

## GESTÃO TERRITORIAL: O DESENVOLVIMENTO DAS REDES NA DINÂMICA GEOGRÁFICA DE UNIÃO DA VITÓRIA/PR

### TERRITORIAL MANAGEMENT: THE DEVELOPMENT OF THE NETWORK DYNAMICS GEOGRAPHICAL OF THE UNIÃO DA VITÓRIA/PR

MARICLER S. WOLLINGER KOVALCZUK<sup>i</sup> & LISANDRO PEZZI SCHMIDT<sup>ii</sup>

Universidade Estadual do Centro-Oeste  
<sup>i</sup>mariclerwk@hotmail.com, <sup>ii</sup>lisandrops@hotmail.com

**RESUMO.** Este estudo, no âmbito da gestão das políticas territoriais, objetiva analisar os fatores de influência na formação e no desenvolvimento urbano de União da Vitória/PR, a partir do entendimento sobre a gestão de territórios articulada às estratégias e mecanismos de criação de redes de integração concernentes, de modo especial ao transporte e comércio. Para tanto é fundamental compreender como as redes se estabelecem e se tornam promotoras do desenvolvimento, o que requer o acesso a determinados conceitos geográficos como, por exemplo, espaço e território, nos quais se deflagra a ação do homem em relação à organização e funcionalidade dos diferentes aspectos que envolvem e permeiam os grupos sociais, fundamentais no desenvolvimento do proposto por este estudo. Nesse sentido, observa-se que os conceitos balizadores da geografia são essenciais para a construção de uma estrutura referencial capaz de expressar as possibilidades de análise na ciência geográfica. Assim, concebe-se o espaço como produto da associação permanente em relação à indissociabilidade das condições naturais e história humana, da qual emerge um saber construído, por acreditar-se na inviabilidade de conhecer o homem ignorando o meio. Além disso, ao espaço imprime-se a condição de toda experiência dos objetos associados aos homens (pertencentes à natureza), concomitante à observação de que nada pode ser representado sem o espaço. Nesse processo dinâmico instaura-se o dimensionamento da construção e/ou reorganização possibilitada pela coexistência temporal (passado e presente) de redes de integração melhoradas pela aplicação do conhecimento acumulado historicamente. Direcionando esse exposto ao Município de União da Vitória, localizado ao sul do Estado do Paraná, é possível identificar as transformações, cujo início deu-se com a descoberta do vau, no Rio Iguaçu, pelas tropas, no século XVIII, encurtando a distância e facilitando o acesso entre os campos de Palmas e Palmeira, trajeto percorrido pelos tropeiros para levar sal e gado. Na sequência ocorreu a utilização do rio para transporte fluvial (mercadorias e pessoas); a abertura de estradas ligando União da Vitória aos Campos de Palmas e à Guarapuava; a construção de uma estrada (rodovia) ligando União da Vitória ao Município de Jangada (General Carneiro) e à Palmas; seguida da construção da Ferrovia ligando São Paulo-Rio Grande do Sul e da ponte férrea sobre o rio Iguaçu. No contexto dessas transformações a formação de redes de integração como determinantes de desenvolvimento impulsionaram o comércio (economia), a política e aspectos sociais pela atração e concentração de indivíduos na formação do contingente populacional responsável pela urbanização.

**PALAVRAS-CHAVE.** REDES DE INTEGRAÇÃO, GESTÃO DE ESPAÇO, TERRITÓRIO, TRANSFORMAÇÕES.

**ABSTRACT.** This study, under the management of the territorial policies, aims to analyze the influence factors in the formation and development of urban União da Vitória/PR, from the understanding of the management of territories articulated strategies and mechanisms for networking integration concerning, in particular transport and trade. Therefore it is fundamental to understand how networks are established and become promoters of development, which requires access to certain geographical concepts such as space and territory, in which it triggers the action of man in relation to the organization and functionality of different aspects that surround and permeate the social, fundamental groups in the development proposed by this study. In this sense, it is observed that the hallmarks of geography concepts are essential for the construction of a referential structure capable of expressing the possibilities of analyses in geographic science. Thus, the space is conceived as a product of ongoing relationship regarding the inseparability of natural and human history conditions, from which emerges knowledge built, believing in the impossibility of knowing the man ignoring the middle. In addition, space prints the condition of all experience of objects associated with men (pertaining to nature), concomitant with the observation that nothing can be represented without the space. In this dynamic process establishes the scaling up of the construction and/or reorganization enabled by temporal coexistence (past and present) networking integration improved by applying the knowledge accumulated historically. Directing that exposed the municipality of La Union, located south of the State of Paraná,

you can identify the changes, which took place beginning with the discovery of the ford in the Iguaçú River, by the troops in the eighteenth century, and shortening the distance facilitating access between fields of Palmas and Palm Tree, path traveled by drovers to bring salt and cattle. Occurred following the use of the river for transport (people and goods); the opening of roads connecting to União da Vitória to Palmas and Guarapuava; the construction of a road (highway) linking the União da Vitória and Jangada Municipality (General Carneiro) and Palmas; followed by the construction of the railroad between São Paulo – Rio Grande do Sul and the railway bridge over Iguaçú River. In the context of these transformations networking integration as determinants of development boosted trade (economics) political and social aspects of the attraction and concentration of individuals in shaping the population group responsible for urbanization.

**KEYWORDS.** NETWORKING INTEGRATION, SPACE MANAGEMENT AND PLANNING, TRANSFORMATIONS.

## INTRODUÇÃO

A ocupação do espaço pelo homem faz com que ele imprima sua marca, sua cultura, suas ideologias, sob a influência de inúmeros fatores que, direta e/ou indiretamente agem sobre ambos: indivíduo e espaço. Dessa interação surgem mudanças e transformações que modificam a estrutura ou condição inicial do espaço imprimindo-lhe uma nova imagem, atingindo também o homem como ser em constante evolução.

É importante ressaltar que a condição humana, desde o início do processo de hominização<sup>1</sup> constitui-se de uma teia de significativa complexidade envolvendo o homem e o espaço vivido por ele. Destaca-se, nesse sentido, o desejo e a necessidade humana de conhecer e explorar o seu próprio espaço, além de outros, refletindo seus saberes (vividos e acumulados) com características temporais, visão histórica, social e visão sobre o espaço.

Destaca-se na relação complexa relativa ao tempo, espaço e homem, segundo Tanaka (2010, p.57), que a geografia toma forma refletindo a evolução histórica da humanidade: “[...] regendo não somente o pensamento, mas também as relações humanas, suas técnicas, suas construções no espaço e os próprios desafios, possibilidades e limites impostos pelo avanço da ciência”. Portanto, o objetivo deste texto é contribuir para um melhor entendimento sobre a articulação de meios e estratégias na criação de redes de integração, especialmente, transporte e comércio, como fatores de influência na formação e no desenvolvimento urbano.

E para compreender como as redes se estabelecem e se tornam promotoras do desenvolvimento, torna-se imprescindível o acesso a alguns conceitos geográficos como, por exemplo, espaço e território, sob a visão de Kant e Milton Santos fundamentais no desenvolvimento do proposto por este estudo. Dessa forma, os denominados conceitos balizadores da geografia são essenciais para a construção de uma estrutura referencial capaz de expressar as possibilidades de análise na ciência geográfica.

Ainda como apoio para compreender a formação das redes de integração em União da Vitória, este estudo encontra fundamentos em Suertegaray (2001), apoiando-se no fator tempo como seta (representada por avanços) e ciclo (representados pelos retornos) em que o espaço geográfico se constitui e se organiza, em relação à funcionalidade, como possibilidade. Essa dinâmica institui a construção e/ou reorganização permitindo que coexistam tempo passado e tempo presente, ou aquele reconstituído, modificado, transformado, neste.

<sup>1</sup> Processo evolutivo que conduziu, a partir de um primata ainda desconhecido, à forma atual do homem, quer física quer intelectualmente. A paleontologia é a ciência que evidenciou as leis gerais segundo as quais esta evolução se parece ter efetuado. In Infopédia, 2013.

## **DAS DESCOBERTAS QUE IMPULSIONARAM O DESENVOLVIMENTO DAS REDES DE INTEGRAÇÃO EM UNIÃO DA VITÓRIA/PR À COMPREENSÃO DE ALGUNS CONCEITOS**

A inserção de fatores históricos na geografia se mostra oportuna e indispensável para a compreensão do espaço a partir das atividades e feitos humanos, do passado, que se prolongam e se projetam em direção ao futuro.

Nesse sentido, Lencione (1999) ressalta algumas considerações da concepção de espaço sob a visão kantiana como, associação permanente em relação à indissociabilidade das condições naturais e história humana, dando origem a um saber, por acreditar-se na inviabilidade de conhecer o homem ignorando o meio. Outra observação imprime ao espaço a condição de toda experiência dos objetos associados aos homens (pertencentes à natureza), ao mesmo tempo em que se observa que nada pode ser representado sem o espaço.

Assim, história e geografia se fundem, pois de acordo com Reynaud (1975), Kant entendia a história como relato dos fatos em sucessão no tempo e a geografia como a apresentação dos fenômenos disponíveis linearmente no espaço.

Sob a ótica de Kant (2005), a história e a geografia podem ser concebidas como uma descrição, sendo que esta se refere ao espaço, enquanto aquela alude ao tempo. E a junção de ambas acresce o conhecimento em relação ao tempo e ao espaço.

Sintetizando essas ideias, meio e homem se fundem, os objetos materiais em determinada estrutura-temporal devem ser concebidos, segundo Magee (1999) como formas indispensáveis para perceber ou apreender o mundo. Portanto, Kant (2005) concebia o espaço como princípio formal do mundo sensível, em primeiro lugar, enquanto que para Ritter o espaço é a condição para que determinado fenômeno ocorra.

Desse modo, Lencione (1999) afirma que o espaço geográfico formado pela relação geral/particular, como temas expressivos à geografia, surgem sistematizados no pensamento de Kant. Outra questão é a relevância da visão integral, isto é, as partes não podem ser concebidas individualmente, pois se configuram em elementos correlacionados com dada posição, constituindo-se em diversos espaços formadores de um espaço imenso.

Em Santos (1997) observa-se que a definição de espaço geográfico corresponde a um sistema de objetos e um sistema de ações formando um conjunto indissociável, com sistemas de objetos e ações contraditório, considerados num conjunto (e não isolados) único em que a história se efetiva, tem em vista inicialmente, a natureza selvagem constituída por objetos naturais. Estes, no decorrer da história são, gradativamente, substituídos por objetos construídos, técnicos, mecanizados e tecnológicos fornecendo movimento, 'vida', à natureza artificial.

E para Haesbaert (2006, p. 365), o espaço é: “[...] uma esfera de possibilidades da existência da multiplicidade”, isto é, os elementos submetidos ao espaço são diversificados, suas relações são heterogêneas, suas formas são variadas e as diferenças são diversas.

Sob essa ótica, o presente estudo, ao reportar-se à formação das redes de comunicação de União da Vitória, requer a contextualização do espaço no tempo. Os diferentes períodos históricos e a ação do homem na exploração e conhecimento desses espaços, partícipes de um espaço maior, uma vez que as partes e o todo devem ser vistos com relevância equivalente, pois se constituem em cenário de transformações pelas diversas e diferentes formas de intervenção do homem.

A partir desse exposto, observa-se que o ano de 1769 marca o início da ocupação, formação, desenvolvimento socioeconômico, espacial e urbanização da atual União da Vitória/PR. É o período colonial, com as Expedições ou Bandeiras. O Brasil estava sob o domínio de Portugal (El Rei Dom José) e seu ministro (Sebastião José de Carvalho) Marquês de Pombal. Nesse tempo, União da Vitória denominava-se Entrepasto de Nossa Senhora da Vitória (1858).

No ano de 1770, por ordem do governador Dom Luiz de Souza, seguem novas expedições em demanda dos sertões. Vinham agora as canoas pelo rio Iguassú, conduzindo a tropa do tenente Cândido Xavier de Almeida e Souza, eu fora companheiro do malogrado capitão Antônio da Silveira Peixoto. Acampa o tenente Cândido Xavier com sua gente no Entrepasto de Nossa Senhora da Vitória, já seu conhecido. Ele e seus companheiros percorrem as circunvizinhanças em busca dos famosos cabedais que a lenda criara. Do Porto Nossa Senhora da Vitória vêm-se as picadas que tomam a direção Oeste. Por uma dessas, que todas foram feitas pelo tenente Cândido Xavier, consegue este oficial chegar aos almejados campos guarapuavanos, onde, a 8 de setembro de 1771, planta ele o marco primeiro. A grande joia do Oeste Paranaense estava alfim descoberta, e isso através do Porto de Nossa Senhora da Vitória (SILVA, 2006, p. 27).

A citação exprime o desencadeamento de ações sucessivas que levaram os primeiros exploradores a descobrir e traçar novos caminhos promovendo impulso ao desenvolvimento do comércio e, conseqüentemente, da urbanização.

A partir da descoberta do vau<sup>2</sup>, no Rio Iguaçu, no caminho das tropas, considera-se o Entrepasto de Nossa Senhora da Vitória o primeiro ponto de acesso para a descoberta dos campos de Guarapuava, mesmo tendo em vista que as expedições não chegaram ao local onde mais tarde se estabeleceu o primeiro povoado, espaço onde está edificada a atual cidade, concebe-se sua descoberta a partir do vau.

A fase seguinte dessa análise situa-se no Período do Império quando foi aberta uma picada<sup>3</sup> entre o Porto da União da Vitória (1866) e os campos de Palmas ligando esses dois povoados a Palmeira. Porto União da Vitória servia de entreposto para Palmeira e Palmas e o vau continuou sendo fator de acesso a outras regiões por oferecer condições de travessia sem representar perigos em épocas de estiagem.

Nesse período, conhecido como tempo das descobertas dos campos, as picadas ligavam Palmeira, Porto da União e Palmas. Ao longo dos trajetos, os desbravadores utilizavam cruces para demarcar o local em que muitos companheiros perderam a vida por ocasião dos frequentes ataques dos índios botocudos. As cruces serviam de alerta aos transeuntes para que fossem cautelosos na travessia do sertão. Essa localização dava-se mais especificamente à margem esquerda do Rio Iguaçu, onde conforme Silva (2006), os índios atacavam os brancos demonstrando sua insatisfação frente à invasão de suas terras.

No ano de 1897 uma estrada passou a permitir a passagem de carroças até a colônia Jangada, no Município de General Carneiro.

<sup>2</sup> Lugar pouco fundo do rio ou mar, onde se pode transitar a pé ou a cavalo. Fonte: ROCHA, 1996, p.634. O local de travessia descoberto em 12 de abril de 1842 pelo capitão Pedro de Siqueira Cortes situava-se a oito léguas acima do entreposto Nossa Senhora das Vitórias (atualmente Porto Vitória). Fonte: FÁVARO, 2000.

<sup>3</sup> Caminho estreito aberto no mato, geralmente, a facão. Fonte: ROCHA, 1996, p.473.

Daí em diante, até a saída dos campos palmenses, a picada era simplesmente horrível: serras, peraus, desfiladeiros tremendos, caldeirões, escondidos por extensos taquarais, atrás de cuja ramagem os índios faziam emboscadas atacando o incauto viajero. Naqueles tempos, quando se lograva alcançar os campos no terceiro dia, cavalgando desde a madrugada até o anoitecer, tinha-se feito uma bela jornada! Hoje (1933), com a magnífica rodovia, não faz muito, reconstruída pelo Governo Federal em quase toda a sua extensão, faz-se a viagem até a cidade de Palmas (24 léguas), em 6 horas folgadas (SILVA, 2006, p. 34).

É oportuno inferir nesse ponto do estudo, a referência de Santos (1997) às novas concepções de espaço geográfico considerando-o como acumulação desigual de tempos. Para Suertegaray (2001), isso equivale a conceber o espaço como heranças. E, ainda para Santos (1997) ao discorrer sobre espaço-tempo, categorias indissociáveis, leva a refletir o espaço como coexistência de tempos.

Assim, Suertegaray (2001, p. 4) explicita que: “[...] num mesmo espaço coabitam tempos diferentes, tempos tecnológicos diferentes resultando daí, inserções diferentes do lugar no sistema ou na rede mundial (mundo globalizado)”, produzindo também, diferentes ritmos e coexistências nos lugares. Dessa associação emergem formas diversas de coexistência.

No contexto das concepções em geografia, um objeto para essa ciência deve estar centrado na relação homem-meio (natureza) proposta por Ritter, Ratzel e La Blache.

Desde sua autonomia enquanto ciência, a concepção de natureza veiculada pelos geógrafos constitui-se como algo externo o homem. Natureza são os elementos ou o conjunto dos elementos formadores do planeta Terra, ou seja, ar, água solos, relevo, fauna e flora. Esta separação constitui herança, como de resto nas demais ciências, das ideias de Descartes de separação entre natureza e homem, dessacralização da natureza transformando-a em objeto e o homem em sujeito conhecedor e dominador desta (SUERTEGARAY, 2001, p. 03).

Ao conhecer e agir sobre a natureza, o homem constrói e articula caminhos e meios para sua comunicação e desenvolvimento, transforma o espaço empregando o conhecimento acumulado individual e em grupos. Da apropriação desse conhecimento e socialização dos resultados, aprimora suas formas de vida, trabalho e interação social.

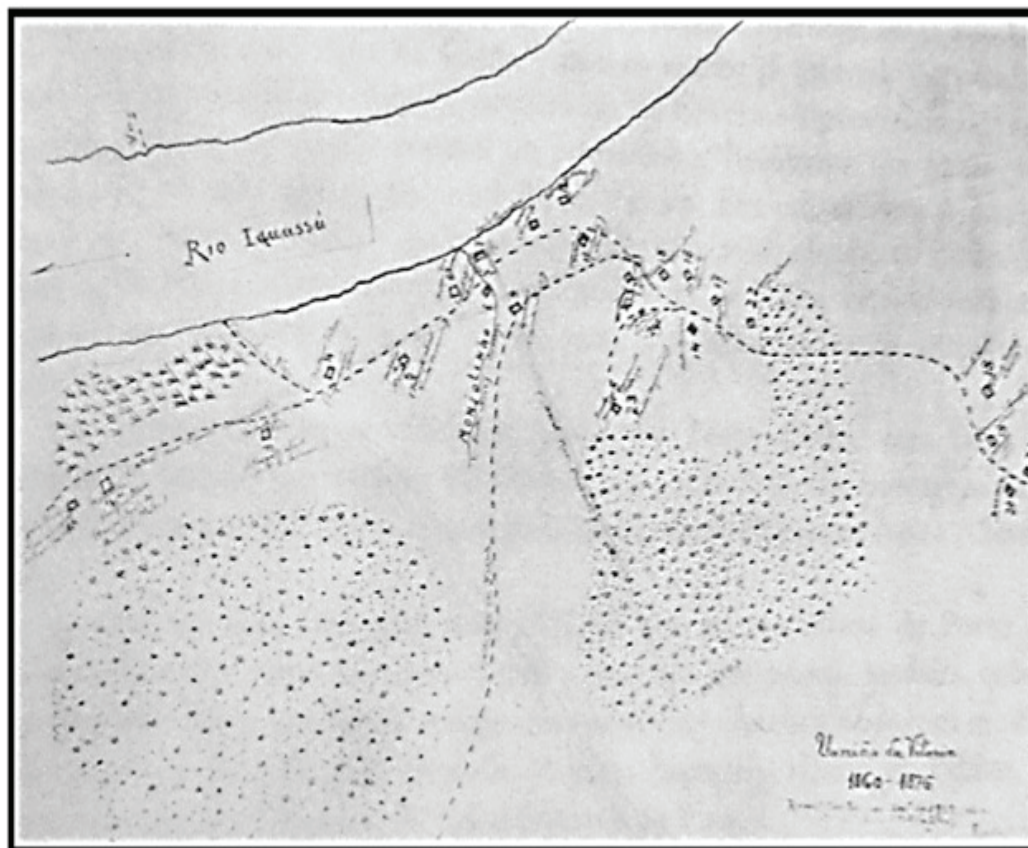
Comprovando essas perspectivas em relação à evolução e desenvolvimento urbano, apontam os registros históricos que no ano de 1863 o povoado, hoje atual União da Vitória, contava com cerca de 31 (trinta e uma) casas de moradia cobertas por tabuinhas ou palha. Com o passar do tempo a população cresceu motivada pelo vau que permitia a comunicação entre Palmas e Palmeira.

A Figura 01 destaca o traçado da picada que cruzava o rio e o vilarejo; mostra as 31 (trinta e uma) casas de moradia, o número reduzido de ruas que se encontravam com a estrada utilizada pelas tropas; no Rio Iguaçu o croqui traz destacado o local de passagem das tropas; Silva (1976) evidencia também a curva e o local mais largo do Rio Iguaçu.

Os tropeiros<sup>4</sup> responsáveis por conduzir as cargas na travessia da mata densa, dos campos

<sup>4</sup> Nos séculos XVII e XVIII, no Brasil Colonial, os tropeiros desempenharam papel de expressiva importância na área econômica do país. Além de condutores de mulas eram também comerciantes. Comercializavam animais – mulas e cavalos – entre a Região Sul e Sudeste, bem como alimentos, principalmente charque (carne seca) do Sul para o Sudeste. Para suprir as necessidades dos mineiros, pois a região de Minas estava voltada à extração de ouro no século XVIII, os tropeiros comercializavam esses alimentos não produzidos naquela região. Outra questão a ser considerada sobre os tropeiros é a importância de sua atuação na abertura de estradas e fundação de vilas e cidades, pois, de muitos entrepostos surgiram pequenas vilas e, no futuro, cidades. Fonte: PARANÁ, 2013.

FIGURA 01 - Croqui de União da Vitória nos anos de 1860-1876



Fonte: SILVA, 1976.

de Palmas ao Porto da União, num percurso de 13 léguas<sup>5</sup>, muito bem precavidos de armas, ainda eram alvo de inúmeras emboscadas dos botocudos que demonstravam sua ferocidade nos ataques aos brancos.

Contudo, gradativamente os índios foram recuando até desaparecerem das margens da picada, demonstrando num jogo de forças que a civilização avançava, penetrava os sertões e afastava os obstáculos mesmo que isso representasse o recuo dos primeiros habitantes daqueles sertões.

As comunicações comerciais entre Guarapuava e Palmas eram realizadas por meio de uma picada aberta no sertão, partindo da margem direita do Rio Iguaçu, a qual travessava os rios: Vermelho, Palmital, Putinga e Rio Dareia e permitia a comunicação com Palmas, Boa Vista de Palmas (atualmente Clevelândia) e Campo Erê.

Em 1846, para encurtar caminho, os fazendeiros determinaram a abertura de uma nova picada, de Palmas até o vau, e daí até Palmeiras. O movimento passou a ser grande nesta região. O sal, que vinha do litoral para Palmas, passava por este caminho. Se viesse por terra, pela estrada de Palmeira, os cargueiros transpunham o rio pelo vau. Vindo pelo rio Iguaçu, desde o Porto Caiacanga (atual Porto Amazonas), o sal era desembarcado nesta localidade e seguia no lombo de mulas para Palmas. Porto União da Vitória surgiu como porto de desembarque do sal. Seus

<sup>5</sup> Medida itinerária. A légua, como medida de distância, varia segundo os países e mesmo regiões e cidades. A da Espanha equivale a 5.572m, a da Inglaterra a 5.558m, a da França a 3.933m e a do Brasil a 6.000m. Fonte: ROCHA, 1996, p.371.

primeiros habitantes foram os tropeiros e canoeiros, que se agrupavam às margens do rio, na espera do momento oportuno para fazer a travessia. Em pouco tempo, surge um núcleo populacional que tirava seu sustento do rio (FÁVARO, 2000, p. 3).

No ano de 1880, ao se estabelecer em União da Vitória, o Coronel Amazonas mandou construir barcos e canoas, pois desejava ampliar o cenário com Palmas fornecendo sal e outros artigos aos fazendeiros daquele município. A mercadoria, conforme Silva (2006) era adquirida em Antonina.

Diante do exposto a análise conduz à reflexão sobre as possibilidades de formação do espaço geográfico no tempo considerado sob uma nova visão da geografia. Mesmo que La Blache, segundo Suertegaray (2001) considere a geografia ‘uma ciência dos lugares e não dos homens’, apoiando seu interesse na materialização das obras e não nas relações sociais, parte de Suertegaray (2001) o esclarecimento de que essa visão sofreu mudanças no decorrer do tempo, uma vez que se aproximou da sociologia, da Economia, da Ciência Política e outras. A partir disso, a Geografia passou a utilizar-se da apropriação para observar a relação natureza-sociedade, imprimindo à natureza a função de recurso para a produção. Conclui-se desse exposto que o espaço geográfico inclui o trabalho em duas categorias: o tempo e o espaço, cujas concepções se apresentam diferenciadas.

Essa compreensão compele à construção de tempo como elemento que perpassa a análise geográfica e, convém lembrar que em Kant (2005), o tempo foi concebido de modo sequencial e linear e como fatos em série no espaço. Porém, a partir do momento que a Geografia rompe com a visão de dinâmica estável (análise do espaço geográfico numa visão de tempo como ciclo) o tempo passa a ser concebido como lugar de ocorrência do fenômeno geográfico.

[...] o tempo é entendido como seta e ciclo, ou seja, o espaço geográfico se forma (no sentido de formação, origem) e se organiza (no sentido de funcionalidade, projetando-se como determinação ou como possibilidade). Esta projeção se faz por avanços (seta) e retorno (ciclo). Neste contexto, o espaço geográfico é a coexistência das formas herdadas (de uma outra funcionalidade), reconstruídas sob uma nova organização com formas novas de construção, ou seja, é a coexistência do passado e do presente ou de um passado reconstituído no presente (SUERTEGARAY, 2001, p. 04).

Deve-se admitir, no entanto, que o espaço é constituído como categoria central para a geografia. Em Kant (2005), também se observa o destaque para o espaço como lugar de ocorrência do fenômeno geográfico. E Santos (1996) propõe aos geógrafos uma nova concepção de tempo-espaço a partir da condição indissociável.

Dando continuidade aos fatos históricos da formação de redes em União da Vitória, novidades surgiram no cotidiano do pequeno povoado interessado em novas conquistas e desenvolvimento econômico. Entre os acontecimentos de maior relevância, o Vapor Cruzeiro, em 1882, de propriedade do Cel. Amazonas, conforme Silva (2006) intensificou as negociações comerciais de Porto da Vitória. Enquanto a navegação era implementada, por terra, dava-se início à construção da Estrada Estratégica para Palmas a partir do Rio Iguaçu.

Em 26 de fevereiro de 1905 a cidade começou a viver um novo processo de desenvolvimento com a Estrada de Ferro ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul, enriquecendo ainda mais a classe dominante que prosperava explorando economicamente a região. A ponte férrea sobre o rio Iguaçu

deu-se logo acima do vau e foi inaugurada em 26 de novembro de 1906.

É necessário atentar para esses três últimos ocorridos em União da Vitória, a aquisição do barco a vapor, a abertura da Estrada Estratégica (Rodovia) e a construção da Ferrovia e, neles, perceber a influência do poder econômico (do Cel. Amazonas) e do poder público, do Estado na abertura da Rodovia e do Governo Federal na construção da Ferrovia. É pontual a relação entre crescimento e desenvolvimento urbano com imbricações de fatores políticos que desencadeiam vetores econômicos motivando o comércio e impulsionando o desenvolvimento de territórios inteiros, considerando sua amplitude.

Ou seja, sob outro ponto de análise, mas nem por isso isolado, disperso ou desvinculado do espaço, ao contrário, o conceito de território implica na compreensão de um espaço geográfico que privilegia o político ou dominação/apropriação, pois o território na geografia, conforme Suertegaray (2001) foi pensado, definido e delimitado a partir das relações de poder.

Ratzel (1899), segundo a concepção de Suertegaray (2001) tratou o território no passado da Geografia, como elemento vinculado ao solo, espaço ocupado por dada sociedade. Essa concepção clássica está relacionada ao domínio/apropriação de determinada área, visando o entendimento de identidade nacional. E em relação ao Estado, a Geografia Política considera o tamanho do território de acordo com o tamanho da população.

A diferenciação do espaço em âmbito histórico tem início a partir da delimitação do mesmo, isto é, por sua apropriação como território; em parte determinado pela necessidade e posse de recursos naturais para a conquista das condições de sobrevivência, por outra parte, por sua ocupação física como habitat. Nesse instante, na origem a defesa territorial é exercida diretamente pelos membros da coletividade. Noutro extremo, como já ocorre desde a criação do Estado, quando há população fixada territorialmente e socialmente organizada para a produção de riquezas, cada indivíduo não mantém mais a relação de domínio direto e repartido com o restante da coletividade sobre o território que habita. Neste momento, a defesa territorial passa a ser realizada por uma configuração social voltada exclusivamente para a organização e manutenção do poder (HEIDRICH, 1998, p. 26).

Do ponto de vista histórico, a concepção de território está atrelada a ideia de natureza e sociedade dispostas por um limite de extensão do poder.

Conforme Suertegaray (2001, p.6): “Contemporaneamente, fala-se em complexidades territoriais, entendendo território como campo de forças, ou teias, ou rede de relações sociais”.

Enquanto Santos (1997) ressalta a importância de entender a impossibilidade de superposição absoluta entre espaço concreto com atributos materiais e o território como um campo de forças. Para o autor, territórios podem ser concebidos como relações sociais projetadas no espaço, que por sua vez, pode se formar ou se desenvolver de forma rápida, com existência regular, mas periódica, conservando (ou não) a mesma base.

Assim, sob a ótica analítica do conceito de território, norteou a Geografia perspectivas ligadas à ideia de poder, em escala nacional: o Estado-nação, sobre um espaço e seus recursos.

[...] Mais recentemente, este conceito indica possibilidades analíticas que não deixam de privilegiar a ideia de dominação-apropriação do espaço. Esta flexibilização o conceito permite tratar de territorialidade como expressão da coexistência de grupos, por vezes num mesmo



espaço físico em tempos diferentes. Trata-se de uma dimensão do espaço geográfico que desvincula as relações humanas e sociais da relação direta com a dimensão natural do espaço, extraindo deste conceito a necessidade direta de domínio, também dos recursos naturais, como se expressa na concepção clássica de território (SUERTEGARAY, 2001, p. 07).

As novas territorialidades são voláteis, se dissolvem e fazem parte do tecido social, comunicam uma realidade, porém, não extinguem nem substituem a dominação política de territórios em escalas maiores. No entanto, a exploração dessas escalas só se torna possível mediante sua inserção em espaços dimensionados nas relações.

## CONCLUSÃO

A partir do objetivo proposto por este estudo, contribuir para um melhor entendimento sobre a articulação de meios e estratégias na criação de redes de integração, especialmente, transporte e comércio, como fatores de influência na formação e no desenvolvimento urbano, observa-se na origem e desenvolvimento de União da Vitória, considerando as explicitações dos conceitos de espaço e território, a formação de uma rede integrada. Esta motivada e aperfeiçoada por aspectos econômicos, políticos, socioculturais e históricos que definem o território e representam forças nas quais as relações de poder, ideologias, interesses individuais e de grupos, se encontram permeadas pelo tempo histórico.

E, tendo em vista que a base da produção e utilização, bem como funcionamento do espaço são permeados pela ciência, técnica e informação, em espaços transformados a partir da interação entre o conhecimento acumulado no tempo, passado e presente, o conceito de rede é indissociável do conceito de espaço.

Portanto, as redes constituídas como um conjunto de centros funcionais articulados ocupam espaços e se configuram em aspectos materiais e sociais.

No caso de União da Vitória, a formação dessas redes atravessou contextos materiais e socioculturais diferentes e difusos, mas estruturados em espaços de circulação e disseminadores de transformações por meio da aplicação de conhecimentos construídos e acumulados na trajetória histórica desse Município.

Ao percorrer o desenvolvimento e a formação das redes de integração percebem-se as intencionalidades daqueles que atuaram nas transformações e das quais surgiram novos problemas, mas também soluções para a sociedade que se organizava (e continua em processo de evolução), motivadas pelo sistema econômico capitalista, globalização e recursos tecnológicos cada vez mais sofisticados.

Conclui-se com este estudo que a articulação de meios e estratégias na criação de redes de integração, especialmente, transporte e comércio, foram fatores pontuais e determinantes na formação e no desenvolvimento urbano, não apenas de União da Vitória, mas da Região Sul do Paraná, de modo geral.

**REFERÊNCIAS**

- CAMPOS, R. de. A escola Alemã de Geografia. *Geografia*. Rio Claro, vol.26, n.2, 2001. p.9-67.
- FÁVARO, Jorge Luís. *União da Vitória: Guia Turístico Histórico Cultural*. Prefeitura de União da Vitória. Administração Participativa. Gestão 1997/2000.
- HAESBAERT, Rogério. *O Mito da Desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- HEIDRICH, A. Fundamentos da Formação do Território Moderno. *Boletim Gaúcho de Geografia*. N.23. AGB-seção Porto Alegre, 1998.
- IN INFOPÉDIA. (em linha). Porto: Porto Editora, 2003-2013. Disponível em: <[http://www.infopedia.pt/\\$hominizacao](http://www.infopedia.pt/$hominizacao)>. Acesso em: 15 out. 2013.
- KANT, I. *Pré-escritos*. Tradução de: Jair Barboza et al. São Paulo: Editora Unesp, 2005.
- LENCIONE, S. *Região e geografia*. São Paulo: Edusp, 1999.
- MAGEE, B. *História da filosofia*. São Paulo: Loyola, 1999.
- PARANÁ. Secretaria de Educação. Governo do Estado do Paraná. Dia a dia Educação. *Tropeirismo*. 2012. Disponível em: <<http://www.geografia.seed.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=316>>. Acesso em 10 set. 2013.
- REYNAUD, A. A noção de espaço em geografia. *Boletim de Geografia Teorética*. Rio Claro, vol.5, n.9-10, 1975, p.17-32.
- ROCHA, R. *Minidicionário Ruth Rocha*. 5. ed. São Paulo: Scipione, 1996.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço. Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. 2.ed. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SILVA, C. da. *Apontamentos Históricos de União da Vitória 1768-1933*. Curitiba: Imprensa Oficial, 2006.
- \_\_\_\_\_. *Apontamentos históricos de União da Vitória (1768 – 1933)*. *Boletim do Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico do Paraná*. Curitiba. Vol.XXX, 1976, p.37-38.
- SUERTEGARAY, D. M. A. Espaço Geográfico Uno e Múltiplo. In: SUERTEGARAY, D. M. A.; BASSO, L. A.; VERDUM, R. (org.). *Ambiente e lugar no urbano: a. Grande*. Porto Alegre: Editora da Universidade/ UFRGS, 2000.
- TANAKA, J. E. C. O espaço em Kant e suas contribuições na definição do conceito de região. In: GODOY, P. R. T. (org.). *História do pensamento geográfico e epistemologia em geografia*. São Paulo: Editora UNESP, 2010. Disponível em: <<http://static.scielo.org/scielobooks/p5mw5/pdf/godoy-9788579831270.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2013.