rio de Janeiro, 5 de outubro de 1956.

Altares
Sr. Presidente:

Tendo o Senhor Presidente da República demonstrado interesse em conhecer o ponto de vista técnico do Ministério da Fazenda, referente à matéria do Projeto nº 1.310/51, de autoria do Sr. Deputado Pereira da Silva, relativamente à criação do Porto Franco de Manaus, remeteu-me, agora, a Secretaria de Presidência, o Parecer do Sr. Diretor das Rendas Aduaneiras do Ministério da Fazenda, devidamente autenticado, e que transmito a essa ilustre Comissão de Finanças, a quem o assunto está afeto.

Atenciosamente,



VIEIRA DE MELLO

A Sua Excelência o Sr. Deputado César Prieto,
Presidente da Comissão de Finanças.



De autoria do nobre deputado Pereira da Silva pretende o presente projeto criar na cidade de Manaus, no Estado do Amazonas, "um porto franco, destinado ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinadas ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limitrofes do Brasil na mesma região.

2. O projeto obteve pareceres favoráveis das duas Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes, vindo para esta Comissão de Finanças, onde o anterior relator solicitou o pronunciamento do Ministério da Fazenda, em data de 7 de novembro de 1951.

3. Com o aviso nº 9, de 11 de janeiro de 1952, o então Ministro da Fazenda encaminhou informação datada de 19/12/1951, da Diretoria Geral da Fazenda Nacional, que opinava se aguardasse melhor oportunidade para efetivar a medida proposta, com o que se declarou de acordo o Ministro.

4. Ocorre, porém, que a Comissão de Planejamento da Valorização Econômica da Amazônia, tomando conhecimento da proposição e tendo em vista que caberia à Superintendência da aquele órgão custear as despesas de instalação do porto franco, estudou o assunto sob o seu aspecto econômico, além de outros vantajosos para a região centro-amazônica, na extensão de suas relações comerciais, com as várias nações limdeiras com o Brasil, através as terras e as águas do Estado do Amazonas.

5. E do estudo procedido pela mencionada Comissão resultou o seu pronunciamento favorável à iniciativa e o reconhecimento da conveniência e necessidade da sua aprovação, em face dos indiscutíveis benefícios que trará a região, ao seu comércio e às suas populações.

6. Assumindo a Presidência da República, o Sr. Juscelino Kubitschek de Oliveira, determinou novo exame pelo Ministério da Fazenda da matéria, uma vez que as vantagens, do ponto de vista fiscal e do comércio internacional que a proposição apresentava vinham sendo sustentadas com entusiasmo pelos amazonenses, como teve oportunidade de verificar em sua viagem à Amazônia.

7. Revendo o assunto a Diretoria das Rendas Aduaneiras exarou parecer técnico-fiscal favorável à proposição com emendas que sugere, pronunciamento êsse que mereceu aprovação ministerial e cujo original foi enviado ao autor do projeto, o nobre deputado Pereira da Silva, e por êste junto ao processo ora em exame.

8. São dêsse parecer os seguintes trechos:



"Um entreposto de depósito franco iniciaria uma nova era de progresso para o Amazonas. Os exportadores, em coordenação com o Governo do Estado, como o da União e com a Associação Comercial do Amazonas, fariam a remessa, em quantidade regular, das mercadorias mais desejadas e consumidas no Estado, as quais ficariam no Entreposto, pagando os réditos legais a proporção que fôsse retiradas pelo comércio local.

Não é inovação o que se pretende. Nos países adiantados, sempre existiram zonas francas, portos francos e entrepostos francos, entrepostos de depósitos francos ou entrepostos livres (bonded warehouse)".

9. E adiante:

"O projeto de lei n. 1.310, modificado como propo-nho, trará incontestáveis vantagens para o comércio e a indústria do Amazonas e para as regiões vizinhas ou que vivem do que o Estado produz ou pode exportar. É um aparelho que constitui um benefício direto ao comércio, à indústria, ao produtor e ao consumidor".

10. Juntou ainda o nobre autor do projeto, a fim de instruí-lo, cópias do acordo firmado em 28 de agosto de 1953, entre o Brasil e a República do Perú, no qual entre outros assuntos se convencionou estudar:

a) as condições atuais de navegação dos rios da Bacia Amazônica de interesse para ambos os países e os meios de melhorá-los para que sejam amplamente utilizadas essas vias de comunicação;

b) as possibilidades de estabelecimento de portos francos em zonas de maior interesse e conveniência recíprocos".

11. O Governo Peruano, como é sabido, estabeleceu imediatamente zona franca em Iquitos, para onde já está havendo intenso tráfego de navios estrangeiros, com grave prejuízo para onosso país, que está em condições muito superiores, sob todos os aspectos, para atrair para o porto de Manaus, a navegação comercial estrangeira, depositando ali as mercadorias destinadas às nações vizinhas e destas recebendo, para transbordo e exportação os seus produtos, entre os quais os extrativos que, nos termos do projeto, poderiam ser beneficiados e classificados na própria zona franca.

12. Finalmente, é de se notar que a douta Comissão de Transportes reconhecendo a conveniência do projeto, mas esclarecendo que o porto franco, hoje obsoleto, está substituídos em todos os países pela zona franca, aprovou emenda mandando substituir em todos os artigos e parágrafos do projeto a expressão porto franco por zona franca.

13. É o relatório.



PARECER

14. A exposição já feita está patenteando que o projeto traz grandes e reais vantagens para o nosso país, tanto no ponto de vista fiscal como no tocante a atração do movimento comercial entre as nações limítrofes com o Brasil, através do Estado do Amazonas, cujo porto servido pela imensa baía do Rio Negro, possuindo instalações flutuantes, consideradas uma das melhores equipadas no mundo, oferece a vantagem de movimentação e segurança sem dúvida insuperáveis.

15. É inegável que uma zona franca em Manaus, dará ao Brasil amazônico nova vitalidade em seus negócios, decuplicando o tráfego fluvial, proporcionando a instalação de depósitos de mercadorias e de oficinas e usinas de beneficiamento de matéria prima, além de outros empreendimentos, tudo concorrendo para o desenvolvimento econômico da região.

16. É de se ter em conta que Manaus é o centro geográfico da Amazônia, a convergência natural do tráfego transamazônico, descendo da Venezuela, da Guiana Inglesa, da Colômbia, do Peru, e da Bolívia, sendo que o Equador, através do Rio Napo, poderá fazer escoar os seus produtos extrativos para o estrangeiro, via Manaus e através dessa zona franca brasileira importar mercadorias depositadas nas margens internacionais da Capital amazonense.

17. Lamentável é que há muito tempo já não tenha sido iniciada essa política alfandegária por parte do Brasil, evitando-se que outras nações mais avisadas venham usufruindo as vantagens fiscais e comerciais que desde muito deveriam estar enriquecendo a nossa economia.

18. Em conclusão, somos de parecer que se aprove o projeto, atendendo e consolidando as emendas sugeridas pela douta Comissão de Transportes e Diretoria das Rendas Aduaneiras através do seguinte substitutivo:



COMISSÃO DE FINANÇAS

Substitutivo ao Projeto nº 1.310/51

Cria uma zona franca na cidade de Manaus capital do Estado do Amazonas e dá outras providências.

(Do Sr. Pereira da Silva)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. É criada, em Manaus, Capital do Estado do Amazonas, uma zona franca destinada ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas.

Art. 2º. O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do Rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatória, uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizada a zona franca, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1º. As terras destinadas à zona franca criada nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2º. Será estudada a adaptabilidade da ilha de Marapatá, em frente a Manaus, como área complementar da zona franca, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3º. Na zona franca que for demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais flutuantes acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4º. Nas dependências internas da zona franca de Manaus, constituídas pelos terrenos agregados às suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias-primas provenientes das repúblicas limítrofes à Amazônia ou das guelras que sejam banhadas por cursos fluviais tributários do Rio Amazonas, bem como os correspondentes serviços de escritório.

Art. 5º. As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área da zona franca de



Manaus, e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6º. Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser acondicionados nos armazéns de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem.

12 Art. 7º. Será incluída na área da zona franca uma faixa de água de duzentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão estacionar, sujeitas ao mesmo regime da zona franca, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido ou jangadas de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.

Art. 8º. As mercadorias estocadas ou beneficiadas na área da zona franca poderão ser incorporadas à circulação nacional, mediante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes a mais impostos em que incidam por esse motivo.

Art. 9º. A administração do porto da zona franca de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manaus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma do próprio Governo Federal.

Art. 10. O Poder Executivo, dentro de sessenta dias, após a promulgação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização da zona franca de Manaus, e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.

Art. 11. Enquanto as obras da construção da zona franca não estiverem concluídas, a União entrará em acordo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regime do porto da zona franca entre imediatamente em vigor utilizando alguns dos armazéns da mesma companhia.

Art. 12. A zona franca de Manaus é considerada empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correndo as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta da verba a que se refere o art. 199 da Constituição, autorizado desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias até o limite de Cr\$ 20.000.000,00 para custeio das despesas com os serviços e encargos que forem projetados e orçamentos para a referida zona franca.

Art. 13. A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala Rêgo Barros, em 10/10/1956.

Cesar Prieto - Presidente

Chalbaud Biscaia-Relator

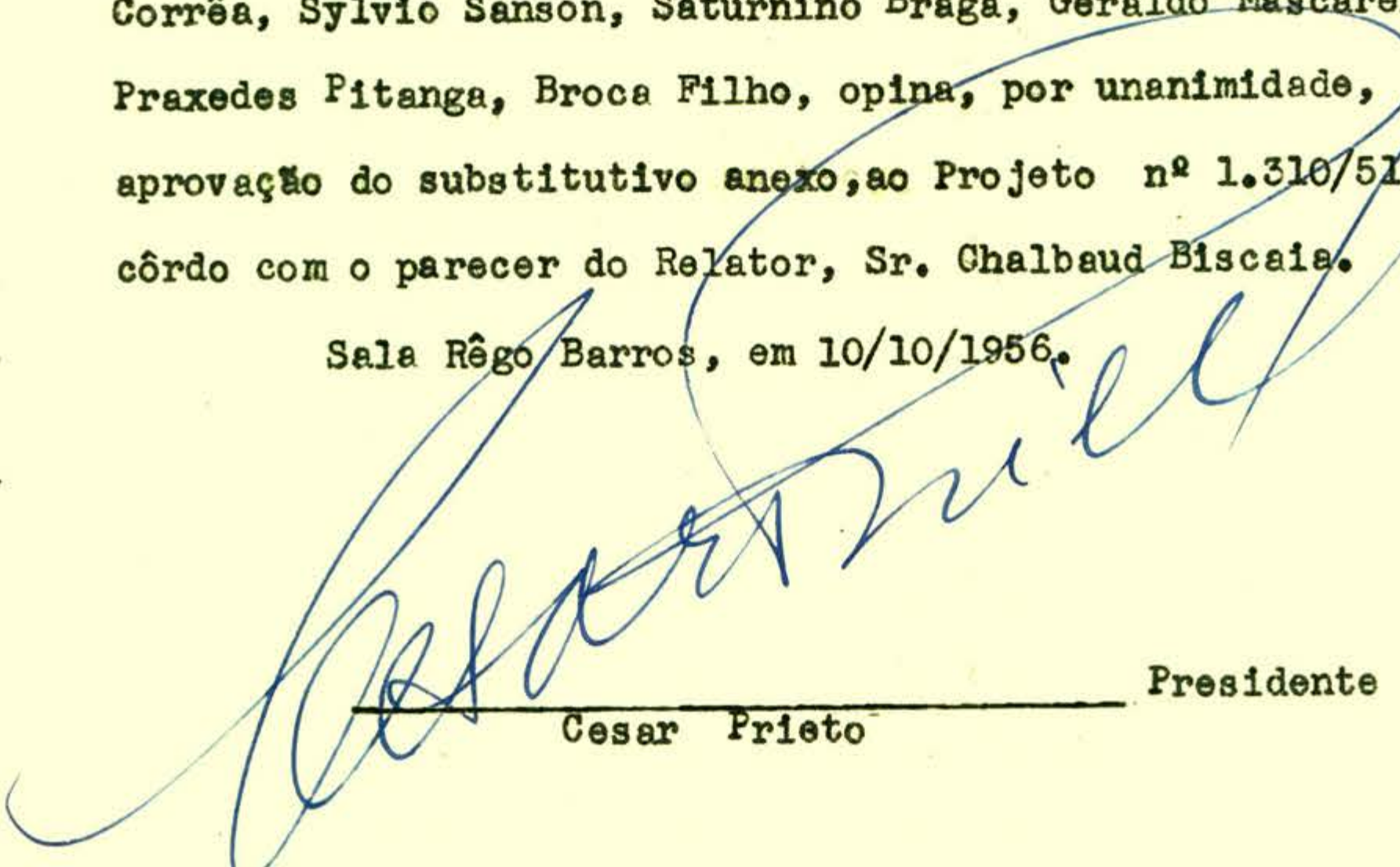


PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS

Projeto n. 1.310/51

A Comissão de Finanças, em sua 15a. reunião extraordinária, realizada em 10/10/1956, presentes os senhores: Cesar Prieto, Odilon Braga, Guilherme Machado, Lino Braun, Chalbaud Biscaia, Georges Galvão, Lopo Coelho, Celso Peçanha, Vitorino Corrêa, Sylvio Sanson, Saturnino Braga, Geraldo Mascarenhas, Praxedes Pitanga, Broca Filho, opina, por unanimidade, pela aprovação do substitutivo anexo, ao Projeto nº 1.310/51, de acordo com o parecer do Relator, Sr. Chalbaud Biscaia.

Sala Rêgo Barros, em 10/10/1956.


Cesar Prieto

Presidente


Chalbaud Biscaia

Relator

ACÔRDO ENTRE O BRASIL E O PERU PARA A CONSTITUIÇÃO DE
UMA COMISSÃO MISTA DESTINADA A ESTUDAR MEIOS
DE TRANSPORTE E PORTOS FRANCOS

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil e o Presidente da República do Peru, com o objetivo de estabelecer bases mais amplas e seguras para as negociações dos instrumentos que deverão disciplinar os vários aspectos das relações econômicas entre os dois países, animados dos mais elevados propósitos e inspirados na tradicional amizade brasileiro-peruana, julgaram conveniente celebrar o seguinte acôrdo e com êste objetivo nomearam os seus respectivos Plenipotenciários:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, o Excelentíssimo Senhor Vicente Ráo, Ministro de Estado das Relações Exteriores, e

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores,

Os quais, após haverem exibido recíprocamente os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

ARTIGO I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Peru designarão representantes para constituírem uma Comissão Mista Brasileiro-Peruana, que deverá estudar:

- a) as condições atuais de navegação dos rios da Bacia Amazônica de interesse para ambos os países e os meios de melhorá-las para que sejam amplamente utilizadas essas vias de comunicação;
- b) as possibilidades de estabelecimento de portos francos em zonas de maior interesse e conveniência recíprocos.

ARTIGO II

A Comissão Mista Brasileiro-Peruana deverá constituir-se dentro de 60 dias, a partir da data da assinatura do Presente acôrdo.

ARTIGO III

A Comissão Mista será composta de dois representantes de cada país e deverá reunir-se no Rio de Janeiro ou em Lima dentro de 90 dias a partir de sua designação, a fim de melhor levar a tôrmo suas finalidades.

ARTIGO IV

As conclusões a que chegar a referida Comissão Mista serão submetidas às autoridades competentes de ambos os países no prazo de seis meses a contar do início de seus trabalhos.

ARTIGO V

Após o pronunciamento dos dois Governos serão firmados os atos que se tornarem necessários para a concretização das conclusões aprovadas.

EM FÉ DO QUE, os Plenipotenciários acima nomeados firmam o presente acôrdo, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, ambos igualmente autênticos e lhes apõem os seus respectivos sêlos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte e oito dias do mês de agôsto de mil novecentos e cinquenta e três.

a) Vicente Ráo

a) Ricardo Rivera Schreiber.

ACÓRDO ENTRE O BRASIL E O PERU PARA A CONSTITUIÇÃO DE
UMA COMISSÃO MISTA DESTINADA A ESTUDAR O
DESENVOLVIMENTO DO INTERCÂMBIO COMERCIAL

A República dos Estados Unidos do Brasil e a República do Peru, com o fim de estreitar as relações comerciais entre os dois países e inspiradas na tradicional amizade brasileiro-peruana, julgaram conveniente celebrar o seguinte acordo e com este objetivo nomearam os seus respectivos Plenipotenciários:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente dos Estados Unidos do Brasil, o Excelentíssimo Senhor Vicente Ráo, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Os quais, após haverem exibido recíprocamente os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

ARTIGO I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Peru designarão representantes a fim de constituírem uma Comissão Mista para estudo do intercâmbio comercial. Essa Comissão deverá estudar:

- a) as condições atuais do comércio entre os dois países, tendo em vista as possibilidades de sua ampliação e diversificação;
- b) a situação atual do sistema de pagamentos entre os dois países e recomendar a celebração dos atos necessários para resolver ou eliminar os problemas e dificuldades existentes;
- c) as condições do comércio fronteiriço e seu desenvolvimento de modo a facilitá-lo atendendo à conveniência das populações das áreas limítrofes.

ARTIGO II

A Comissão Mista Brasileiro-Peruana deverá constituir-se dentro de 60 dias, a partir da data da assinatura do presente acordo.

ARTIGO III

A Comissão Mista será composta de três representantes de cada país e deverá reunir-se no Rio de Janeiro ou em Lima dentro de 90 dias a partir de sua

designação, a fim de melhor levar a termo as suas finalidades.

ARTIGO IV

As conclusões a que chegar a referida Comissão Mista serão submetidas às autoridades competentes de ambos os países no prazo de seis meses a contar do início de seus trabalhos.

ARTIGO V

Após o pronunciamento dos dois Governos serão firmados os atos que se tornarem necessários para a concretização das conclusões aprovadas.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima nomeados firmaram o presente acôrdo, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, ambos igualmente autênticos e lhes apõem os seus respectivos selos na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte oito dias do mês de agosto do mil novecentos e cinquenta e três.

a) Vicente Ráo

a) Ricardo Rivera Schreiber

ACÓRDO ENTRE O BRASIL E O PERU PARA A CONSTITUIÇÃO DE
UMA COMISSÃO MISTA DESTINADA A ESTUDAR O
DESENVOLVIMENTO DO INTERCÂMBIO COMERCIAL

A República dos Estados Unidos do Brasil e a República do Peru, com o fim de estreitar as relações comerciais entre os dois países e inspiradas na tradicional amizade brasileiro-peruana, julgaram conveniente celebrar o seguinte acordo e com este objetivo nomearam os seus respectivos Plenipotenciários:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente dos Estados Unidos do Brasil, o Excelentíssimo Senhor Vicente Ráo, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Os quais, após haverem exibido recíprocamente os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

ARTIGO I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Peru designarão representantes a fim de constituírem uma Comissão Mista para estudo do intercâmbio comercial. Essa Comissão deverá estudar:

- a) as condições atuais do comércio entre os dois países, tendo em vista as possibilidades de sua ampliação e diversificação;
- b) a situação atual do sistema de pagamentos entre os dois países e recomendar a celebração dos atos necessários para resolver ou eliminar os problemas e dificuldades existentes;
- c) as condições do comércio fronteiriço e seu desenvolvimento de modo a facilitá-lo atendendo à conveniência das populações das áreas limítrofes.

ARTIGO II

A Comissão Mista Brasileiro-Peruana deverá constituir-se dentro de 60 dias, a partir da data da assinatura do presente acordo.

ARTIGO III

A Comissão Mista será composta de três representantes de cada país e deverá reunir-se no Rio de Janeiro ou em Lima dentro de 90 dias a partir de sua

designação, a fim de melhor levar a termo as suas finalidades.

ARTIGO IV

As conclusões a que chegar a referida Comissão Mista serão submetidas às autoridades competentes de ambos os países no prazo de seis meses a contar do início de seus trabalhos.

ARTIGO V

Após o pronunciamento dos dois Governos serão firmados os atos que se tornarem necessários para a concretização das conclusões aprovadas.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima nomeados firmaram o presente acôrdo, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, ambos igualmente autênticos e lhes apõem os seus respectivos selos na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte oito dias do mês de agosto de mil novecentos e cinquenta e três.

a) Vicente Ráo

a) Ricardo Rivera Schreiber

ACÓRDO ENTRE O BRASIL E O PERU PARA A CONSTITUIÇÃO DE UMA
COMISSÃO MISTA DESTINADA A ESTUDAR O APROVEITAMENTO
DE MATÉRIAS PRIMAS

A República dos Estados Unidos do Brasil e a República do Peru, desejando manter e aumentar o bom entendimento que felizmente existe entre ambas e promover o aproveitamento dos recursos naturais de que dispõem, entre os quais o petróleo, julgaram conveniente celebrar o seguinte acordo e com este objetivo nomearam os seus respectivos Plenipotenciários, a saber:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, o Excelentíssimo Senhor Vicente Rão, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores.

Os quais, após haverem exibido reciprocamente os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

ARTIGO I

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo do Peru designarão uma Comissão Mista, que deverá estudar as possibilidades de desenvolvimento da produção de matérias primas e petróleo, inclusive possibilidades bilaterais de investimentos.

ARTIGO II

A Comissão Mista Brasileiro-Peruana deverá constituir-se dentro de 60 dias, a partir da data da assinatura do presente acordo.

ARTIGO III

A Comissão será composta de dois representantes de cada país e deverá reunir-se no Rio de Janeiro ou em Lima, dentro de 90 dias, a partir de sua designação, a fim de realizar os estudos necessários ao preenchimento de suas finalidades.

ARTIGO IV

As conclusões a que chegar a referida Comissão Mista serão submetidas às autoridades competentes de ambos os países no prazo de seis meses a contar do início dos seus trabalhos.

ARTIGO V

Após o pronunciamento dos dois Governos, serão firmados os atos que se tornarem necessários à concretização das conclusões aprovadas.

Em fé do que, os Plenipotenciários acima nomeados firmaram o presente acôrdo, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, ambos igualmente autênticos e lhes apõem os seus respectivos sôlos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte oito dias do mês de agosto do ano de mil novecentos e cinquenta e três.

a) Vicente Ráo

a) Ricardo Rivera Schreiber

ACÔRDO ENTRE O BRASIL E O PERU

SÔBRE RECENSEAMENTO

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil e o Presidente da República do Peru, animados do desejo de promover o intercâmbio dos resultados dos recenseamentos realizados nos seus países, resolveram assinar um Convênio sobre Recenseamento, e para êsse fim nomearam seus plenipotenciários, a saber:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente dos Estados Unidos do Brasil, o Excelentíssimo Senhor Vicente Ráo, Ministro de Estado das Relações Exteriores, e

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores,

Os quais, após haverem exibido recíprocamente os seus Plenos poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

ARTIGO I

Cada vez que por disposição de um dos Governos contratantes, se realizem recenseamentos gerais da população, cada Governo levará ao conhecimento do outro as informações colhidas no Recenseamento efetuado.

ARTIGO II

As informações a que se refere o Artigo I compreenderão não somente os resultados totais, mas também todos os dados proporcionados pelo recenseamento efetuado, como sejam: idade, residência, profissão e outros.

ARTIGO III

Cada uma das Altas Partes Contratantes poderá denunciar o presente Acôrdo, mas seus efeitos só cessarão três meses depois da denúncia.

EM FÉ DO QUE, os Plenipotenciários acima nomeados firmaram o presente Acôrdo em dois exemplares, ambos nas línguas portuguesa e espanhola e lhes apõem os seus respectivos sêlos, na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte e oito dias do mês de agosto de mil novecentos e cinquenta e três.

a) Vicente Ráo

a) Ricardo Rivera Schreiber

ACORDO SOBRE TRANSPORTES AÉREOS ENTRE
OS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL E
A REPÚBLICA PERUANA

O Governo da República dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Peruana, considerando:

-que é conveniente favorecer o desenvolvimento da aviação comercial entre ambos os países, com o fim de estreitar suas ligações e aumentar cada vez mais seu intercâmbio;

-que é necessário organizar, por forma segura e ordenada, os serviços aéreos internacionais regulares, sem prejuízo dos interesses nacionais, tendo em vista o desenvolvimento da cooperação internacional no campo dos transportes aéreos;

-que é aspiração de ambos chegar a um convênio geral multilateral que venha a reger tôdas as nações em matéria de transporte aéreo internacional;

-que, enquanto não fôr celebrado êsse convênio geral multilateral, de que ambos sejam partes, torna-se necessária a conclusão de um Acôrdo destinado a assegurar comunicações aéreas regulares entre os dois países, nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, aos 7 dias de dezembro de 1944;

Decidiram celebrar o presente Acôrdo sobre Transportes Aéreos e com êste objetivo nomearam seus Plenipotenciários, a saber:

Sua Excelência o Senhor Doutor Getúlio Dornelles Vargas, Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, os Excelentíssimos Senhores Vicente Ráo, Ministro de Estado das Relações Exteriores e Brigadeiro Nero Moura, Ministro de Estado dos Negócios da Aeronáutica.

Sua Excelência o Senhor General D. Manuel A. Odría, Presidente da República do Peru, o Excelentíssimo Senhor Ricardo Rivera Schreiber, Ministro de Estado das Relações Exteriores;

Os quais, após haverem exibido reciprocamente os seus Plenos Poderes, achados em boa e devida forma, convieram no seguinte:

seguinte:

ARTIGO I

As Partes Contratantes concedem-se reciprocamente os direitos especificados no presente Acôrdo e seu Anexo, a fim de que se estabeleçam os serviços aéreos internacionais regulares nêles descritos, e doravante referidos como "serviços convencionados".

ARTIGO II

1 - Qualquer dos serviços convencionados poderá ser iniciado, uma vez ratificado o presente Acôrdo, pela Parte Contratante à qual os direitos são concedidos, desde que:

- a) - A Parte Contratante à qual os mesmos tenham sido concedidos haja designado uma empresa ou empresas aéreas de sua nacionalidade para a rota ou rotas especificadas;
- b) - A Parte Contratante que concede os direitos tenha dado a necessária licença de funcionamento à empresa ou empresas aéreas em questão, o que fará sem demora, observadas as disposições do parágrafo nº 2 deste artigo e as do artigo IV.

2 - As empresas aéreas designadas poderão ser chamadas a provar, perante as autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que concede os direitos, que se encontram em condições de satisfazer os requisitos ^{prescritos/} pelas leis e regulamentos, normalmente aplicados por essas autoridades ao funcionamento de empresas aéreas comerciais.

ARTIGO III

Com o fim de evitar práticas discriminatórias e de respeitar o princípio de igualdade de tratamento:

1 - As taxas que uma das Partes Contratantes imponha ou permita que sejam impostas à empresa ou empresas aéreas designadas

designadas pela outra Parte Contratante para uso de aeroportos e outras facilidades não serão superiores às pagas pelo uso de tais aeroportos e facilidades por aeronaves de sua bandeira empregadas em serviços internacionais semelhantes.

2 - Os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes introduzidos no território de uma Parte Contratante ou postos a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante nesse território, quer diretamente por uma empresa aérea por esta designada, quer por conta de tal empresa e destinados unicamente ao uso de suas aeronaves, gozarão do tratamento dado às empresas nacionais ou às empresas da nação mais favorecida, no que respeita a direitos aduaneiros, taxas de inspeção ou outros direitos e encargos nacionais.

3 - As aeronaves de uma das Partes Contratantes utilizadas na exploração dos serviços convencionados e os combustíveis, óleos lubrificantes e sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo, enquanto em tais aeronaves, gozarão de isenção de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e direitos ou taxas semelhantes no território da outra Parte Contratante, mesmo que venham a ser utilizados pelas aeronaves em voo naquele território.

ARTIGO IV

As Partes Contratantes reservam-se a faculdade de negar uma licença de funcionamento à uma empresa aérea designada pela outra Parte Contratante ou de revogar tal licença quando não julgarem suficientemente caracterizado que 51%, no mínimo, da propriedade e o controle efetivo da referida empresa estejam em mãos de nacionais de outra Parte Contratante ou em caso de inobservância, por essa empresa aérea, das leis e regulamentos referidos no artigo 13 da citada Convenção sobre Aviação Civil Internacional, ou das condições sob as quais os direitos foram concedidos em con

conformidade com este Acôrdo e seu Anexo, ou ainda quando as aeronaves postas em tráfego não sejam tripuladas por naturais da outra Parte Contratante, exceptuados os casos de adestramento de pessoal navegante, por um máximo de três meses.

ARTIGO V

Caso qualquer das Partes Contratantes deseje modificar os termos do Anexo ao presente Acôrdo ou usar da faculdade prevista no artigo IV precedente poderá promover consulta entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes, devendo tal consulta ser iniciada dentro do prazo de sessenta ~~(60)~~ dias a contar da data da notificação respectiva.

Quando as referidas autoridades concordarem em modificar o Anexo, tais modificações entrarão em vigor depois de confirmadas por troca de notas por via diplomática.

ARTIGO VI

As divergências entre as Partes Contratantes, relativas à interpretação ou aplicação do presente Acôrdo ou de seu Anexo, que não estiverem sujeitas às normas prescritas no capítulo XVIII da citada Convenção sôbre Aviação Civil Internacional, e não puderem ser resolvidas por meio de consulta, deverão ser submetidas a um Juízo Arbitral.

ARTIGO VII

Qualquer das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, notificar a outra de seu desejo de rescindir este Acôrdo. A notificação será simultaneamente comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. Feita a notificação este Acôrdo deixará de vigorar seis (6) meses depois da data de seu recebimento pela ou tra Parte Contratante, ~~xxxx~~ salvo se fôr retirada por acôrdo antes de expirar aquêles prazo.

prazo. Se não fôr acusado o recebimento da notificação pela Parte Contratante a quem foi dirigida, entender-se-á recebido da catorze (14) dias depois de o ter sido pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO VIII

Ao entrar em vigor uma convenção multilateral que tiver sido ratificada pelas duas Partes Contratantes, o presente Acôrdo e seu Anexo ficarão sujeitos às modificações decorrentes dessa convenção multilateral.

ARTIGO IX

O presente Acôrdo substitue quaisquer licenças, privilégios ou concessões porventura existentes ao tempo da sua ratificação, outorgados a qualquer título por uma das Partes Contratantes em favor de empresas aéreas da outra Parte Contratante.

ARTIGO X

O presente Acôrdo e todos os contratos relativos ao mesmo, serão registrados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO XI

Para o fim de aplicação do presente Acôrdo e seu Anexo:

- a) - A expressão "autoridades aeronáuticas" significara, no caso dos Estados Unidos do Brasil, o Ministro da Aeronáutica e, no caso da República do Peru, o Ministro da Aeronáutica, ou em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão que esteja autorizado a exercer as funções pelos mesmos exercidas;

- b) - A expressão "empresa aérea designada" significará qualquer empresa que uma das Partes Contratantes houver escolhido para explorar os serviços convenccionados e a cujo respeito houver sido feita uma comunicação por escrito, às autoridades aeronauticas competentes da outra Parte Contratante segundo o disposto no artigo II do presente Acordo;
- c) - O conceito de "serviço aéreo internacional regular" é o serviço internacional executado por empresas aéreas designadas, com frequência uniforme e segundo horários e rotas preestabelecidas e aprovados pelas Partes Contratantes.

ARTIGO XII

O presente Acôrdo será ratificado em conformidade com as disposições constitucionais de cada Parte Contratante, e entrará em vigor a partir do dia da troca das ratificações, o que deverá ter lugar o mais breve possível.

Ambas as Altas Partes Contratantes procurarão tornar efetivas as disposições do presente Acôrdo, no limite de suas atribuições administrativas, trinta (30) dias após a data de sua assinatura.

EM FÉ DO QUE, os Plenipotenciários acima nomeados firmaram o presente Acôrdo, em dois exemplares, nas linguas portuguesa e espanhola, ambos igualmente autênticos e lhes apõem os seus respectivos selos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro, aos vinte oito dias do mês de agosto de mil novecentos e cinquenta e três.

- a) Vicente Ráo
a) Nero Moura
a) Ricardo Rivera Schreiber

A N E X O

I

O Governo da República dos Estados Unidos do Brasil concede ao Governo da República Peruana o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro II anexo.

II

O Governo da República Peruana concede ao Governo da República dos Estados Unidos do Brasil o direito de explorar, por intermédio de uma ou mais empresas aéreas por êste designadas, serviços aéreos nas rotas especificadas no Quadro I anexo.

III

A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes nos termos do Acôrdo e do presente Anexo, gozarão no território da Outra Parte Contratante, em cada uma das rotas descritas nos Quadros anexos, do direito de trânsito e de pousar para fins não comerciais nos aeroportos abertos ao tráfego internacional bem como do direito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e malas postais nos pontos enumerados nos referidos Quadros, sob as condições reguladoras da Secção IV.

IV

a) - A capacidade de transporte oferecida pelas empresas aéreas das duas Partes Contratantes deverá manter uma estreita relação com a procura do tráfego.

b) - Um tratamento justo e equitativo deverá ser assegurado às ~~empresas~~ empresas aéreas designadas das duas Partes Contratantes para que possam gozar de igual oportunidade na exploração dos serviços convencionados.

c) - As empresas aéreas designadas pelas Partes

Contratantes deverão tomar em consideração, quando explorarem rotas ou secções comuns duma rota, os seus interesses mútuos a fim de não afetarem indevidamente os respectivos serviços.

d) - Os serviços convencionados terão por objetivo principal oferecer uma capacidade adequada à procura de tráfico entre o país a que pertence a empresa e o país a que ~~partenhe~~ se destina o tráfico.

e) - O direito de uma empresa aérea designada de embarcar e desembarcar, nos pontos e rotas especificadas, tráfico internacional com destino a ou proveniente de terceiros países será exercido em conformidade com os princípios gerais de desenvolvimento ordenado do transporte aéreo aceitos pelas duas Partes Contratantes, de modo que a capacidade seja adaptada:

- 1 - à procura de tráfico entre o país de origem e os países de destino,
- 2 - às exigências de uma exploração económica dos serviços considerados, e
- 3 - à procura de tráfico existente nas regiões atravessadas, respeitados os interesses dos serviços locais e regionais.

V

As consultas previstas no Artigo VI do Acôrdo poderão especialmente realizar-se, a pedido de uma das Partes Contratantes, a fim de que sejam examinadas as condições segundo as quais os princípios enumerados na Seção IV supra devem ser aplicados e, particularmente, para evitar que uma parte do tráfico seja desviada em prejuízo de uma das empresas aéreas designadas, entendido que não terão elas efeito suspensivo das medidas que qualquer das Partes Contratantes vier a tomar, com tal objetivo.

VI

VI

a) - As tarifas fixar-se-ão a níveis razoáveis, tomados em consideração todos os fatores relevantes e, em particular, o custo de exploração, lucros razoáveis, tarifas cobradas pelas outras empresas e as características de cada serviço, tais como velocidade e conforto.

b) - As tarifas a cobrar pelas empresas aéreas designadas de cada uma das Partes Contratantes, entre pontos no território peruano e pontos no território brasileiro, mencionados nos Quadros anexos, deverão ser submetidas à aprovação prévia das autoridades aeronáuticas para que entrem em vigor. A tarifa proposta deverá ser apresentada trinta (30) dias, no mínimo, antes da data prevista para a sua vigência, podendo esse período ser reduzido, em casos especiais, se assim fôr acordado pelas referidas autoridades aeronáuticas.

c) - As empresas das Partes Contratantes entender-se-ão sobre as tarifas para passageiros e carga a aplicar nas seções comuns de suas linhas, com conhecimento das respectivas autoridades aeronáuticas, após consulta, se fôr caso disso, às empresas aéreas de terceiros países que explorem os mesmos percursos, no todo ou em parte.

d) - As recomendações da Associação Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.) serão tomadas em consideração para a fixação das tarifas.

e) - No caso de não poderem as empresas chegar a acordo sobre as tarifas a fixar, as autoridades aeronáuticas competentes das duas Partes Contratantes esforçar-se-ão por chegar a solução satisfatória.

Em último caso, proceder-se-á em conformidade com o disposto no artigo IV do Acôrdo.

VII

Quaisquer modificações das rotas aéreas mencionadas nos Quadros anexos, excetuadas as que alterarem os pontos servidos no território da outra Parte Contratante, não serão consideradas como alteração do Anexo. As autoridades aeronáuticas de cada ~~uma~~ uma das Partes Contratantes poderão, por conseguinte, proceder unilateralmente a uma tal modificação, desde que sejam disto notificadas, sem demora, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Se estas últimas autoridades, considerados os princípios enunciados na secção IV do presente Anexo, julgarem os interesses de suas empresas aéreas nacionais prejudicados pelas empresas de outra Parte Contratante, por já estar assegurado o tráfego entre o seu próprio território e a nova escala em terceiro país, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes consultar-se-ão a fim de chegar a um acôrdo satisfatório.

VIII

Depois de entrar em vigor o presente Acôrdo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes deverão comunicar uma à outra, tão cedo quanto possível, as informações concernentes às autorizações dadas as respectivas empresas aéreas designadas para explorar os serviços convencionados ou parte dos referidos serviços. Essa troca de informações incluirá especialmente cópia das autorizações concedidas, acompanhadas de eventuais modificações, assim como dos respectivos anexos.

a) Ricardo Rivera Schreiber

a) Vicente Ráo

a) Nero Moura

QUADRO I

ROTAS BRASILEIRAS PARA O PERU
E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO PERUANO

A) - Rotas brasileiras com destino ao território do Peru:

- 1 - Do Brasil, via pontos intermediários na Bolívia, para Lima, em ambos os sentidos;
- 2 - Do Brasil para Iquitos e Lima, em ambos os sentidos.

B) - Rotas brasileiras através do território do Peru:

- 1 - Do Brasil, via território boliviano, para Lima e além para terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.
- 2 - Do Brasil para Iquitos e pontos além em terceiros países, segundo rotas razoavelmente diretas, em ambos os sentidos.

QUADRO II

ROTAS DO PERU PARA O BRASIL
E ATRAVÉS DO TERRITÓRIO BRASILEIRO

A) - Rotas peruanas com destino ao território brasileiro:

1. - Do Peru, via pontos intermediários na Bolívia, para Campo Grande, São Paulo e Rio de Janeiro, em ambos os sentidos.
2. - Do Peru, via Tabatinga, para Manaus e Belém, em ambos os sentidos.

B) - Rotas através do território brasileiro:

Dos pontos terminais estabelecidos nas rotas acima para quaisquer outros pontos e além para terceiros países, em ambos os sentidos, segundo rotas razoávelmente diretas.

700
A IMPRIMIR

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

Nº 1 310-A/51

Em 26/10/56

36
Cria um porto franco na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas e da outras providências; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça que opina pela sua constitucionalidade; com emendas da Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas; e com substitutivo da Comissão de Finanças.

PROJETO Nº 1 310/51 A QUE SE REFEREM OS PARECERES

CÂMARA DOS DEPUTADOS



PROJETO DE LEI Nº

151

nº 1.310 - 1951.

Cria um porto franco na cidade de Manaus, capital do Estado do Amazonas e da outras providências.
(Do Sr. Pereira da Silva)

Relatório de Comissão de Constituição e Justiça, de Transportes, Comunicações e Obras Públicas e de Finanças

24-10-57

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - É criado em Manaus, capital do Estado do Amazonas, um porto franco, destinado ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinadas ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limitrofes do Brasil na mesma região.

Art. 2º - O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do Rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatória, uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizado o porto franco, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1º - As terras destinadas ao porto franco criado nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2º - Será estudada a adaptabilidade da ilha de Marapatá, em frente a Manaus, como área complementar do porto franco, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3º - Na zona de porto franco que fôr demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais flutuante acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4º - Nas dependências internas do porto franco de Manaus, constituídas pelos terrenos agregados a suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias-primas provenientes das repúblicas limitôfres à Amazônia, bem como os correspondentes serviços de escritório.

C 115



A. Coelho

254

-2-

C 116 (2)

Art. 5º ~~As~~ mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área do porto franco de Manaus e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6º ~~Todos os artigos ou produtos entrados no porto franco poderão ser armazenados nos armazens do porto propriamente dito ou nos armazens ou depósitos privados existentes em suas dependências, não lhes podendo ser imputadas taxas de armazenagens, quando estocadas nos armazens ou depósitos privados.~~
acondicionados

Art. 7º ~~Será incluída na área do porto franco uma faixa de água de duzentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão estacionar, sujeitas ao mesmo regime do porto franco, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido - ou jangadas de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.~~

Art. 8º ~~As mercadorias estocadas ou beneficiadas na área do porto franco poderão ser incorporadas à circulação nacional, mediante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes e mais impostos em que incidam por esse motivo.~~

Art. 9º ~~A administração do porto franco de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manaus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma do próprio Governo Federal.~~

Art. 10º ~~O Poder Executivo, dentro de sessenta dias após a promulgação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização do porto franco de Manaus e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.~~

Art. 11 ~~Enquanto as obras de construção do porto franco não estiverem concluídas, a União entrará em acordo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regimen do porto franco entre imediatamente em vigor utilizando alguns dos armazens da mesma companhia.~~

Art. 12 ~~O porto franco de Manaus é considerado empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correndo as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta a verba a que se refere o art. 199 da Constituição, autorizando desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias até o limite de Cr\$ 20.000.000,00 para custeio das despesas com~~



C 117

os serviços e encargos que forem projetados e orçados para o referido porto franco.

Art. 13 - A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14 - Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 1951.

Antônio Maia

Antônio Maia

Ruy Araújo

Guilherme Araújo

Jayme Araújo

Pereira da Silva

Pereira da Silva

André Tracajo

Plínio Filho

Plínio Coelho

Paulo Nery

JUSTIFICAÇÃO

O porto franco de Manaus é uma decorrência das dificuldades geográficas do meio e da solidariedade continental que tem sido a linha dominante de nossa política internacional. Com ele melhoramos as condições de abastecimento de toda a bacia amazônica, simplificamos as urgentes necessidades de crédito da região e fazemos às repúblicas limitrofes um memorável gesto de boa vizinhança.

Na região amazônica o Brasil ocupa o baixo e médio curso dos rios, isolando os seus vizinhos nos altos cursos inacessíveis à navegação de grande tonelagem. Por isso, o comércio de importação e exportação das regiões amazônicas da Bolívia, Peru, Colômbia e Venezuela tem de fazer-se por intermédio do Brasil e dos seus portos organizados de Manaus e Belém. Esse comércio, porém, realiza-se em maior parte através do porto de Manaus, localizado no centro geográfico da bacia amazônica e recebendo e operando navios de grande tonelagem ou calado.

As operações comerciais de nossos bons vizinhos, porém, realizam-se com grande dificuldade, em um penoso e complexo sistema de trânsito, que não permite sequer o reacondicionamento das mercadorias, quando necessário.

Sua exportação também é feita com evidente prejuízo de sua economia, pela falta de beneficiamento de seus produtos. As populações da região amazônica de nossos vizinhos ainda não encontraram certas facilidades de natureza industrial que permitam realizar ^{in loco} o beneficiamento de alguns dos seus produtos. Assim, por exemplo, a borracha produzida na Bolívia é exportada em bolas, sem lavagem, com uma redução considerável de valor, pe-



C 118 (4)

la impossibilidade de lavá-la na própria Bolívia. Essa mesma borracha, por sua vez, não pode ser lavada no Brasil sem incorporar-se à economia nacional e pagar, portanto, os direitos alfandegários. A mesma coisa póde ser dita do cedro e mogno do Perú, extraídos nos afluentes do rio Amazonas abaixo de Iquitos. Esse cedro e mogno não podem ser serrados no Perú, pela impossibilidade de subir o rio Amazonas até Iquitos e não podem descer o rio para serem serrados em Manaus, pois teriam de pagar os respectivos direitos de entrada. O mesmo pode ser dito da castanha da Bolívia, que não pode ser descascada; da balata da Colômbia e Venezuela, que não pode ser lavada e muitos outros casos semelhantes. Esses produtos têm, portanto, que ser exportados pelos seus produtores em estado bruto, obtendo nos mercados consumidores preços correspondentemente mais baixos.

É um dever de solidariedade internacional para o Brasil oferecer a esses países, como já lhes ofereceu a navegação interna dos seus rios, um modo de corrigir suas dificuldades de comércio, que será a criação do porto franco de Manaus. Por intermédio dele poderão importar suas cargas, beneficiar seus produtos e realizar assim a complementação de sua economia através desse largo, magnânimo gesto de fraternidade brasileira.

Por outra forma, esse porto franco não pode ter outra localização lógica que não seja Manaus. Manaus está no centro da região, equidistante de todas as fronteiras amazônicas. É o último porto ao qual chega a navegação de longo curso e é o centro donde irradia a maior parte da navegação fluvial que demanda as zonas de fronteira. Sendo o frete das grandes navios de longo curso muito menor do que o frete das pequenas embarcações fluviais, é evidente que as despesas de frete de qualquer mercadoria que demande a fronteira serão menores, se sua movimentação fôr feita por Manaus do que se fôr feita por Belém. E isso porque, se movimentada por Manaus, terá a menos o frete correspondente ao percurso de 1.000 milhas marítimas, correspondentes à distância entre Belém e Manaus e que serão transpostas em navios de longo curso se a carga fôr movimentada por Belém.

Além desses fatores internacionais, as vantagens nacionais a provir da criação desse porto franco não são menos importantes.

O abastecimento dos produtos estrangeiros é incerto e precário na região amazônica. A mais importante das causas dessa precariedade é a escassez de recursos financeiros na região para o custeio de grandes importações, que significam grandes imobilizações no valor



C119

original das mercadorias e em direitos alfandegários pesados. Disso decorre que os estoques importados são pequenos, sujeitos a um regime de escassez periódica e de elevação irrazoável de preços, decorrente dessa própria escassez.

A criação do porto franco eliminará em grande parte essa anormalidade. Os estoques importados para o porto franco irão sendo despachados e pagos os pesados direitos alfandegários na proporção das necessidades da região e dentro da área do porto franco poderão ser armazenados em armazens privados, livres do encarecimento rápido e esmagador determinado pelo crescimento geométrico das taxas de armazenagem no regime dos portos comuns.

Também o porto franco permitirá que as companhias comerciais com interesse no suprimento regular da região formem no porto franco estoques de sua própria conta para abastecimento de toda a região amazônica, dentro e fora do Brasil, o que reduzirá de muito as necessidades de numerário do comércio local para custeio de demoradas operações de importação. Mas, convém lembrar, esse regime somente é praticável no sistema de porto franco, pois assim evita-se ao estocquista estrangeiro o pesado onus da antecipação dos direitos alfandegários e dá-se-lhe o direito legal de fazer retornar suas mercadorias, se não forem consumidas, o que seria impossível se as tarifas alfandegárias já estivessem pagas.

Nacional e internacionalmente, o porto franco de Manaus é uma das obras de mais largo descortino administrativo de que o Brasil pode dotar a região amazônica e será, como revelação, como libertação de potencialidades criadoras, o marco de uma nova era na valorização econômica e social da Amazônia.

Sala das Sessões, em 23 de outubro de 1951.

Pereira da Silva

Ofício da Comissão de Justiça

CÂMARA DOS DEPUTADOS



Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1951.

Nº 95/51

Senhor Presidente:

Atendendo a deliberação da Comissão de Constituição e Justiça, solicito a Vossa Excelência se digne mandar tomar as devidas providências, no sentido de que seja ouvido o Ministério da Fazenda, a respeito do projeto de lei n. 1 310, de 1951, que dispõe sobre a criação de um porto franco, em Manaus.

Aproveito a oportunidade para reiterar a Vossa Excelência os protestos de estima e distinta consideração.

BENEDITO VALADARES
Presidente da Comissão de Constituição e Justiça

A SUA EXCELENCIA O SENHOR DOUTOR NEREU RAMOS
PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

A quem fez a requisição

18.1.52

Francisco Gurgel do Amaral

Informações prestadas

pelo

Aviso

Nº 9

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria dos Serviços Legislativos
JAN 25 1952
PROTOCOLO GERAL
Nº 3000

S.C. 232.903/51

CÂMARA DOS DEPUTADOS
Diretoria dos Serviços Legislativos

JAN 24 1952

PROTOCOLO GERAL
0103

11-1-52

C 121

Senhor 1º Secretário:

Em referência ao ofício de V.Exa. nº 2.234, de 13 de novembro último, solicitando o pronunciamento deste Ministério a respeito do projeto nº 1310, de 1951, que cria um porto franco na cidade de Manaus, transmito a V.Exa. cópias dos pareceres da Diretoria das Rendas Aduaneiras e da Diretoria Geral da Fazenda Nacional, com os quais estou de acordo.

Aproveito a oportunidade para renovar a V.Exa. os protestos da minha alta estima e mais distinta consideração.

Horacio Lafer

Horacio Lafer

Ao Exmo. Sr. Deputado Francisco Gurgel do Amaral Valente,
DD. 1º Secretário da Câmara dos Deputados.
JG/DDU.

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO

Nº 1310 - 1951

C 122

3/2/51

CRIA UM PÔRTO FRANCO NA CIDADE DE MANÁUS, CAPITAL DO ESTADO DO AMAZONAS E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS

O PROJETO Nº 1 310-1951, JUNTO EM AVULSO ÀS FLS. 2/3, CRIA UM PÔRTO FRANCO NA CIDADE DE MANÁUS, CAPITAL DO ESTADO DO AMAZONAS, DESTINADO AO ARMAZENAMENTO OU DEPÓSITO, GUARDA, CONSERVAÇÃO, BENEFICIAMENTO E RETIRADA DE MERCADORIAS, ARTIGOS E PRODUTOS DE QUALQUER NATUREZA, PROVENIENTES DO ESTRANGEIRO E DESTINADOS AO CONSUMO INTERNO DA AMAZÔNIA, BEM COMO DOS PAÍSES INTERESSADOS, LÍMITROS DO BRASIL, NA MESMA REGIÃO.

2. COGITA O PROJETO DA LOCALIZAÇÃO DO PÔRTO FRANCO, SUA INSTALAÇÃO E FUNCIONAMENTO, PARA O QUE O GOVERNO FEDERAL OBTERÁ POR DOAÇÃO DO ESTADO DO AMAZONAS AS TERRAS NECESSÁRIAS, OU POR DESAPROPRIAÇÃO, PARA FINS DE UTILIDADE PÚBLICA, NA FORMA REGULAMENTAR.

3. DISPÕE AINDA O PROJETO DO ESTUDO DA ADAPTABILIDADE DA ILHA DO ^{MARAPATA} MARAJÓ, EM FRENTE A MANÁUS, COMO ÁREA COMPLEMENTAR DO PÔRTO, RESERVADA A CERTOS PRODUTOS QUE POSSAM NELA SER DEPOSITADOS, PARA FINS DE BENEFICIAMENTO, SEM POSSIBILIDADE DE DETERIORAÇÃO QUE LHE DIMINUAM O VALOR COMERCIAL.

4. PREVÊ A CONSTRUÇÃO, NA ZONA DO PÔRTO FRANCO QUE FOR DEMARCADA, DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS COM ARMAZENS TERRESTRES E CAIS FLUTUANTE ACOSTAVEL, SEGUNDO O TI-

PO EXIGIDO PELA GRANDE VARIAÇÃO DO NÍVEL DAS ÁGUAS DA REGIÃO.

5. FACULTA AOS PARTICULARES QUE DESEJAREM ARRENDAR TERRENOS NAS DEPENDÊNCIAS INTERNAS DO PÔRTO FRANCO - CONSTITUIDAS PELOS TERRENOS AGREGADOS E SUAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, PARA O FIM DE CONSTRUIREM DEPÓSITOS DE MERCADORIAS OU MONTAR INDÚSTRIA DE BENEFICIAMENTO DE MATERIAS PRIMAS PROVENIENTES DAS REPÚBLICAS LÍMITROFES À AMAZÔNIA, BEM COMO OS CORRESPONDENTES SERVIÇOS DE ESCRITÓRIO.

6. DE ACÓRDO COM O ESTATUIDO NO ART. 9º DO PROJETO, A ADMINISTRAÇÃO DO PÔRTO FRANCO DE MANÁUS PODERÁ SER CONFIADA À COMPANHIA CONCESSIONÁRIA DO PÔRTO DE MANÁUS, MEDIANTE AS CONDIÇÕES QUE A UNIÃO ESTABELECE, OU TER ESSE PÔRTO ADMINISTRAÇÃO AUTÔNOMA DO PRÓPRIO GOVÉRNO FEDERAL.

7. ENQUANTO AS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DO PÔRTO FRANCO NÃO ESTIVEREM CONCLUÍDAS, A UNIÃO ENTRARÁ EM ACÓRDO COM A COMPANHIA CONCESSIONÁRIA DO PÔRTO DE MANÁUS PARA QUE O REGIME DO PÔRTO FRANCO ENTRE EM VIGOR IMEDIATAMENTE, UTILIZANDO-SE PARA ISSO ALGUNS DOS ARMAZENS DA MESMA COMPANHIA.

8. POR FIM O PROJETO CONSIDERA O PÔRTO FRANCO DE MANÁUS COMO EMPREENDIMENTO COORDENADO COM O PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA, CORRENDO AS DESPESAS DE SUA INSTALAÇÃO, CONSERVAÇÃO E FUNCIONAMENTO À CONTA DA VERBA A QUE SE REFERE O ARTº 199 DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, FICANDO O GOVÉRNO FEDERAL AUTORIZADO A FAZER AS OPERAÇÕES DE CRÉDITO NECESSÁRIAS, ATÉ O LIMITE DE CR\$ 20 000 000,00 PARA O CUSTEIO DAS RESPECTIVAS DESPESAS.

174
9. COMO SE VÊ, TRATA-SE DE EMPREENDIMENTO DE GRANDE VULTO E QUE REQUER ESTUDO ATENTO NEM SÓ QUANTO ÀS POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DA NAÇÃO, COMO QUANTO AOS RESULTADOS BENÉFICOS E PRÁTICOS QUE DELE POSSAM ADVIR.

10. O MOVIMENTO DE IMPORTAÇÃO ESTRANGEIRA PELO PORTO DE MANÁOS É RELATIVAMENTE PEQUENO.

11. BASTA VER QUE, ENQUANTO A RENDA PRÓPRIAMENTE A DUANEIRA ARRECADADA PELO ALFÂNDEGA DE MANÁUS NOS EXERCÍCIOS DE 1949 E 1950 E NO PERÍODO DE JANEIRO A NOVEMBRO DE 1951, INCLUSIVE DEPÓSITOS, IMPORTARAM, RESPECTIVAMENTE, EM CR\$ 6 768 613,90, 4 661 327,10 E 10 745 185,90, AS RENDAS INTERNAS, NESSE MESMO PERÍODO, FORAM DE CR\$ 27 835 048,00, 30 263 817,60 E 47 427 891,10, RESPECTIVAMENTE.

12. RELATIVAMENTE ÀS MERCADORIAS DOS E PARA OS PAÍSES LIMÍTROFES - PERÚ, BOLÍVIA E VENEZUELA - QUE PASSAM PELOS PORTOS DE MANÁUS E BELÉM, HÁ A CONSIDERAR QUE SÃO ELAS DESPACHADAS EM TRÂNSITO, DE ACÔRDO COM OS TRATADOS DE COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO FIRMADOS PELO BRASIL COM ÊSSES PAÍSES AMIGOS, TRATADOS QUE ISENTAM DITAS MERCADORIAS DE PAGAMENTO DE QUALQUER IMPOSTO FEDERAL, ESTADUAL OU MUNICIPAL A NÃO SEREM AS DESPESAS DECORRENTES DE INDENIZAÇÃO POR PRESTAÇÃO DE SERVIÇO, RESPEITADOS OS REGULAMENTOS FISCAIS E DE POLÍCIA, EM VIGOR NO BRASIL.

13. ESSAS MERCADORIAS QUANDO PRECISAM DESCARREGAR EM UM DOS PORTOS DE BELEM OU MANÁUS, PELO FATO DE OS NAVIOS QUE AS TRANSPORTAM, PROCEDENTES DA EUROPA OU DA AMÉRICA DO NORTE, NO CASO DE IMPORTAÇÃO, OU DA BOLÍVIA, PERÚ OU VENEZUELA, QUANDO SE TRATE DE EXPORTAÇÃO DÊSSES TRÊS PAÍSES SÃO CONSIDERADOS EM TRÂNSITO E COMO TAL RECOLHIDOS AOS ARMAZENS PRÓPRIOS, DAS EMPRESAS EXPLORADORAS DOS PORTOS DE

BELÉM E MANÁUS, NA FORMA DO CAPÍTULO IV, TÍTULO VIII, DA NOVA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DAS ALFÂNDEGAS E MESAS DE REN
DAS, EM HARMONIA COM O DISPOSTO NOS CITADOS TRATADOS E
AÍ PERMANECEM, PELO PRAZO LEGAL, SEM QUAISQUER OUTROS -
GRAVAMES ALEM DAQUELES JÁ ACIMA MENCIONADOS.

14. NÃO ME PARECE HAVER, ASSIM NECESSIDADE URGEN
TE DA CREAÇÃO DO PÔRTO FRANCO DE MANÁUS, DE QUE COGITA O
PROJETO EM EXAME.

15. DEVO AINDA ESCLARECER QUE O GOVERNO FEDERAL
COGITA DE, EM BREVE ESTABELECEER O CÓDIGO ADUANEIRO, EM
SUBSTITUIÇÃO À CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DAS ALFANDEGAS E ME
SAS DE RENDAS, DISCIPLINANDO TODO O SERVIÇO ADUANEIRO DA
UNIÃO, TENDO, NESSE SENTIDO, O SENHOR MINISTRO DA FAZEN-
DA BAIXADO PORTARIA DESIGNANDO A COMISSÃO QUE, SOB A
PRESIDÊNCIA DO DIRETOR DAS RENDAS ADUANEIRAS, FARÁ A RE-
VISÃO DA CONSOLIDAÇÃO E ORGANIZARÁ O ANTE PROJETO DO CÔ-
DIGO ADUANEIRO, PARA O NECESSÁRIO ESTUDO E APROVAÇÃO.

16. EM 1946, QUANDO MINISTRO DA FAZENDA O SENHOR
GASTÃO VIDIGAL, FOI DESIGNADA UMA COMISSÃO, SOB MINHA
PRESIDÊNCIA, PARA ELABORAR O ANTE PROJETO DO CÓDIGO ADUA
NEIRO.

17. ESSE PROJETO FOI ORGANIZADO E ENVIADO EM MEN
SAGEM AO CONGRESSO NACIONAL, CUJO RELATOR DESIGNADO, DE-
CLARANDO TRATAR-SE DE TRABALHO QUE FOCALIZA ASSUNTO DE
MAGNA IMPORTÂNCIA E QUE RECOMENDA OS SEUS AUTORES, REQUE
REU FÔSSE ELE PUBLICADO PARA QUE, NO PRAZO REGULAMENTAR,
RECEBESSE SUGESTÕES (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, DE
21-12-46).

18. O PROJETO, EM SEU TÍTULO III, CAPÍTULO III,
TRATA DAS ZONAS, PORTOS E ENTREPOSTOS FRANCOS, DISCIPLI-

NANDO A MATÉRIA.

19. NÃO TENDO SIDO ATÉ HOJE SOLUCIONADO O CASO E PRECISANDO, JÁ AGORA, ATUALIZAR CERTAS MEDIDAS, BAIXOU O SENHOR MINISTRO A PORTARIA A QUE ACIMA ME REFIRO, MANDANDO ORGANIZAR NOVO PROJETO DO CÓDIGO ADUANEIRO, O QUE SERÁ FEITO COM A POSSIVEL PRESTESA.

20. O QUE ACIMA FICA EXPOSTO PARECE ACONSELHAR UMA MELHOR OPORTUNIDADE PARA A MEDIDA DE QUE COGITA O PROJETO Nº 1 310, DE 1951, DA CÂMARA DOS DEPUTADOS.

A' CONSIDERAÇÃO DO SENHOR DIRETOR GERAL.

D.R.A., EM 19-12-1951.

(A) OSCAR DE LIMA CHAVES
DIRETOR

*Confere com o original.
D.R.A., 19-12-951
Rubina Pereira
Cp. Adm. d. "F" - G.O.*

x

DIRETORIA GERAL DA FAZENDA NACIONAL

Manifestando-me de inteiro acôrdo com o parecer da Diretoria das Rendas Aduaneiras, submeto o assunto à consideração superior.

Diretoria Geral da Fazenda Nacional

3 JAN 1952

a) Alberto de Andrade Queiroz

Diretor Geral

| |
|---------------------|
| VISTO |
| Gabinete M. Fazenda |
| Em 11/1/52 |
| <i>[Signature]</i> |
| CHEFE DO GABINETE |

Confere com o original.

[Signature]
Dora Dutra Ururahy
Aux.

A. G. fez a requisição

Parecer da

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Projeto nº 1310 (Do sr. Pereira da Silva)

C 127 (13)

Com o Projeto nº 1310, de 1951, o ilustre representante do Amazonas, sr. Pereira da Silva propõe a criação de um porto franco na cidade de Manaus. Constan do processo as informações prestadas pelo Ministério da Fazenda, as quais, por se referirem à conveniência e oportunidade da providencia visada, escapam à competência desta Comissão. Junta-se também ao presente parecer o novo "avulso" mandado publicar a pedido do autor do Projeto e que pelo mesmo nos foi entregue para ser anexado ao processo.

Sob o ponto de vista constitucional e juridico, nada ha que impeça a ulterior tramitação do Projeto, sobre cujo mérito dirão as demais doudas Comissões a que foi distribuido.

Parecer da Comissão

A Comissão de Constituição e Justiça opina favoravelmente ao Projeto nº 1310-51, de autoria do sr. Pereira da Silva.

Sala Afranio de Melo Franco, de agosto de 1952

Antônio Balbino, pela
Constitucionalidade
Godói Filho, pela
Constitucionalidade
Osvaldo Trigueiro

Augusto Meira - Presidente

Presidente

Castilho Cabral

Castilho Cabral

Relator

Jarbas Maranhão

Daniel Barvalho, somente quanto
à constitucionalidade

Janercio Neves

Benedito Valadares

Ulysses Guimarães

Alberto Battino

Otávio Corrêa

Dantas Junior

Tasso Moura, pela constitucionalidade.

Alencar Arraípe, pela constitucionalidade

137

(23)

(2) ~~adotado~~ pela COMISSÃO DE FINANÇAS

(1) Substitutivo ao Projeto nº 1.310/51, que

Cria uma zona franca na cidade de Manaus capital do Estado do Amazonas e dá outras providências.

(do Sr. Pereira da Silva)

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. É criada, em Manaus, Capital do Estado do Amazonas, uma zona franca destinada ao armazenamento ou depósito, guarda, conservação, beneficiamento e retirada de mercadorias, artigos e produtos de qualquer natureza, provenientes do estrangeiro e destinados ao consumo interno da Amazônia, como dos países interessados, limítrofes do Brasil ou que sejam banhados por águas tributárias do rio Amazonas.

Art. 2º. O Governo Federal fará demarcar, nas imediações da cidade, à margem do Rio Negro e em lugar que reúna condições de calado e acostagem satisfatória; uma área de terras não inferior a duzentos hectares, onde ficará localizada a zona franca, com as instalações e serviços adequados ao seu funcionamento.

§ 1º. As terras destinadas à zona franca criada nesta lei serão obtidas por doação do Governo do Estado do Amazonas ou mediante desapropriação para fins de utilidade pública, na forma da legislação em vigor.

§ 2º. Será estudada a adaptabilidade da ilha de Marapá, em frente a Manaus, como área complementar da zona franca, reservada a certos produtos que possam nela ser depositados, para fins de beneficiamento, sem possibilidade de deterioração que lhes diminuam o valor comercial.

Art. 3º. Na zona franca que for demarcada, serão construídas instalações portuárias com armazéns terrestres e cais flutuantes acostável, segundo o tipo exigido pela grande variação do nível das águas da região.

Art. 4º. Nas dependências internas da zona franca de Manaus, constituídas pelos terrenos agregados às suas instalações portuárias, será facultado aos particulares que o desejarem arrendar terrenos para o fim de construir depósitos de mercadorias ou montar indústrias de beneficiamento de matérias-primas provenientes das repúblicas limítrofes à Amazônia ou daquelas que sejam banhadas por cursos fluviais tributários do Rio Amazonas, bem como os correspondentes serviços de escritório.

Art. 5º. As mercadorias de procedência estrangeira, quando desembarcadas diretamente na área da zona franca de

C 138 (24) 2.

Manaus, e enquanto permanecerem dentro da mesma, não estarão sujeitas ao pagamento de direitos alfandegários ou quaisquer outros impostos federais, estaduais ou municipais que venham gravá-las, sendo facultado o seu beneficiamento e depósito na própria zona de sua conservação.

Art. 6º. Todos os artigos ou produtos entrados na zona franca poderão ser acondicionados nos armazéns de propriedade da administração do porto ou de particulares, dentro da zona franca, pagando as respectivas taxas de armazenagem".

Art. 7º. Será incluída na área da zona franca uma faixa de água de duzentos metros de largura, contada sobre a superfície do rio, na parte adjacente ao litoral do mesmo porto e na qual poderão estacionar, sujeitas ao mesmo regime da zona franca, embarcações e alvarengas convertidas em depósitos provisórios de mercadorias estrangeiras em trânsito rápido - oujangadas de toros de madeira estrangeira a serem beneficiadas dentro da área do porto.

Art. 8º. As mercadorias estocadas ou beneficiadas na área da zona franca poderão ser incorporadas à circulação nacional, mediante despacho regular e pagamento dos direitos alfandegários correspondentes a mais impostos em que incidam por esse motivo.

Art. 9º. A administração do porto da zona franca de Manaus poderá ser confiada à companhia concessionária do porto de Manaus mediante as condições que a União estabelecer ou ter administração autônoma do próprio Governo Federal.

Art. 10. O Poder Executivo, dentro de sessenta dias, após a promulgação desta lei, regulamentará as normas de operação e fiscalização da zona franca de Manaus, e estabelecerá a tabela das taxas devidas por sua utilização.

Art. 11. Enquanto as obras de construção da zona franca não estiverem concluídas, a União entrará em acordo com a companhia concessionária do porto de Manaus para que o regime do porto da zona franca entre imediatamente em vigor utilizando alguns dos armazéns da mesma companhia.

Art. 12. A zona franca de Manaus é considerada empreendimento coordenado com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, correndo as despesas de sua instalação, conservação e funcionamento à conta da verba a que se refere o art. 199 da Constituição, autorizado desde já o Governo Federal a fazer as operações de crédito necessárias até o limite de Cr\$ 20.000.000,00 para custeio das despesas com os serviços e encargos que forem projetados e orçamentos para a referida zona franca.

Art. 13. A presente lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Sala Rêgo Barros, em 10/10/1956.

Cesar Prieto - Presidente

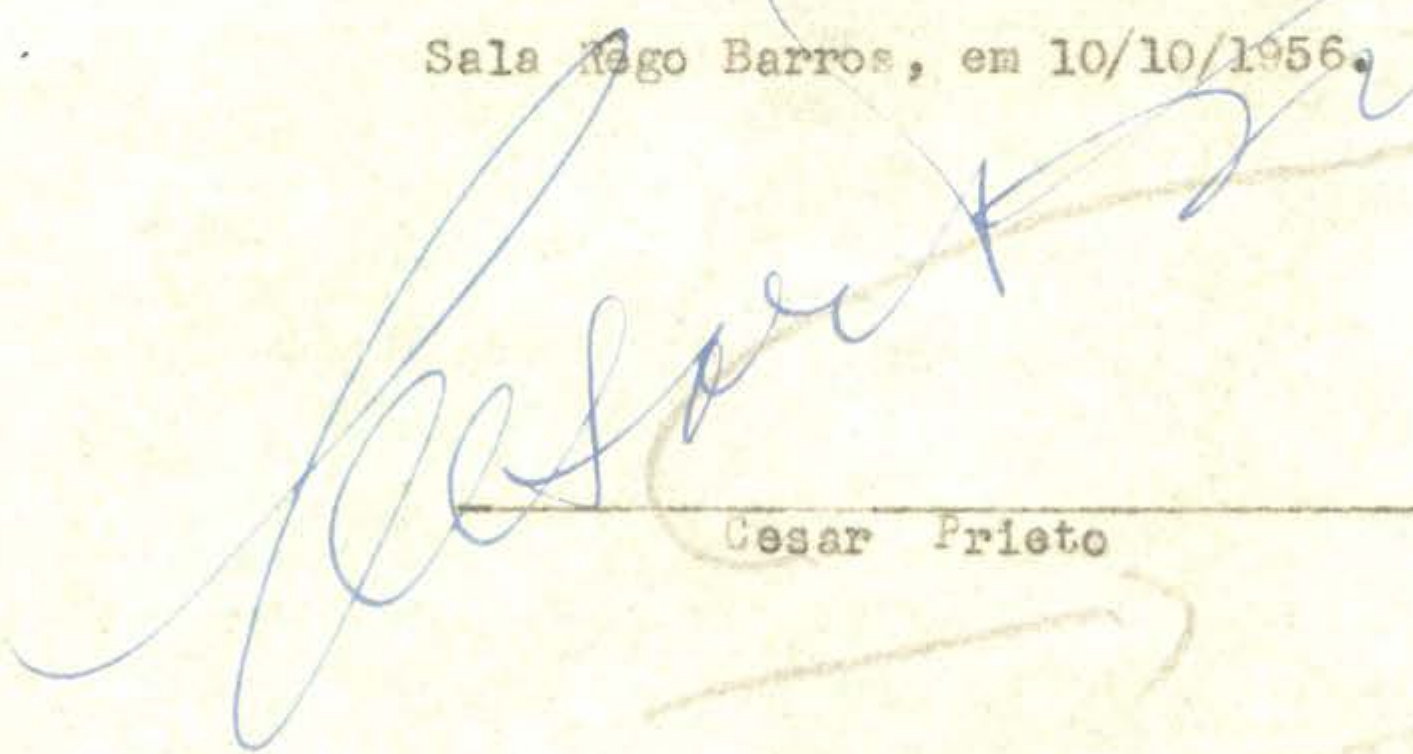
Chalbsud Biscaia-Relator

C - 139
PARECER DA COMISSÃO DE FINANÇAS (25)

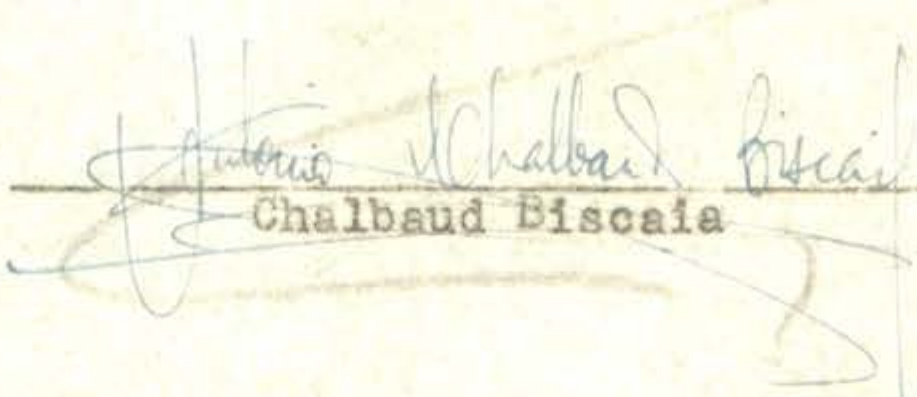
Projeto n. 1.310/51

A Comissão de Finanças, em sua 15a. reunião extraordinária, realizada em 10/10/1956, presentes os senhores: Cesar Prieto, Odilon Braga, Guilherme Machado, Lino Braun, Chalbaud Biscaia, Georges Galvão, Lopo Coelho, Celso Peçanha, Vitorino Corrêa, Sylvio Sanson, Saturnino Braga, Geraldo Mascarenhas, Praxedes Pitanga, Broca Filho, opina, por unanimidade, pela aprovação do substitutivo anexo, ao Projeto nº 1.310/51, de acordo com o parecer do Relator, Sr. Chalbaud Biscaia.

Sala Nêgo Barros, em 10/10/1956.


Cesar Prieto

Presidente


Chalbaud Biscaia

Relator

OBSERVAÇÕES

Para serem requisitadas informações
as Poderes burocráticos, por intermédio do
Ministério da Fazenda

Sala Administrativa, 7-11-51

Leandro de Azevedo, relator.

DOCUMENTOS ANEXADOS: