

RELATO DE CAMPO: O PARANÁ NA ERA GLOBAL, DA REFINARIA AO PORTO DE PARANAGUÁ

Field report: Paraná in the global age, from refinery to the port of Paranaguá

**Thiago Henrique Valério Pereira
Pierre Alves Costa
Michele Serpe Fernandes
Belmiro Marcos Beloni
Robson Ferreira de Paula**

**Universidade Estadual do Centro-Oeste
Programa de Pós-Graduação em Geografia**

Campus CEDETEG: Rua Simeão Camargo Varela de Sá, 03 CEP 85.040-080 – Guarapuava-PR
{thiagovpereira; alvespierre75; micheleserpe}@hotmail.com; belmiro@utfpr.edu.br; geograforobson@gmail.com

RESUMO

O trabalho de campo realizado tem como propósito abordar os aspectos econômicos do Paraná. Os locais visitados são a Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR), em Araucária, e o porto de Paranaguá, em Paranaguá. A Realização do trabalho contempla o que foi discutido anteriormente em sala de aula, na disciplina Redes e Dinâmica Econômica do Programa de Pós-Graduação em Geografia, no período de 17/08/2011 a 03/10/2011. O primeiro ponto foi a visita na REPAR, uma refinaria de petróleo controlada pela Petrobrás que distribui seus derivados abastecendo todo o Paraná, mais uma porção do Sul e do Sudeste do Brasil e exporta para outros países: Argentina, Paraguai, Bolívia, Uruguai e países do Caribe; atingindo 12% da produção total de refino de petróleo no país. O segundo ponto foi a visita ao porto de Paranaguá, um dos maiores portos do Brasil, o qual exporta toneladas de soja e onde circula uma diversidade de mercadorias e de transportes. Por fim, o objetivo do trabalho é entender na prática as dinâmicas econômicas do Paraná por meio dos locais visitados no campo.

Palavras-chave: Trabalho de campo. REPAR. Porto de Paranaguá.

ABSTRACT

The conducted fieldwork has the purpose of approaching the economic aspects of Paraná. The places visited are the Refinery President Getúlio Vargas (REPAR) in Araucaria, and the port of Paranagua in Paranaguá. The accomplishment of the work contemplates what was previously discussed in classroom, in the discipline, Networks and economic dynamics, in Geography Post-Graduation Program, that occurred in the period between August 17, 2011 to October 03, 2011. The first point was the visit to REPAIR, a petroleum refinery controlled by Petrobras which distributes its derivatives, supplying all Paraná State and a large portion of the South and Southeast of Brazil, and exports to other countries: Argentina, Paraguay, Bolivia, Uruguay and other countries in the Caribbean; reaching 12% of the total of petroleum refining production in the country. The second point was the visit to the Port of Paranagua, one of the largest ports in Brazil, it exports tons of soybeans and circulates a diversity of goods and transports at the port. Finally, the aim of this study is to understand in practice the economic dynamics of Parana, through the visited places in the field..

Key-words: Local power. Local political power. Political History.

1 INTRODUÇÃO

O trabalho de campo é uma importante ferramenta no estudo da ciência geográfica.

Implica em entender “*in loco*” algo que anteriormente foi discutido e abordado de forma teórica. Para (DUARTE, 2002), durante a realização de uma pesquisa, algumas

questões são colocadas de forma bem imediata, enquanto outras vão aparecendo no decorrer do trabalho de campo. O papel deste é estimular o aluno na obtenção do seu próprio conhecimento, em um processo contínuo da materialidade, e com uma reflexão teórica (FANTINEL, 2000).

Para a Geografia, o trabalho de campo é uma prática indispensável, mas não suficiente. É um meio que tem a sua sequência ao retornar à sala de aula (TOMITA, 1999). Continuando, a mesma autora comenta que, se o intuito é a melhoria do ensino em Geografia, só há um caminho a seguir pelo professor: que é não ficar ancorado apenas a um saber geográfico do livro didático. Porém, é preciso sair dos exaustivos discursos, dos questionários sem fundamento, intensificando a comunicação com os alunos; tendo a preocupação em atualizar e aperfeiçoar o conhecimento. Portanto, deve haver a satisfação em experimentar novas técnicas.

A saída de campo na disciplina de “Redes e Dinâmica Econômica” da Pós-Graduação em Geografia – UNICENTRO¹, sob orientação do professor Dr. Pierre Alves Costa, possibilitou a relação entre teoria e prática no estudo das transformações provocadas pela produção do espaço, principalmente na formação das cidades contemporâneas. Diferentes ciências estudam a organização social, política e econômica no pós-modernismo. A Geografia, certamente, está entre as que garantem a verificação *in loco* e não dispensa esta para o aperfeiçoamento e evolução dos conceitos.

O trajeto foi realizado no dia 30 de setembro de 2011. Saímos de Guarapuava (PR) com duas paradas programadas, nas quais o objetivo era interpretar a dinâmica espacial e entender os seus significados. Portanto, o intuito foi avaliar os fatores locais da REPAR no município de Araucária, o seu impacto socioeconômico - territorial no Paraná. No Porto de Paranaguá, foi colocada em prática toda a discussão da Geografia Portuária (MONIÉ, 2006 e 2011): a sua função como local de escoamento de safras de grãos e chegada de mercadorias importadas. Ademais, compreender a relação porto-cidade.

O primeiro ponto visitado foi a refinaria de petróleo Presidente Getúlio Vargas (REPAR), localizada na cidade de Araucária (PR), a 265 km do nosso ponto de partida. O segundo ponto foi o porto de Paranaguá (PR), situado na cidade de Paranaguá, a 355 km de Guarapuava (ver figura 1).

2 METODOLOGIA

Os estudos preliminares para a realização desta pesquisa foram esboçados em sala de aula, quando foram discutidos alguns trabalhos que poderiam nortear o nosso campo, como o artigo “Reflexões acerca da estruturação do espaço da metrópole de Curitiba: indústria e produção do espaço urbano em Araucária – PR” (SILVA, 2009), “A Petrobrás e a industrialização do Paraná” (LOURENÇO, 2003), “Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva” (MONIÉ; VIDAL, 2006) e, por fim, “Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil” (MONIÉ, 2006 e 2011).

Ir ao campo é entender o concreto, é o teórico transformado em realidade empírica; para o geógrafo, é fundamental essa experiência na compreensão do espaço.

Penso que a maior parte dos geógrafos concorde com o fato de que a ida a campo seja um instrumento didático e de pesquisa de fundamental importância para o ensino e pesquisa da/na Geografia. Enquanto recurso didático, o trabalho de campo é o momento em que podemos visualizar tudo o que foi discutido em sala de aula, em que teoria se torna realidade, se ‘materializa’ diante dos olhos estupefatos dos estudantes, daí a importância de planejá-lo o máximo possível, de modo a que ele não se transforme numa ‘excursão recreativa’ sobre o território, e possa ser um momento a mais no processo ensino/aprendizagem/produção do conhecimento (MARCOS, 2006, p. 106).

É importante planejar o campo, como expõe Monbeig (1936) “as excursões constituem um valioso auxílio e devem ser aproveitadas e aplicadas com o objetivo definido, geográfico, a fim de que não redundem em simples passeio ou viagem de turismo”. Desse modo, o trabalho pode ser

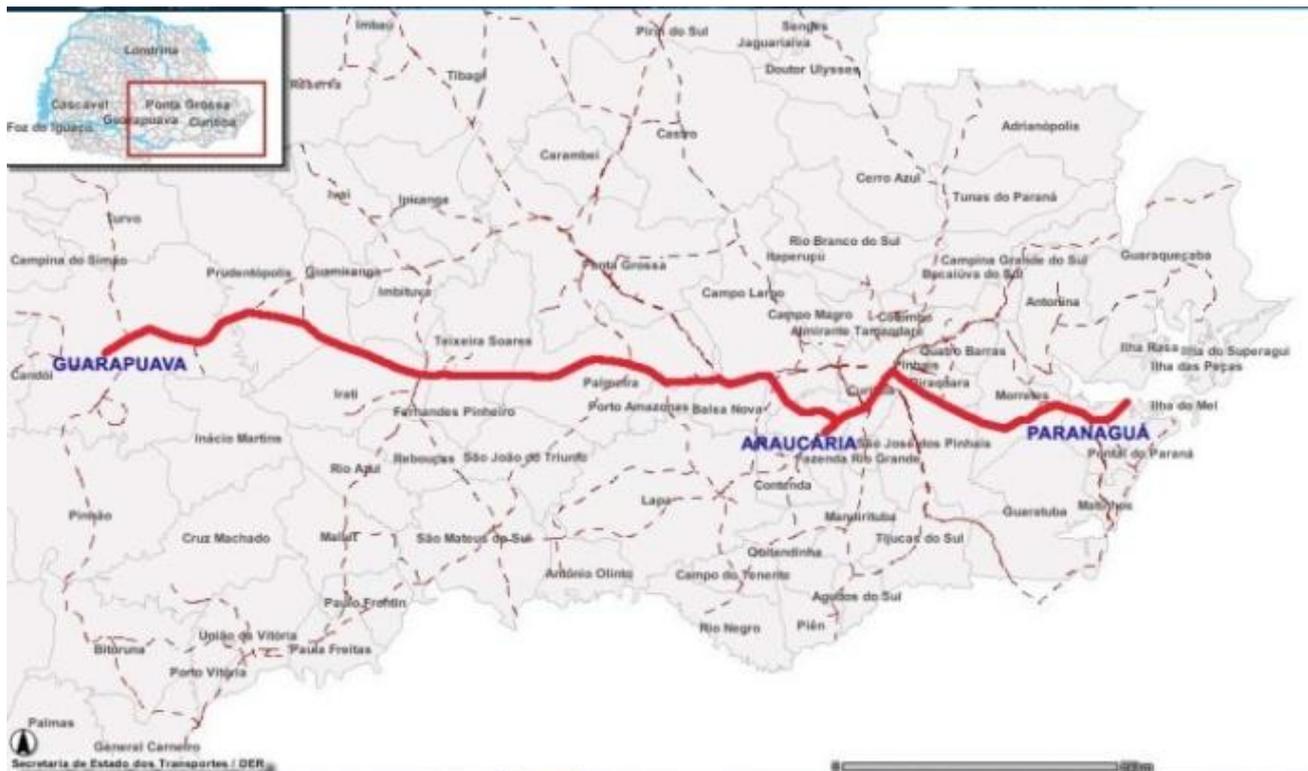


Figura 1 :Trajeto percorrido no trabalho de campo. Fonte: Secretaria de Estado dos transportes/DER. Elaboração: Thiago Henrique Valério Pereira, 2011.

compreendido em duas fases: a primeira gerencial, com base nos materiais teóricos e nas referências e a segunda experimental, onde os alunos *in loco* realizaram a prática e contemplam o ensino com a materialidade.

3 DISCUSSÕES TEÓRICAS

A Refinaria de Petróleo Presidente Getúlio Vargas (REPAR), se instala em 1977, na cidade de Araucária – PR, propriedade da Petróleo Brasileiro SA (PETROBRAS), essa inauguração está ligada ao II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND).

Para atingir tais objetivos, no início da década de 1970, o governo federal apresenta dois planos, o Metas e bases para a ação do governo onde foram apresentados os objetivos e as metas estratégicas setoriais para o desenvolvimento pretendido; e o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) que definiu os programas prioritários para investimento, especialmente os direcionados ao fortalecimento da siderurgia, petroquímica, corredores de transporte, construção naval, energia elétrica e nuclear, comunicações e mineração (SILVA, 2009, p. 1).

O I e II PND contribuíram para os processos de industrialização e urbanização do Paraná. Ressaltamos que a urbanização desse estado foi intensificada pela decadência das lavouras cafeeiras e mecanização da agricultura; ocasionando um intenso êxodo rural. Em apenas vinte anos, seu grau de urbanização dobrou de 36% p/ 73%, entre 1970 e 1990 (MOURA; MAGALHÃES, 1996, p. 3).

No que diz a respeito à instalação, Lourenço (2003) comenta que a vinda e a consolidação da Petrobrás está condicionada à combinação do projeto de aprofundamento do ciclo brasileiro de substituição de importações com o desejo de industrialização da sociedade regional, capitaneado nas passagens do ex-governador Ney Braga, tanto no executivo estadual quanto no âmbito federal, como ministro do Estado.

A industrialização no Paraná, sendo mais exato na cidade de Araucária, foi potencializada pela inserção da REPAR. A sua posição como refinaria atraiu outras indústrias, que se instalaram aos redores da Petrobrás, fato primordial para a construção do pátio industrial em Araucária. A indústria tem o papel agregador na aglomeração, neste mesmo

processo se solidifica a metropolização da região de Curitiba, essa reestruturação urbana é extremamente diferenciada da qual, a cidade de Araucária era acostumada, surge novas extensões urbanas e interesses imobiliários privados.

Outro local de importância econômica para o estado do Paraná é o porto de Paranaguá. Os portos são os principais nós logísticos das redes mundiais de circulação de carga, e possui o maior complexo destinado à exportação de grãos em toda a América Latina, o porto figura-se como o principal canal de embarque das cargas de soja e milho produzidas no Brasil.

4 AS OBSERVAÇÕES DO CAMPO

A primeira parada do trabalho é idealizada nas instalações da REPAR. Fomos recepcionados com uma palestra que contou um pouco da história da refinaria, a sua produção e dos projetos futuros.

A motivação para visitá-la se consolidou pelo impulso de industrialização que sua instalação e desenvolvimento provocaram no Estado a partir da década de 1970. A modificação da dinâmica econômica por conta da indústria do refino do petróleo, agrega valor e gera divisas, principalmente retorno fiscal para os entes federativos onde se localizam, porém visualiza-se a formação de uma ilha de produção/excelência, desenvolvimento e riqueza e uma periferia alheia ao que acontece na indústria de tecnologia de ponta.

A sua produção está condicionada nos produtos: gasolina, óleo diesel, nafta, gás liqueto de petróleo (GLP), querosene de avião, óleo combustível, enxofre e derivado para asfalto. A implantação da refinaria trouxe outras empresas, que se localizam ao seu redor, são estas distribuidoras dos derivados do petróleo, a REPAR repassa a ela o produto, e estas que vão repassar o produto até chegar ao consumidor final. Empresas como (Shell, Texaco, Esso e Ipiranga) implementam a sua marca no produto, mas, de certo modo, tomando como exemplo a gasolina, todas são refinadas na REPAR.

Estão ligados à refinaria de Araucária dois terminais marítimos, um para o porto de Paranaguá e outro para o porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, lugar de origem do óleo cru para o refino. Além destes, possui um poliduto Guaramirim-Itajaí-Florianópolis, que liga a refinaria ao estado vizinho, sendo que neste diferentes derivados, podem ser transportados, devido ao atendimento desta unidade ao abastecimento para comercialização.

A área de abastecimento da refinaria abrange todo o estado do Paraná, mais uma porção das regiões Sul e Sudeste. Ademais, exporta para países como: Argentina, Bolívia Paraguai, Uruguai e países do Caribe; atingindo 12% da produção total de refino de petróleo no Brasil. Como comenta Lourenço (2003, p.19):

A Refinaria Presidente Getúlio Vargas, operante em Araucária, responde diretamente por aproximadamente um quarto do produto industrial e quase 7% do Produto Interno Bruto (PIB) total do Paraná. Ademais, a capacidade de refino e o volume do petróleo processado pela planta correspondem, respectivamente, a 9,3% e 11,4% do total da Petrobrás, ocupando a quinta posição.

Ou seja, ela é uma importante concentração econômica para o Paraná. Como já citada anteriormente, a refinaria foi fundamental para a industrialização do município de Araucária (SILVA, 2009). Outra função da REPAR é refinar o petróleo e distribuir na sua área de influência.

É interessante relatar que 70% do petróleo refinado pela REPAR é oriundo da Bacia de Campos/RJ (COSTA, 2009). Os outros 30% são os chamados petróleos leves; estes são importados e tem como principal fornecedor a Nigéria. Entretanto, quando necessário, a REPAR também importa petróleo da Argélia e da Arábia Saudita.

O principal fator locacional para a instalação da REPAR é o fato de Araucária estar próxima a um grande centro consumidor (Região Metropolitana de Curitiba/RMC). Observamos que as principais empresas petrolíferas procuram refinar o petróleo perto dos mercados consumidores, de forma a

reduzir os custos relativos de transporte e garantir a disponibilidade dos produtos nos principais centros consumidores (COSTA, 2009, p. 95).

A logística de abastecimento e exportação de produtos consiste no transporte pelo sistema dutoviário (75 %), ferroviário (7%) e rodoviário (18%), dentro da área da REPAR existe uma estação rodoviária de carregamento, com balança de pesagem, também vários dutos com produto de gás saem em direção a clientes que estão localizados ao redor da refinaria.

A refinaria possui um centro de limpeza de efluentes e recuperação da água que depois de tratada retorna ao rio. A energia elétrica é a própria refinaria que produz, captando água do Rio Verde (localizado entre Araucária e Campo Largo), mas quem maneja as instalações é a Companhia Paranaense de Energia (COPEL). Existem dois Fleres na refinaria, e mais um está em construção. Os Fleres são responsáveis pela queima de gases que escapam da refinaria, para diminuir a poluição atmosférica. Em caso de vazamento de gases, existem indicadores de direção do vento; em acidentes, os bombeiros saberão como combater, pois se chegarem contra o vento darão de encontro com o gás, o que pode ser fatal.

No entanto, uma grande empresa como a REPAR leva os leigos a entenderem que ao seu redor existe uma cidade de primeiro mundo, uma cidade desenvolvida, culta e sem problemas sociais, porém é exatamente ao contrário. Quando se visita a dura realidade de Araucária, fica nítido que os capitais providos dos impostos gerados pela REPAR e das empresas que trabalham em conjunto com ela ficam longe de ser investidos na cidade.

Em um segundo momento, realizamos um percurso de ônibus pelas instalações da refinaria. É interessante notar que ela está em fase de ampliação, com diversas obras em andamento. Segundo o gerente de segurança do trabalho, na época do campo, aproximadamente 17 mil “funcionários” terceirizados trabalhavam direta ou indiretamente no parque fabril e nas mediações da REPAR. Após a visita técnica na Refinaria,

prossequimos em direção ao Porto de Paranaguá.

2º Ponto – O Porto de Paranaguá

O Porto de Paranaguá se localiza, no litoral do Paraná no município de Paranaguá. O porto iniciou suas operações em 1872 com administração particular, em 1917 o Governo do Paraná passou a administrá-lo, em 1935 teve sua inauguração com o navio Almirante Saldanha (APPA, 2011). O porto possui uma área total de 424,50 km² (ver figura 2) e está localizado na margem sul da baía de Paranaguá (APPA, 2011), com acesso pela BR 277 e pela ferrovia América Latina Logística – ALL, local de encontro de três modais de transporte, o ferroviário, o rodoviário e o aquaviário.

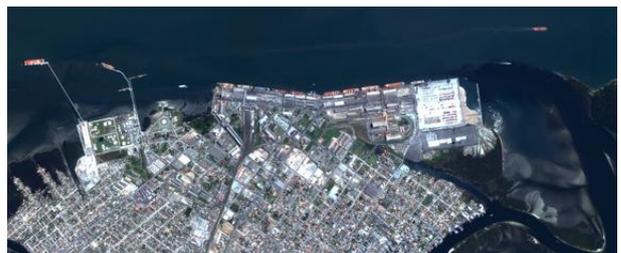


Figura 2: Porto de Paranaguá. Fonte: APPA, 2011.

No decorrer dos anos, só vem aumentando em infraestrutura e movimentação, em 1993 com a lei de modernização de portos, o porto de Paranaguá, assim como os demais portos do Brasil, passa por um processo de modernização.

Na palestra realizada nas instalações da sede do porto, foi relatada a historicidade local, suas dinâmicas e morfologias se desdobraram sobre um principal produto. Sendo assim, divide - se em três fases:

1º fase: de extração de ouro, o porto arcaico e apenas exportador.

2º fase: da produção de café, no século XX, o Paraná passa a ser o maior produtor de café brasileiro e suas safras são escoadas por meio do Porto de Paranaguá, com a necessidade de mão de obra. Chegam os migrantes de diversas localidades e a cidade passa a centrar todo o arranjo econômico do café.

3º fase: a era da modernização da agricultura *commodities* agrícolas, produção de soja e implementos de novas tecnologias, a fase do meio técnico-científico informacional (SANTOS, 1998) e o uso dos contêineres.

Segundo Mauro Junior, chefe da Seção de Relações Públicas da APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina):

“Atualmente o porto usa 90% de sua capacidade, e movimentada 100 mil toneladas por dia, necessitando de uma ampliação do porto. Os navios de contêineres ficam parados para descarregar e carregar no máximo 12h com movimento de 1000 toneladas, e o descarregamento e carregamento de cada contêiner é feito em poucos minutos, o porto de Santos demora 2 dias para descarregar os contêineres.”

Uma logística de fluxo contínuo de carga e descarga, que potencializa a fluidez de mercadorias.

Dando continuidade, o palestrante comenta:

“Já os navios graneleiros de fertilizantes que são provenientes de países como Canadá, Noruega, Rússia e Países Baixos, podem demorar até meses para descarregar, pois são navios antigos, e o porto precisa aumentar sua infraestrutura para poder atender esse tipo de navio.”

O maior porto graneleiro da América Latina (APPA, 2011), contém 2 *Ship Loader* com capacidade para carregar até 1500t/h cada, e impelem a mercadoria direto no porão do navio, um navio com 60 mil toneladas, sem chuva, carrega em 36h.

Quando o navio (ver figura 3) atraca no berço, tem um prazo para descarregar, sendo de 5 mil toneladas por dia, se não cumprir essa meta o armador paga 50 mil dólares ao porto por dia, pois ele é responsável por apurar a operação, chamar caminhões, guindaste.

Mauro Junior fala:

“Sobre os caminhões, antes chegavam com soja ou outro produto e voltavam vazios, agora chegam com soja e voltam com fertilizantes, cobrando cerca de 3 mil de frete, e os navios chegam com fertilizantes descarregam, limpam o porão e voltam a carregar granéis. É considerado o maior porto graneleiro do Brasil, sua área de

influência abrange o Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Paraguai, mas vem perdendo sua clientela para outros portos, da década de 2000, perdeu 40 % do movimento da soja.”

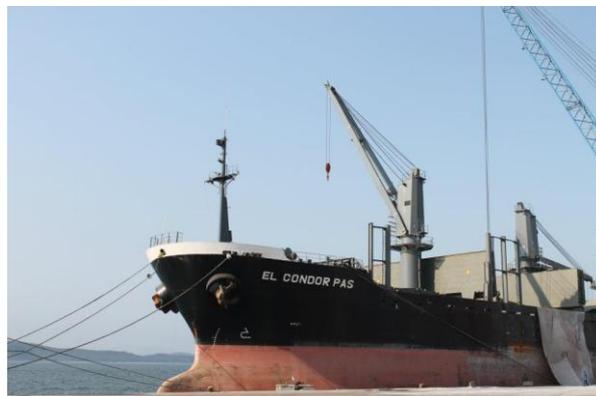


Figura 3 :Navio graneleiro descarregando fertilizantes. Fonte: Germano Hamada, 2011.

Quanto à logística de abastecimento, escoamento e funcionamento do porto, 70 % são realizados por caminhões, 27 % por vagões e 3 % por dutos, e trabalham no porto 16 mil pessoas, com horário de 6h por dia, e o porto fica em funcionamento 24 h. A receita federal fiscaliza os navios por amostragem, o silo público que existe no porto destina 80 % de sua capacidade para produtores sem armazéns, e 20 % para grandes empresas, esse é um sistema para regulação de preços no mercado, pois se ficar só nas mãos de grupos privados, eles aumentariam as taxas de armazenagem. Um aspecto negativo que congestiona as vias de acesso ao porto é que, nos meses das safras, para entrar no porto, o caminhão tem que mostrar nota fiscal da mercadoria vendida, mas muitos produtores não têm como estocar e mandam a soja para ser vendida no porto, são as agências marítimas (privadas) que entram em contato com fornecedores e que pagam as taxas ao porto, mas 40% da frota de caminhões não chega cadastrada. O caminhão chega, entra no pátio de fluxos, faz a classificação e, então, descarrega na esteira com acesso direto ao porão do navio. Os efluentes dos navios são descartados direto ao mar e os do porto uma empresa recolhe. São raros os acidentes, mas, caso aconteça, existe dentro do porto um plantão médico para esse atendimento.

Nesse contexto, vemos como o porto está ligado à economia paranaense, do Brasil e do mundo, pois é ele que abastece o mercado interno e exporta os produtos para o mercado externo, sendo um dos responsáveis para contribuição do *superávit* na balança comercial (vide tabela 1).

A tabela 1 apresenta os dados dos produtos exportados pelos Portos de Paranaguá e Antonina, no período de janeiro a março de 2012. Destacamos que as cinco principais mercadorias de exportação, em grandeza de toneladas, são produtos agrícolas (respectivamente, soja, farelos, milho, açúcar e trigo).

Os empregos que oferecem acabam por movimentar a economia local, mas, ao observar as populações de baixa renda instaladas ao redor do porto, trouxeram alguns questionamentos, tentar entender a relação porto-cidade, tão discutida (MONIÉ, 2011). O então palestrante² afirmou que no Porto de Paranaguá é inexistente essa relação, mas que existem projetos em andamento para que possa viabilizar essa integração; ou seja, o porto está de costas para cidade.

Tabela 1 :Exportações dos Portos do Paraná (Paranaguá e Antonina) – Jan-mar/2012

Mercadorias	Mar/2012 (toneladas)	Acumulado ano (toneladas)
1. Soja	1.076.108	1.951.021
2. Farelos	434.600	1.173.031
3. Milho	172.446	530.211
4. Açúcar	49.260	450.989
5. Trigo	185.153	409.478
6. Congelados	136.820	369.060
7. Deriv.	90.769	243.611
Petróleo		
8. Óleo vegetal	47.623	179.703
9. Madeira	41.545	128.728
10.	31.508	91.359
Papel/Derivados		
11. Veículos	7.828	26.269
Total	2.273.660	5.553.460

Fonte: APPA, 2012.

A discussão acerca das cidades portuárias e a formação ou fortalecimento das relações que visem uma melhor integração porto-cidade, evidenciando - se os benefícios decorrentes da atividade portuária, não parece tarefa fácil. Na verdade, ela não se restringe apenas ao ambiente dos negócios, mas requer a inclusão de elementos históricos, culturais e sociais, já que se trata de uma relação que ainda comporta estigmas, perdas, redefinições de funções, conflitos e interesses diversos, e isso nem sempre está presente nas negociações de mercado (MONIÉ; VIDAL, 2006, p. 992).

Não é tão simples essa relação. Para realizar essa dinâmica, existem diversos fatores e ainda estão em construção, relacionadas às novas gestões portuárias e como possa existir uma cooperação entre ambas as partes.

Logo depois destas discussões, fomos conhecer as instalações portuárias e o que chamou bastante a atenção foi a quantidade de automóveis importados que chegam ao Brasil, provenientes da Argentina. Segundo a Appa, a liberação de um carro argentino demorava dois dias no primeiro trimestre de 2011 e, desde maio, pode levar até 60 dias. As restrições comerciais entre Brasil e Argentina tornaram a liberação dos veículos mais lenta (GAZETA DO POVO, 2011). Portanto, durante o campo foi possível diagnosticar um grande número de veículos esperando a liberação e a saturação dos pátios que comportam no máximo seis mil veículos, sendo que estava acima da capacidade.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho de campo foi essencial para entendermos na prática conceitos tão fundamentais para o estudo geográfico: o território e as redes. Neste ponto, é importante apreendermos como as redes e dinâmicas econômicas do Paraná são articuladas, para finalizar o que dialogamos teoricamente.

A industrialização recente e avassaladora do Brasil, rumo ao atendimento de demanda e inserção no mercado global, mostra que a riqueza e a sua concentração são para poucos, tornando municípios ricos e habitantes pobres. Ainda que as políticas

públicas e fiscais existam, muito pouco retorna para consolidação edificante das cidades e da população, sendo sua resultante a proletarização e periferização do território, distorcendo o território urbano, desordenando a ocupação e marginalizando o direito a um espaço sustentável.

Pragmaticamente, visualiza-se o crescimento pujante do Brasil e sua acelerada necessidade de circulação das mercadorias, bem como premência de energia para movimentação e melhoria de qualidade de serviços e de produção, porém a essencial conexão entre ambiente produtivo e gerador de riqueza e o território e a comunidade a sua volta é imprescindível, para que países emergentes possam ter uma apropriação das oportunidades diferente da ocorrida nos países centrais.

Constatamos a necessidade de ampliação do porto, para aumentar sua capacidade de atracação de navios e de estoque de produtos, mas também tem a necessidade do governo incentivar mais a construção de armazéns nas cidades intermediárias que dão acesso ao porto, para evitar congestionamentos nos meses das safras. São necessárias políticas públicas que pensem em envolver mais a cidade com o porto, trazendo mais armazéns e sistemas de abastecimento dentro da cidade.

Portanto, pode-se concluir que é esse o papel de percorrer o trabalho de campo, ou seja, entendermos a materialidade das discussões propostas na disciplina.

NOTAS

¹O campo contou também com a participação dos alunos da disciplina “Geografia da Produção e Circulação”, ministrada no quarto ano do curso de Licenciatura em Geografia da UNICENTRO, pelo professor Dr. Pierre Alves Costa.

²Mauro Junior – chefe da seção de relações públicas da APPA (administração dos Portos de Paranaguá e Antonina). Nasceu e se criou em Paranaguá.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à administração da Refinaria Presidente Getúlio Vargas (REPAR) pela dedicação e de ter abertas as portas da empresa para que pudéssemos realizar o campo. À pessoa do Sr. Iuri Borgonha da Silva, gerente de relacionamento da refinaria pela palestra e atenção que nos dedicou tirando dúvidas e transmitindo informações.

À administração do porto de Paranaguá que foi bem receptiva e também à pessoa do Sr. Mauro Junior – chefe da seção de relações públicas da APPA (administração dos Portos de Paranaguá e Antonina), que trouxe experiência em sua palestra, como morador de Paranaguá e como funcionário do porto, que contribuiu ainda mais nas discussões.

Ao professor Dr. Pierre Alves da Costa, que nos preparou em sala orientou em cada trajeto do campo. Finalmente aos alunos da graduação e da pós-graduação, que questionaram e explanaram dando qualidade ao diálogo.

REFERÊNCIAS

APPA. **Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina**. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/>>. Acesso em: 9 de maio de 2012.

COSTA, P. A. **Duque de Caxias (RJ) – de cidade dormitório à cidade do refino do petróleo**: um estudo econômico-político, do início dos anos 1950 ao início dos anos 1970. 2009. 339 f. Tese de doutorado em História – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2009.

DUARTE, R. Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo. **Cadernos de Pesquisa**, São Paulo, n. 115, p. 139-154, 2002.

FANTINEL, L. M. **Práticas de campo em fundamentos de geologia introdutória**: papel das atividades de campo no ensino de fundamentos de geologia no curso de geografia. 2000. 144 f. (Dissertação de mestrado em Educação Aplic. Geociências)

Inst. Geociências - UNICAMP, Campinas, 2000.

GAZETA DO POVO. **14 mil veículos importados aguardam liberação e lotam Porto de Paranaguá.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?tl=1&id=1181466&tit=14-mil-veiculos-importados-aguardam-liberacao-e-lotam-Porto-de-Paranagua>>. Acesso em: 01 de nov. de 2011.

LOURENÇO, G. M. A Petrobrás e a industrialização do Paraná. **Análise Conjuntural**, Curitiba, v. 25, n. 5-6, p. 18-20, 2003.

MARCOS, V. Trabalho de Campo em Geografia: Reflexões sobre uma experiência de pesquisa participante. **Boletim Paulista de Geografia**. São Paulo, AGB, n. 84, p. 105 – 136, 2006.

MONBEIG, P. Metodologia do ensino geográfico. **Revista Geografia**, AGB, São Paulo, v. 1, n. 2, 1936.

MONIÉ, F.; VIDAL S. M. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista Brasileira de Administração**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MONIÉ, F. Globalização, modernização do sistema portuário e relação cidade-porto no Brasil. In: Márcio Rogério Silveira. (org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011, p. 299-330.

MOURA, R.; MAGALHÃES, M. V. Leitura do padrão de urbanização do Paraná nas duas últimas décadas. **Revista Paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n. 88, mai./ago., p. 3-21, 1996.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. 4^o ed. São Paulo: Hucitec, 1998.

SILVA, M. N. Reflexões acerca da estruturação do espaço da metrópole de Curitiba: indústria e produção do espaço

urbano em Araucária – PR. **Anais EGAL**, Montevideu, 2009.

TOMITA, L. M. S. Trabalho de campo como instrumento de ensino em Geografia. **Rev. Geografia**, Londrina, v. 8, n. 1, p. 13-15, 1999.

Data de submissão: 10.11.2011

Data de aceite: 26.06.2012

License information: This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.