

ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO COMÉRCIO DA CASTANHA NO MÉDIO TOCANTINS *

CATHARINA V. DIAS
Geógrafa do C.N.G.

Na economia da Amazônia, ocupa lugar de realce o comércio das sementes oleaginosas. Mais de 2/3 desta exportação são representados pela castanha-do-pará (2.º produto de exportação em valor), em média anual de 30 a 35 mil toneladas, com valor total de 200 milhões de cruzeiros ou 11 milhões de dólares¹.

A *Bertholletia excelsa* é uma das árvores características da planície amazônica. Sua área de dispersão abrange, por isso, quase toda a Amazônia, exceto a região dos tributários do Alto Amazonas, do rio Juruá para montante. O castanheiro vive em grupos importantes denominados castanhais, formando mesmo grandes matas.

No estado do Pará, a castanha é o primeiro produto de exportação em valor. O gráfico de exportação do estado do Pará, no período 1950/1954 mostra claramente a posição ocupada pela castanha na exportação paraense. Nestes anos a exportação da castanha, oscilando entre 7 e 15 mil toneladas, é bem menor do que a exportação total. Seu valor, entretanto, representa quase sempre mais da metade de toda a exportação.

No estado do Pará, as regiões onde se adensam os castanhais, que mais contribuem para a produção comercial são as de Itacaiunas, Baixo Amazonas, Planalto, Xingu, Tocantina, Tapajós, Guajarina e Marajó. Entretanto, a região cujo eixo de escoamento é o rio Tocantins, que compreende as regiões de Itacaiunas, Planalto, Tocantina, é a mais importante do Pará. Ela condensa quase 2/3 da produção. Isto porque não só a região considerada fica quase toda em "terra firme", como também porque toda a atividade econômica se concentra na indústria extrativa da castanha.

Os processos e problemas, que envolvem o comércio da castanha, se apresentam de modo geral com as mesmas características, em qualquer das regiões acima citadas. A escolha para estudo de minúcia recaiu sobre a região do Itacaiunas no Médio Tocantins pois é a principal produtora do estado do Pará. Nela está o município de Marabá, o primeiro produtor (mais da metade da produção de todo o estado), razão pela qual para ela convergem as atenções do comércio de exportação;

* Comunicação apresentada no XVIII Congresso Internacional de Geografia — Rio de Janeiro — 1956.

¹ BORGES, R. — "Castanhas e oleaginosas em geral" — Valorização econômica da Amazônia, subsídios para seu planejamento. Belém — 1954.

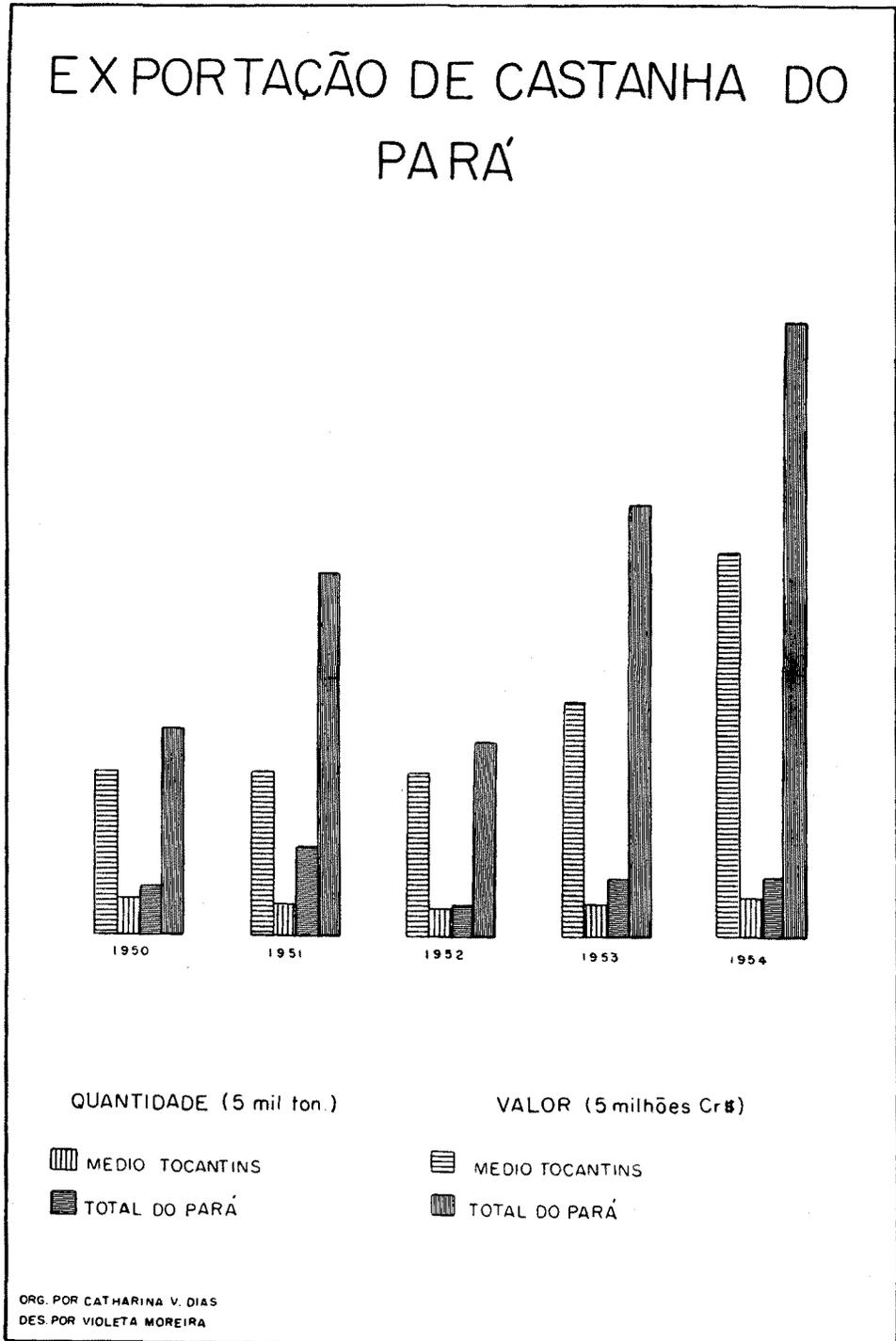


Fig. 1 — Gráfico de exportação de castanha-do-pará. Pelo gráfico acima podemos verificar a participação da zona do Médio Tocantins na exploração da castanha-do-pará no período de 1950-1954.

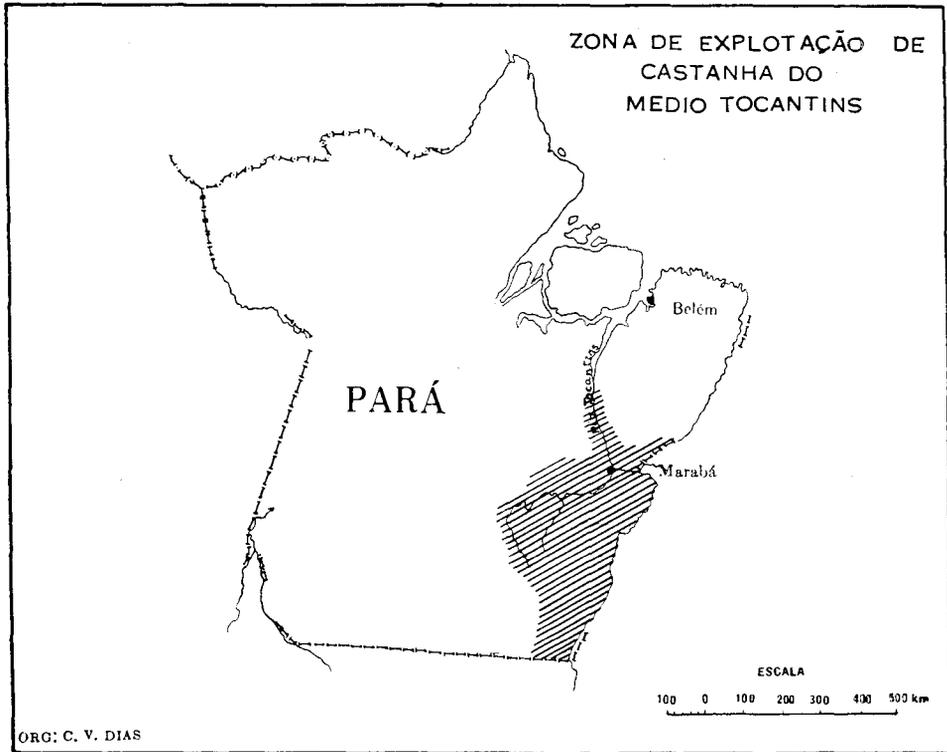


Fig. 2 — Zona de exploração de castanha no Médio Tocantins. Esta zona é constituída pelos municípios de Conceição do Araguaia, Marabá, Itupiranga e Tucuruí.

A região do Itacaiunas é constituída pelos municípios de Marabá e de Itupiranga, e, formado, principalmente, pela bacia hidrográfica do rio Itacaiunas, afluente da margem esquerda do rio Tocantins. Está localizada a sudeste do estado do Pará, na região limítrofe dos estados do Maranhão e Goiás. O eixo econômico é o próprio Tocantins. Em suas margens está localizada a cidade de Marabá, o mais importante centro comercial do Tocantins. Também pelo Tocantins escoa toda a produção regional. A área da região do Itacaiunas é de 73 868 quilômetros quadrados (6,25% do estado), com uma população de 14 401 habitantes (1,39% do estado).

OS PROBLEMAS DA PRODUÇÃO

Os castanhais explorados pertencem a particulares, ao patrimônio municipal, são de serventia pública ou constituem terras devolutas do estado.

O valor destas terras não está condicionado apenas à quantidade de produção da castanha. Também a maior proximidade dos dois centros urbanos — (Marabá e Itupiranga), facilita a exploração e transporte da castanha; a localização das propriedades em trechos navegáveis do rio, no curso inferior, facilita o transporte.

As grandes propriedades, embora não sejam raras, não constituem a maioria. Em grande parte pertencem ao estado.

Estas terras do estado são divididas em lotes de uma légua quadrada (4 356 hectares) e arrendados. O sistema de loteamento é feito partindo sempre das margens do rio para o interior; a "frente" da propriedade é paralela ao curso d'água.



Fig. 4 — Vista do pôrto de Marabá.

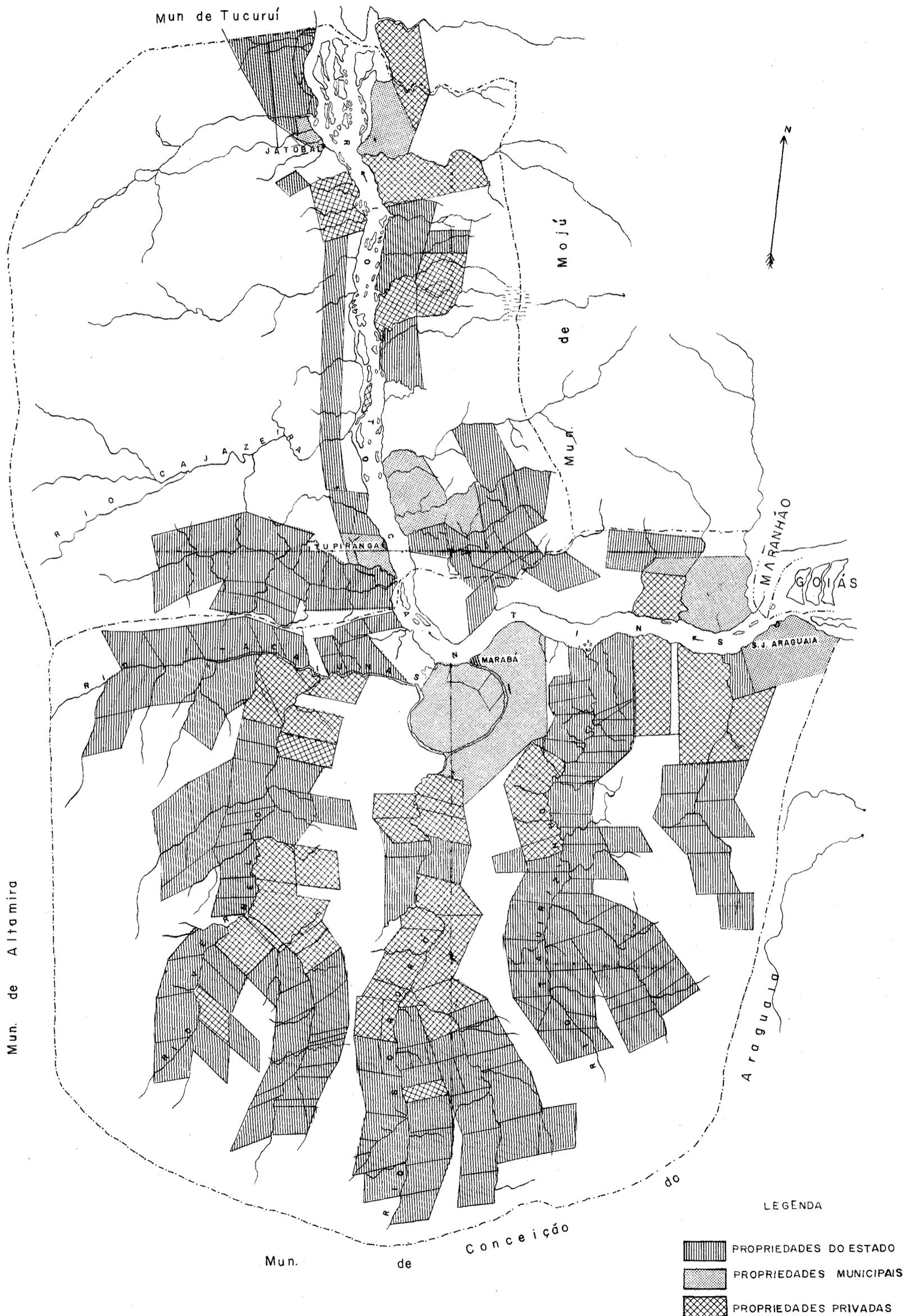
A importância das propriedades do estado é considerável. A produção dos municípios de Marabá e Itupiranga, dá maior realce às terras devolutas.

— Ano de 1955 —

MUNICÍPIOS	Terrenos devolutos	Terrenos licenciados	Terrenos de propriedade particular
Marabá.....	91 035 hl	52 695 hl	26 331 hl
Itupiranga.....	9 381	1 138	9 839
TOTAL.....	100 416	53 833	36 170
TOTAL REGIONAL: — 190 419 hl			

É por isto que em tôrno do arrendamento destas terras gira tôda a política do estado.

DISTRIBUIÇÃO DAS PROPRIEDADES DE CASTANHAIS DO MÉDIO TOCANTINS.



O sistema de arrendamento das propriedades do estado² procura evitar os grandes inconvenientes da economia extrativista, da seguinte forma:

— Impedindo a formação de grandes propriedades nas mãos de um único indivíduo — A extensão dos lotes é de uma légua quadrada (4 356 hectares).

— Promovendo a facilidade de comunicações entre os lotes — extensão de frente 6 000 metros — é limitado por um curso d'água.

— Proporcionando a franca comunicação dos diversos lotes com os centros urbanos e para isto, os arrendatários são obrigados a “promover a limpeza rigorosa dos igarapés e grotões, estradas e caminhos”.

— Procurando diversificar as atividades econômicas, para que as pessoas que se dedicam à exploração da castanha se dediquem também a outra atividade. Esta é a razão pela qual a lei estipula a cada arrendatário a feitura de um “roçado de 100 metros quadrados para plantação de cereais”.

— Para não extinguir a riqueza nativa da região, há ainda a obrigação de “plantar 200 castanheiros” em cada lote.

— Valorizando os lotes com beneficiamento dos mesmos — obrigação de construir sólidos barracões.

O contrato é de 5 anos e pode ser feito caso não haja outro pretendente.

Geralmente, tais itens não são observados. O arrendamento das terras obedece ao prestígio político; a localização de certos castanhais muito afastados das sedes municipais, tornam-os praticamente de impossível exploração por qualquer pessoa. As despesas que acarretam os “aviamentos” para os castanhais; os transportes para os centros estocadores (sobretudo Marabá) e o perigo das tribos indígenas, têm como consequência o abandono das pretensões que podem ter certos indivíduos na exploração do castanhal.

Por outro lado, a indústria extrativa da castanha, em virtude das atuais condições econômicas da população regional, não pode ser feita à base da pequena propriedade. As despesas exigidas pela exploração deste produto requerem o emprêgo de capital vultoso, o que o torna inacessível a qualquer pessoa.

Esta é uma das razões por que a produção dos castanhais é realmente mínima em relação às suas reais possibilidades.

SISTEMA DE EXPLOTAÇÃO DA CASTANHA

A castanha-do-pará, vegetando em terrenos altos e fortes (terra firme), na região do Tocantins chega a constituir formações compactas chamadas — castanhais.

A produção destes castanhais ocorre de modo bastante irregular, havendo anos em que a produção se apresenta abundante e outros em

² Decreto-lei n.º 3 143 — 11 de novembro de 1938 — Regulamenta o Serviço de Arrendamento de Terras para Exploração de Produtos Nativos. Belém do Pará — 1938.

que a safra é bem reduzida, isto é, com baixo rendimento por árvore. Assim em 1890 a produção era de 13 467 hl e no ano seguinte 145 890 hl. Com dados mais recentes:

1955 — 310 871 hl.

1956 — 100 000 hl.

Tal circunstância é fortemente agravada pelo fato de que os castanhais explotados são, em sua totalidade, nativos de modo que a estimativa das produções é muito mais aleatória que a de produtos cultivados.

A época mais importante da coleta fica compreendida entre dezembro e março, prolongando-se às vèzes até junho-julho. É a estação chuvosa, regionalmente chamada “inverno”.

A safra é financiada pelos comerciantes de Belém ou de Marabá e êste processo se chama na região “aviamento” ou “aviação”.

Assim os castanheiros são “aviados” pelos patrões, pois muito raramente êle trabalha por conta própria, na generalidade é o “camarada” contratado nos sertões de Goiás e do Maranhão, nos municípios do Baixo Tocantins ou na propriedade, mediante resgate das dívidas que êle tem no comércio. É impressionante a força atrativa que a região do Itacaiunas exerce sôbre a população das regiões do Baixo Tocantins e do sertão maranhense e goiano. Os problemas advindos do êxodo rural nestas regiões são imensos, pelo abandono dos seringais e culturas de cacau (Baixo Tocantins) fazendas de criação (norte de Goiás e Maranhão).

O tipo humano responsável pela coleta da castanha — é o castanheiro. Geralmente é a população pobre a quem o “patrão” (o dono do castanhal ou arrendatário) fornece adiantadamente a “aviação” necessária. Esta consiste em alimentos, roupas, tabaco, terçados, querosene e mesmo dinheiro que será posteriormente descontado na produção pela qual êle é responsável. Estabelece-se algumas vèzes um ‘pacto’ entre o “patrão” e o “camarada” no sentido de que a parte da castanha que lhe pertence seja vendida ao próprio patrão.

Êstes aviamentos são feitos na própria praça de Marabá e muitas vèzes os patrões, para poderem financiar os castanheiros, vendem adiantadamente ao comércio ou pessoas que possuem castanhais a produção de seu castanhal. É o único meio de explotá-lo. Êste fato tem o grande inconveniente de o comércio da castanha ficar na mão de uma dúzia de indivíduos, que não só possuem o dinheiro ou crédito indispensável ao funcionamento, como também as próprias embarcações para o transporte da castanha.

O castanheiro arma sua barraca no seio da própria floresta, com a cobertura fortemente inclinada para o chão; após a queda dos ‘ouricos’, começa a coleta incessante trazendo-os em paneiros para sua barraca.

O restante da família, em local abrigado, abre os ouriços a fortes golpes de “terçado” e retira as castanhas. Uma pessoa adestrada pode obter o rendimento diário de mais ou menos 2 hl. de sementes correspondendo ao conteúdo de 700 a 800 ouriços.

Reunidas as castanhas em regular quantidade, são levadas em canoas para os barracões do proprietário ou arrendatário do castanhal.

Daí é a castanha transportada diretamente em “pentas” e “motores” para outros de maior calado, que fazem o tráfego direto de Marabá ou Itupiranga para Belém (quando as águas do Tocantins o permitem) ou para Jatobal (ponto terminal da Estrada de Ferro do Tocantins).

O COMÉRCIO DA CASTANHA

O primeiro comércio com castanha deve datar do século XVII, quando os portugueses conquistaram a Amazônia. No século XIX, apesar de se verificar a exploração de certos castanhais, não era produto valorizado, pois não se pagava mais de 80 réis o alqueire (cerca de 20 quilos). Depois, por muito tempo, o prêmio foi de 100, 160 e 200 réis; 500 réis³ era considerado ótimo preço⁴.

Atualmente, a castanha-do-pará constitui importante gênero de exportação, só suplantado pela borracha e isto quando se considera toda a exportação da Amazônia. É negociada e exportada para todo o mundo, sendo as praças mais importantes New York e Liverpool. Em 1950 o valor médio do quilograma exportado foi de Cr\$ 6,40 (castanha com casca) e Cr\$ 16,40 (castanha sem casca)⁵.

O mecanismo do comércio da castanha pode ser resumido nas seguintes fases:

Sediadas em Belém do Pará existem várias firmas exportadoras, que vendem para o exterior a castanha-do-pará sob duas formas — bruta (com casca) ou beneficiada (descascada e seca).

Tais firmas adquirem a castanha dos comerciantes tocantinos que, por sua vez a compram dos produtores diretos. De modo geral, os exportadores durante o segundo semestre do ano, que corresponde à entressafra, entram em contacto com os importadores americanos e ingleses e vendem parte da produção do ano seguinte para embarque em março e agosto.

Na base dos preços obtidos esses exportadores compram também para entrega futura, antecipando parte do pagamento. Operação semelhante fazem os comerciantes com os produtores diretos. É o chamado “aviamento”.

Iniciada a safra, em janeiro, a partir de fevereiro os comerciantes começam a cumprir seus contratos, entregando a castanha vendida, com a qual o exportador prepara seus embarques para o exterior.

³ Correspondem atualmente a Cr\$ 0,10; Cr\$ 0,16; Cr\$0,20; Cr\$ 0,50.

⁴ Nesta época o valor do quilo de borracha era de Cr\$ 3,40.

⁵ Preço da borracha natural Cr\$ 26,31 o quilo.

No quadro regional tocantino três cidades desempenham, em relação ao comércio da castanha, papel de máxima importância — Marabá, Tucuri e Belém.

Marabá na confluência do rio Itacaiunas com o Tocantins, desenvolveu-se em virtude do comércio da castanha. O crescimento desta cidade, como centro comercial, se fez pela localização privilegiada em relação às vias de escoamento dos produtos explorados no Médio Tocantins.

É ela a responsável pelo “aviamento” dos castanheiros, em virtude das boas instalações de suas casas comerciais. Localizam-se em seu pôrto os armazéns para o estocamento da castanha, vinda da bacia do Itacaiunas. Seu movimentado pôrto é ponto terminal da “navegação de motor” que liga esta cidade tocantina com a capital paraense. É ainda nela, que durante a safra, residem os donos de castanhais ou comerciantes de castanha, representantes das firmas exportadoras estabelecidas em Belém.

Estes motivos fizeram com que Marabá exercesse domínio absoluto sobre o comércio da castanha na região do Tocantins.

Tucuruí, surgiu como cidade *rupture de charge*. Ponto terminal da navegação franca do Tocantins, em qualquer época do ano liga-se diretamente com Belém por meio dos “gaiolas”. É o ponto inicial da Estrada de Ferro do Tocantins, que contorna as corredeiras de Itaboca, verdadeiro obstáculo à navegação fluvial na época de estiagem. Sendo ponto de baldeação nela se construíram armazéns para estocar a castanha vinda de Marabá e que será transportada a Belém, por meio dos “gaiolas”.

Estes armazéns pertencem a particulares, geralmente de interesses muito ligados ao comércio da castanha.

Belém do Pará é a mais importante cidade do comércio da castanha. É o ponto de convergência de toda a produção de castanha-do-pará de todo o estado. Localizam-se na capital paraense as grandes firmas exportadoras, os bancos financiadores e as usinas de beneficiamento.

Existem atualmente, 7 dessas usinas de beneficiamento de castanha; o produto é descascado, estufado e enlatado. São, porém, insuficientes para beneficiar toda a castanha estocada em Belém. O restante é conservado em casca, como da sua procedência, com a diferença apenas de ser coberta e enxuta, e esporadicamente revolvida. Assim fica aguardando preço e transporte para exportação.

Muitas vezes, as castanhas vendidas com casca e assim embarcadas permanecem temporariamente em alvarenga, no rio, até que chegue o navio para levá-las, pois, as possibilidades de armazenagem em Belém são muito limitadas.

Estes fatores fazem com que as castanhas, com casca, sejam mais exportadas durante o fim da primavera e verão. As beneficiadas escoam durante todo o ano, verificando-se maior movimento durante a segunda metade.



Fig. 5 e 6 — Beneficiamento de castanha. Na cidade de Belém do Pará existem 7 fábricas de beneficiamento de castanha. As castanhas são então exportadas, descascadas, selecionadas e enlatadas. Geralmente as várias etapas do trabalho são realizadas por mulheres.



OS TRANSPORTES REGIONAIS E A CIRCULAÇÃO

O transporte da castanha das regiões produtoras ao pôrto exportador (Belém do Pará) é feito através das vias fluviais, e em um pequeno trecho, pela Estrada de Ferro do Tocantins.

Os rios responsáveis pela ligação dos castanhais com a cidade de Belém são constituídos pela rede hidrográfica do Itacaiunas (afluente da margem esquerda do Tocantins) e pelo trecho do Tocantins de Marabá para jusante.

O escoamento da castanha é facilitado pela coincidência da safra com o período de cheia dos rios.

O transporte estando intimamente ligado às vias fluviais, a castanha tem que ser retirada rapidamente dos barracões nos castanhais e estocada em Marabá ou Tucuruí para daí aguardar o transporte para Belém. Os igarapés, formadores dos afluentes do Itacaiunas secam rapidamente e para que a castanha não fique presa é preciso aproveitar enquanto é possível a navegação.

A existência de "travessões de areia" e de corredeiras nos cursos do Itacaiunas e do Tocantins, dificulta a navegação na época da estiagem.

O mais sério obstáculo à navegação fluvial é a corredeira de Itaboca, no Tocantins. Em uma extensão de 12 quilômetros um desnível de quase 72 pés intercepta completamente a navegação no "verão".

Para contornar este obstáculo houve adaptação de um sistema de embarcações — "motores", "batelões", "pentas" (pequenas canoas movidas por motor de explosão (5 HP).

Contornando a cachoeira de Itaboca, entre Tucuruí e Jatobal, pela margem esquerda do rio Tocantins, foi construída a Estrada de Ferro do Tocantins. Existem 117 quilômetros e 200 metros de trilhos com bitola de um metro. Esta via férrea, de modo geral, acompanha o rio.

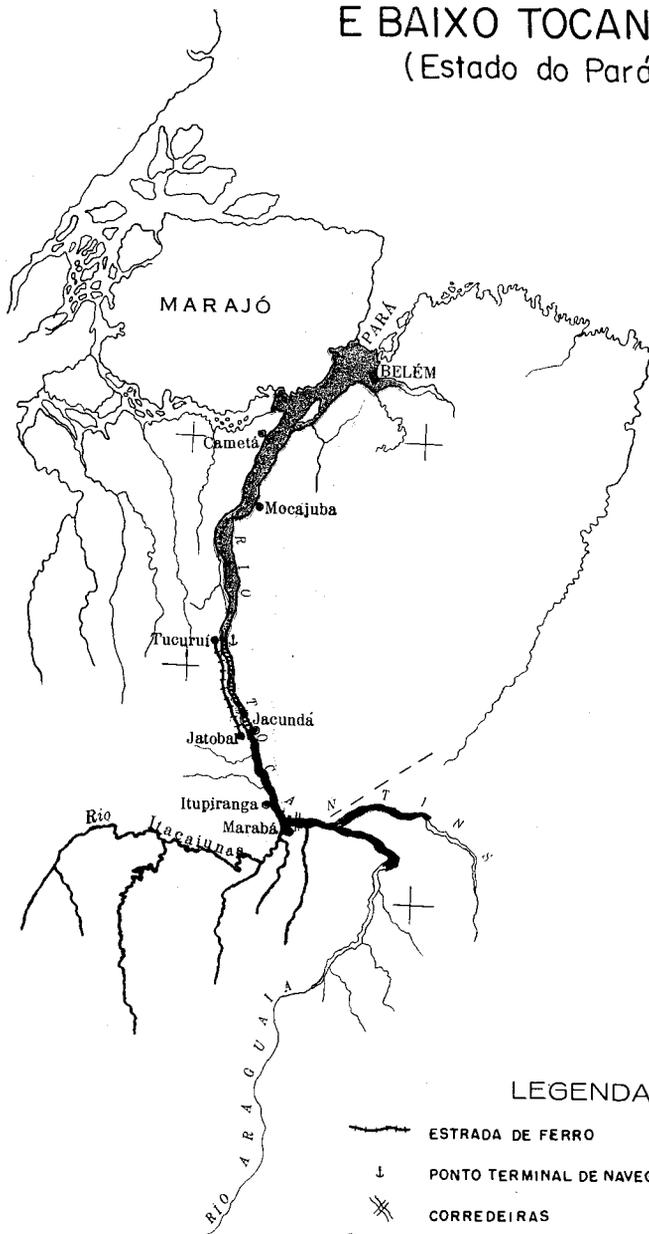
Embora abandonada, longe de apresentar condições normais para um regular funcionamento, a Estrada de Ferro do Tocantins desempenha papel importante na economia regional. É por meio dela que é evitado o trecho encachoeirado do Tocantins, no qual é impossível o tráfego na época da estiagem.

A CIRCULAÇÃO

Em seu conjunto, estes meios de transporte desempenham papel importantíssimo no transporte da castanha.

As viagens fluviais estão muito dependentes do regime dos rios. Durante o período das cheias não há necessidade de baldeações, apesar das corredeiras. Procuram-se os canais para passar estes obstáculos. As viagens entre Marabá e Belém se fazem seguidamente, dando assim escoamento à castanha acumulada.

NAVEGAÇÃO NO MÉDIO E BAIXO TOCANTINS (Estado do Pará)



LEGENDA

-  ESTRADA DE FERRO
-  PONTO TERMINAL DE NAVEGAÇÃO A "GAIOLA"
-  CORREDEIRAS
-  NAVEGAÇÃO A MOTOR
-  NAVEGAÇÃO A MOTOR NO INVERNO
-  NAVEGAÇÃO AÉREA
-  NAVEGAÇÃO A GAIOLA

Organizado por: C. V. Dias
Desenhado por: Violeta Moreira

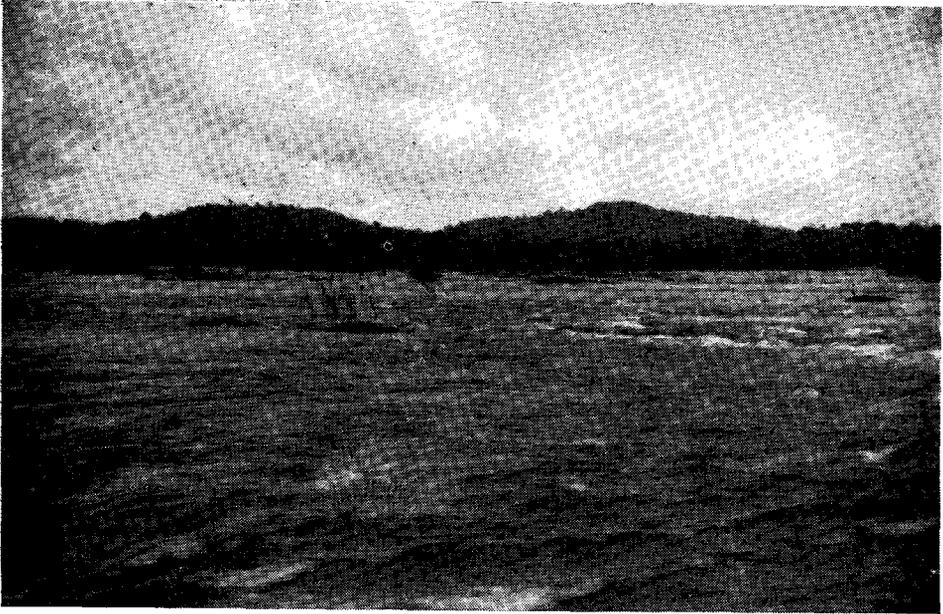


Fig. 8 — Cachoeira de Itaboca, obstáculo à navegação do Médio Tocantins na época do "verão".



Fig. 9 — "Motor" embarcação típica, adaptada às condições de navegabilidade do rio Tocantins.

Quando a safra é grande, na época da estiagem ainda há castanha estocada em Marabá; a navegação fluvial interrompida pela corredeira de Itaboca exige baldeação em Jatobal.

Se realmente êste sistema misto fluvial-ferroviário correspondesse às exigências da carga a transportar, o “verão” não se constituiria em óbice à economia regional.

Mas, a Estrada de Ferro do Tocantins, no estado em que se encontra, não permite escoamento rápido dos produtos exportados pela região.

Não há em Jatobal instalação de armazéns para guardar os produtos aí chegados. Ficam acumulados nas “praias”. A consequência é a deterioração sobretudo da castanha.

Na economia regional se reflete esta caducidade dos transportes. Justamente na época da estiagem, a castanha atinge no mercado de Belém seu preço mais alto. Em Marabá, há desvalorização do produto por causa das dificuldades acima mencionadas.

Não há solução imediata para êste problema dos transportes. As medidas a serem tomadas exigem estudo completo da região e do regime dos rios, o que na realidade não existe.

O capital vultuoso a ser empregado para a introdução de melhoramentos, que teriam como consequência o tráfego livre em qualquer época do ano, torna a solução por demais onerosa.

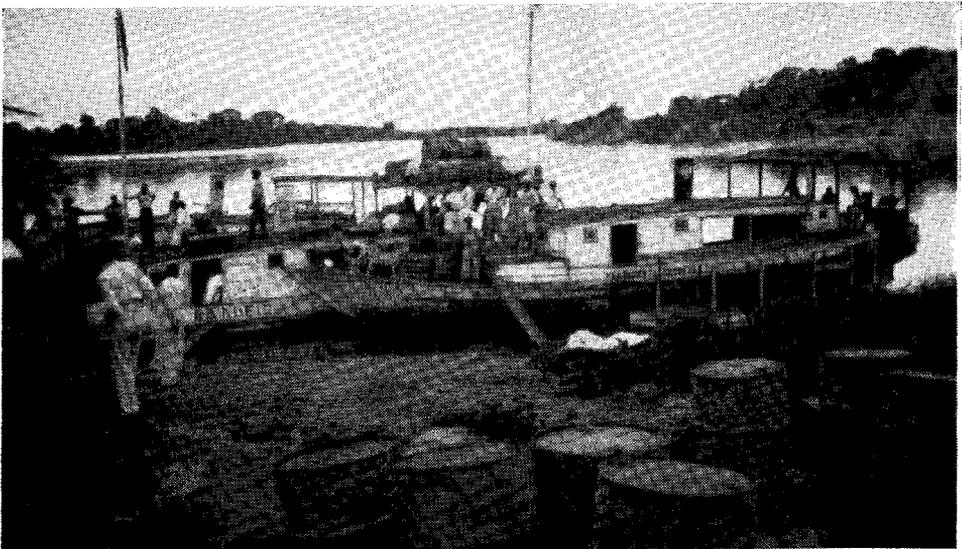


Fig. 10 — Vista parcial do “pôrto” de Jacundá, à margem direita do Tocantins, próximo à cachoeira de Itaboca. A carga é colocada na própria margem do rio e o trecho encachoeirado será ultrapassado pela rodovia.

OS GRANDES OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO DA CASTANHA

Existe realmente em relação ao comércio da castanha-do-pará uma série de fatores, quer de ordem interna, quer de ordem externa, que funcionam como verdadeiros obstáculos ao seu desenvolvimento.

As atuais condições da estrutura agrária, os sistemas de exploração, os transportes regionais, a falta de mais amplo beneficiamento do produto são dificuldades opostas ao comércio regional.

Estas deficiências têm reflexo profundo no comércio internacional da castanha. O exame de como tais fatores contribuem para a maior ou menor diminuição do comércio internacional, é indispensável à compreensão do problema.

Muito embora a safra se inicie em novembro ou dezembro, essa mercadoria só começa a aparecer nos mercados de Belém, em condições de exportação, em janeiro e fevereiro. Ora, nesta época já decorreram as festas natalinas, época de maior consumo do produto. A castanha fica armazenada à espera do Natal seguinte e o emprêgo de capital pelos comerciantes ingleses e americanos, durante o ano civil, não pode ser feito sem a expectativa de lucros compensadores. O preço da castanha vendida em janeiro, para consumo em dezembro, não pode ser alto. Agrava-se ainda a situação, pelo fato de não somente os produtores, mas, também os comissários exportadores nacionais disporem de grandes volumes na época em que se retraem os principais compradores. Obriga-os geralmente à entrega do produto de toda a safra a preços irrisórios, que a lei da oferta e da procura determina. Esse quadro se apresenta sempre no início e no meio da safra; no fim os preços se elevam de 30% a 100%.

A castanha é produto extremamente aleatório, cujo comércio enfrenta fatores de variação alucinante. Enquanto a safra de 1955 foi superior a 300 000 hectolitros, a de 1956 foi inferior a 100 000 hectolitros.

No mês de março de 1956, o preço da castanha em Belém ultrapassava Cr\$ 900,00 o hectolitro, não indo além de Cr\$ 600,00 em junho. É por isso que uma barcada de castanha vendida antecipadamente por determinado preço, muitas vezes é entregue quando a cotação já é muito maior ou muito menor.

Tudo isto é agravado pelo caráter perecível do produto. Se alguém o estoca, aguardando o preço, corre o perigo de que se estrague em grande parte. Quando chega a vendê-lo já a subida no preço não compensa a queda em quantidade.

Por outro lado, a castanha com casca exportada a granel, exige extraordinário espaço para a estiva, o que dificulta a sua aceitação para o transporte em qualquer navio. Isto porque, durante a viagem, transoceânica, essa mercadoria necessita de rigorosa e constante ventilação, devendo ser diariamente virada, a fim de evitar o mofo que a inutiliza. Para este trabalho é feito um engajamento especial, recrutando-se voluntários "pagos para ver o mundo".

Devido ao cuidado especial durante a viagem, uma tonelada de castanha necessita de 100 pés cúbicos de espaço para a estiva. Posteriormente, por se mostrar desaconselhável o embarque a granel, este tradicional sistema vem sendo substituído pela utilização de grades ou sacos de 1 1/2 ha de forma a equipará-la à castanha descascada⁶.

⁶ A castanha descascada é exportada em caixas de madeira com peso bruto de 82 libras (peso líquido 30 quilos) ocupando um espaço para estiva de 21 1/2 pés cúbicos.

Sendo a maior parte da castanha-do-pará exportada com casca, chega aos mercados externos onde vai encontrar exigências de tipos, de classificação por tamanho e pêso além das condições de bom estado de conservação que já alcançam a cota mínima de 93% para competir com similares que apresentam a 96% a 97%. Abaixo de 90% o produto incorre em procedimento oficial de devolução às praças exportadoras ou em confisco e destruição.

Esta precariedade de tratamento da castanha exportada resiste às condições de concorrência no mercado de consumo pelo seu grande valor nutritivo.

Durante a última guerra o único mercado importador foi os Estados Unidos da América do Norte, impondo dêste modo os preços.

Some-se a todos êstes inconvenientes, o fato de a castanha ser produto fortemente tributado. Ora, sendo assim é conveniente para sua competição comercial uma correspondente política tributária. Atualmente, estando a castanha classificada em 3.^a categoria, recebe um ágio de 38,60 por dólar ⁷.

BIBLIOGRAFIA

- BORGES, R. — "Castanhas e Oleaginosas em Geral". Valorização Econômica da Amazônia. Subsídios para seu Planejamento. Belém. 1954.
- DIAS, C. — "Marabá — Centro Comercial da Castanha" CNG — Rio de Janeiro. 1955. Inédito.
- "Boletim da Associação Comercial do Pará". Ano XV, n.º 10, outubro, 1955 — Belém.
- "Mensagem do Governador do Estado do Pará à Assembléia Legislativa do Estado". 1955.
- "Relatório apresentado ao Govêrno do Estado do Pará, pela Secretaria de Obras, Terras e Viação. Serviço de Cadastro Rural do Estado do Pará". Ano de 1954. Março, 1955).

DADOS ESTATÍSTICOS

- "Pará Estatístico". Ano 1954. N.º 4.
- Serviço de Cadastro Rural do Estado do Pará.
- Serviço de Estatística da Produção do Ministério da Agricultura.

RÉSUMÉ

La région du Medio Tocantins constitue à l'État du Pará la zone de plus haute production de la noix du Brésil, d'où le grand rôle qu'elle représente à l'économie de l'État, grâce à la place importante que la noix du Brésil occupe parmi les produits d'exportation.

La région que nous allons étudier embrasse les "municípios" de Baião, Tucuruí, Itupiranga, Marabá e Conceição do Araguaia, avec une surface de 126 531 km², au sudeste de l'État du Pará, et une population de 27 592 hab.

Les terres d'exploitation appartiennent à des particuliers ou à l'État et, dans ce cas, elles peuvent être "arrendadas" ou "aforadas" à des personnes intéressés à leur exploitation directe ou indirecte.

⁷ Há grande movimento dos interessados para transferi-la para a 4.^a categoria, a fim de melhorando o ágio, melhorar a cotação.

L'exploitation de la noix du Brésil au Medio Tocantins est faite dès premiers vingts ans du XXème siècle et nous pouvons dire que ce produit a remplacé le caoutchouc dans le commerce international.

Les procedés utilisés sont rudimentaires et dependent toujours du regime des fleuves, voie de transport la plus importante. La bassin hydrographique du Médio Tocantins, surtout celui de son affluent Itacaiunas facilita à l'époque des crues, la pénétration aux "castanhais". D'autre part, la région du Médio Tocantins, entre Conceição do Araguaia e Tucuruí, est moins accessible à cause des rapides, ce qui rend presque impossible l'écoulement de la production à la saison plus ou moins sèche, c'est a dire l'époque de estiege. Le Chemin de Fer Tocantins malgré la precarité de son fonctionnement est utilisé pour le transport du noix du Brésil, car il reste l'unique voie de transport possible dans cette époque. Heureusement la recolte coincide avec les époques de debordement des fleuves et comença, le commerce, n'est pas atteint avec beaucoup d'intensité.

Les villes, les plus importantes, du commerce de la noix du Brésil sont Marabá e Belém. Marabá grâce a sa localisation géographique constitue le pointe de concentration de la production de toute la région. Grâce a cela, elle est une des villes les plus importantes pour le commerce. La ville de Belém est aussi importante parce qu'elle represente le point où sont faites les transations avec l'exterieur, surtout avec les Etats Unids. D'ailleurs, à cause de cette organisation commerciale, les États Unids subvencionnent presque totalement l'exploitation de la noix du Brésil.

Il y a des grands inconvenients au systeme de propriété actuel, à la manière d'exploitation, à l'organisation du commerce. Ces inconvenients ont des consequences directes sur toute la région en étude, puisque celle a bénéficié trop peu, on peu dire même presque rien de l'immense richesse naturelle qu'elle possède.

SUMMARY

The zone of the highest production of Brazilian nuts is located at the region of the Medio Tocantins, in the State of Pará. This production makes that region of a great economical value to the State of Pará, for the Brazilian nuts are highly placed among the products for exportation.

The region which we propose to study includes the "municipios" of Baião, Tucuruí, Itupiranga, Marabá, e Conceição do Araguaia. It is located in the Southeast Pará; its area reaches 126 531 km² (square kilometers); and it has 27 592 inhabitants.

The exploitation lands are private properties, or else are private properties, or else are the State's, in which case may be "arrendadas" or "aforadas" to individual persons interested in their direct or indirect exploitation.

The Brazilian nuts have been exploited at the Medio Tocantins since the first twenty years of our XX th century. We can say that the Brazilian nuts have taken the place of the cautchouc in the international commerce.

The proceedings of the commerce are rudimentary. They depend on the rivers, which are the most important ways of communication in that region. The floods at the Medio Tocantins basin, and particularly of its tributary the Itacaiunas, make possible the penetration of the "castanhais". On the other hand, the region of the Medio Tocantins which lies between Conceição do Araguaia e Tucuruí is rendered less accessible because of the rapids; they to be almost impossible when the rainy season is over. The Tocantins railway, although in precarious conditions, is then utilised for conveying the product, because it is left the only mean of transportation at the time. Fortunately there is a coincidence between the harvest and the overflowing of the rivers.

The most important cities in the commerce of brazilian nuts are Marabá and Belém. To Marabá, due to its privileged geographical position, converges the production of the whole region. On the other hand, the transactions with foreing countries take place at Belém. The United States of America are our best market.

There are many errors in the system of properties, in the plan of exploitation, and in the organization of the commerce. These disadvantages bring about grave consequences to the region we are studying it does not profit from the great wealth in own.