

# AS LOGÍSTICAS TÊMPORO-ESPACIAIS DE DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS DO COMÉRCIO ELETRÔNICO COMO INDICADORAS DE PODER SOCIAL: UM ESTUDO DA REALIDADE DE SALVADOR/BA<sup>1</sup>

James Amorim Araújo<sup>2</sup>

Este artigo trata da discussão de como as estratégias têmporo-espaciais de distribuição de mercadorias, implementadas pelas empresas de comércio eletrônico, são indicadoras do poder sócio-espacial a partir de um estudo de caso realizado na cidade de Salvador/Bahia.

O recorte temporal desta pesquisa compreende o período entre 1998 a 2000, o qual se caracteriza como inicial para o comércio eletrônico em Salvador. No trabalho original pesquisamos seis empresas de comércio eletrônico do tipo mercado-consumidor, ou B2C (*Business to Consumer*), a saber: Virtual Box, Amelia.com e Supermini (supermercados), Grandes Autores (livraria), Lig Lig comida chinesa (comida expressa) e Cheiro de Pizza (pizzaria), assim como, seus clientes virtuais distribuídos pela cidade. Contudo, para os fins específicos deste artigo, limitamo-nos a trabalhar com apenas duas empresas, a Amélia.com e a Lig Lig comida chinesa.

Nossa metodologia pautou-se na realização de entrevista aos empresários e/ou gerentes das empresas, da aplicação de formulários aos clientes e funcionários terceirizados, além da pesquisa de campo.

Este artigo subdivide-se em quatro partes: a primeira trata da base teórico-metodológica na qual se baseiam nossas análises e interpretações, a segunda corresponde ao estudo de caso, acompanhado da pesquisa empírica e documental, a terceira na qual tecemos nossas análises e, por fim, a última em que são feitas nossas considerações finais.

## 1. Base teórico-metodológica

As estratégias têmporo-espaciais implementadas no comércio eletrônico, quando analisadas sob uma ótica espacial, indicam processos hegemônicos de controle do tempo pelo espaço no seio de nossa sociedade e, esses processos, ratificam a estratificação e

---

<sup>1</sup> Artigo originado da dissertação de Mestrado em Geografia da Universidade Federal da Bahia, defendida em abril de 2002, sob orientação do Professor Doutor Sylvio Bandeira de Mello e Silva. Título: A produção e reprodução espacial do comércio eletrônico em Salvador.

<sup>2</sup> Professor assistente em Geografia. Universidade do Estado da Bahia – UNEB  
jamaar@uol.com.br

divisão sócio-espacial vigente. Compreendemos que os processos hegemônicos são aqueles oriundos de uma lógica exótica ao lugar. Santos (1997) ao tratar da questão de processos hegemônicos, ponderava que estes se realizam por meio de vetores verticais, cuja força modernizadora provoca sempre desordem ao lugar onde se inserem. Esta desordem não é outra coisa senão uma nova ordem que beneficia àqueles que dela fazem uso.

Assim sendo, processos hegemônicos podem ser pensados pela discussão de poder, no caso em estudo o poder de controle do tempo pelo espaço. Em outras palavras, aos que têm uso acumulável de dinheiro é possível relacionar-se favoravelmente com as dimensões de tempo e espaço.

Essa constatação leva-nos a questionar os limites de controle social do tempo e espaço pelas classes hegemônicas. Efetivamente, a nosso ver, é preciso dialogar com discursos que, ao invés de apregoar a tendência à nulidade dessas categorias, ajudem-nos a estabelecer análises situadas historicamente. Por isso, buscamos em Harvey (1992) e Castells (1999) a fundamentação teórica a respeito do controle do tempo a partir do espaço.

Harvey, por exemplo, entende que o tempo e o espaço não podem ser assimilados pela inteligência humana separadamente da ação social; já Castells, acrescenta que o espaço não pode ser definido à revelia das práticas sociais, então, o que ambos querem indicar é que tempo e espaço são categorias da existência humana, organizadas pela sua prática. Dessa forma, a busca do controle do tempo, através de estratégias têmporo-espaciais, é uma indicação do quanto estas categorias são chaves na prática social de classes favorecidas e, portanto, reveladoras de poder social.

O tempo é entendido aqui enquanto uma categoria concreta, material, indissociável do espaço e por ele conformado. Para Santos,

Como um conceito, o tempo deve ser capaz de medida: é assim que ele se define como uma variável geográfica. Mas, atenção: medida aqui não é obrigatoriamente um sinônimo de quantificação rígida e imutável, mas de existência empírica.

(1978, p. 206).

As técnicas disponíveis em determinado lugar e período histórico permitem estabelecer uma referência comum para as categorias de espaço e tempo (SANTOS, 1997). Em decorrência disso, podemos falar em temporalidades, ou seja, os valores de tempo relativizados pelos sistemas técnicos em unidade orgânica, num contexto geográfico específico, vivenciados e controlados de forma estratificada pela sociedade.

Por isso, quando tratamos de temporalidades, podemos também nos referir a maneira como estas se realizam, ou seja, como determinados seguimentos da sociedade fazem uso do tempo. No caso específico desta pesquisa, podemos discutir o poder social das temporalidades hegemônicas em Salvador, a partir de um indicador concreto como o tempo de deslocamento de mercadorias do comércio eletrônico local.

Este indicador nos permite discutir as técnicas do sistema viário e das formas-conteúdo, no conjunto territorial da cidade, nas quais os consumidores demandam mercadorias e, conseqüentemente, como o tempo para estes agentes, na dimensão da circulação e consumo, é uma variável que tende ao controle.

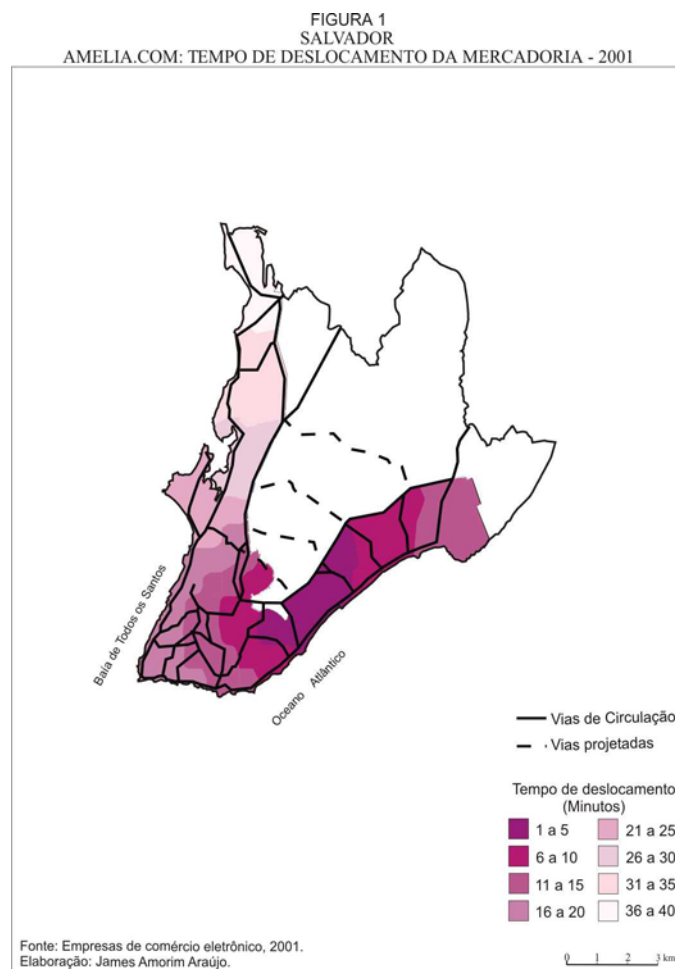
## **2. A estratégia do tempo de deslocamento da mercadoria**

O tempo de deslocamento da mercadoria parece banal, afinal é só colocar em um veículo a mercadoria e enviá-la ao domicílio do cliente. Contudo, há aí neste simples ato um enorme campo de discussão, isto porque estamos lidando com três das mais importantes variáveis da existência humana - o espaço, o tempo e as técnicas.

Mas o tempo de deslocamento de mercadoria das empresas não é uma relação direta apenas de seus sistemas de entrega e de suas capacidades operacionais. A essas duas variáveis somam-se outras inerentes à estrutura espacial da cidade como o sistema viário, à distância e, também, a acessibilidade. Sob condições normais de tráfego, o tempo de deslocamento das mercadorias assume diferentes padrões de tempo, entretanto, trabalhamos com os valores médios, obtidos junto aos motoristas que seguem roteiros pré-estabelecidos pelas empresas.

A seguir, descreveremos o tempo de deslocamento de duas empresas locais de comércio eletrônico, a saber: a Amélia.com (supermercado) e a Lig Lig comida chinesa (comida expressa).

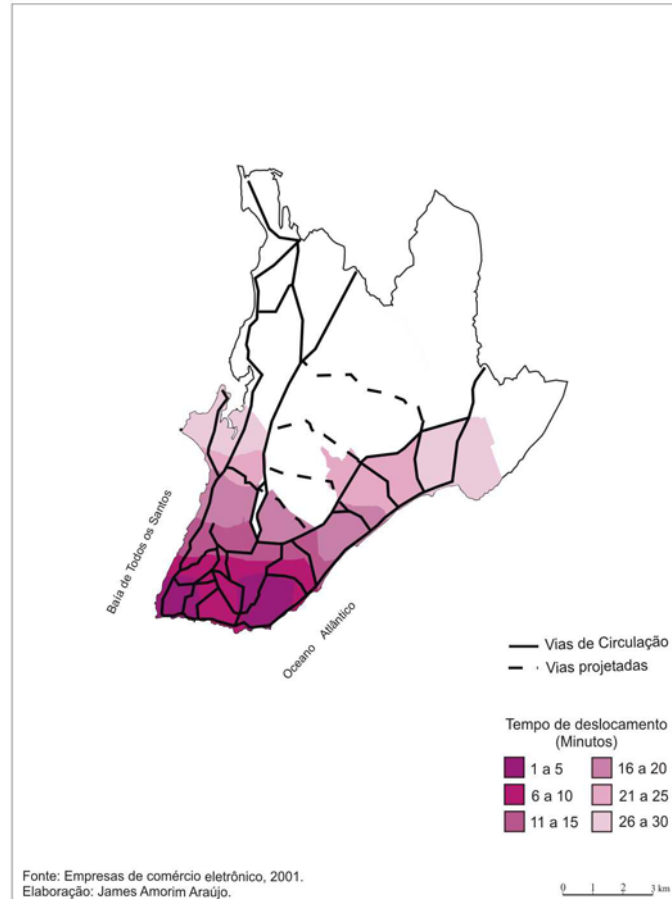
O terceiro supermercado virtual de Salvador está, fisicamente, localizado no Imbuí, ao lado da via expressa Avenida Luís Viana Filho (Paralela). Isto lhe permite amplas possibilidades de conexão com outras vias de ordem inferior na borda Atlântica. Por isso, o tempo deslocamento da mercadoria para consumidores dessa parte da cidade ocorre em poucos minutos (FIGURA 1).



Seus utilitários alcançam o centro tradicional da cidade em média em 20 minutos, e os consumidores mais distantes, por exemplo, na Base Naval, são alcançados em tempo médio de deslocamento de 40 minutos. Segundo seu Diretor, Sr. Israel Ribeiro, o tempo de deslocamento da mercadoria é avaliado como muito bom mesmo para as áreas distantes. Sendo que, a tendência é melhorar ainda mais, posto que novos utilitários serão incorporados ao sistema de entrega, à medida que a massa crítica de clientes assim o permitir. Além disso, a empresa pretende desenvolver um sistema de roteirização por GPS em Salvador, tal como em São Paulo e Rio de Janeiro.

A Lig Lig comida chinesa possui dois centros de distribuição de mercadorias – um na Pituba e outro na Graça. Logo, nessas duas áreas da cidade, como também no entorno próximo, o tempo de deslocamento de mercadorias ocorre em até 5 minutos (FIGURA 2). Todos os clientes da Barra até o Bonfim são atendidos pela loja da Graça, enquanto que os clientes da Pituba até Itapuã são atendidos pela loja da Pituba. No entanto, há algumas áreas que são repartidas entre esses dois centros de distribuição como Brotas, Federação e Rio Vermelho. Nestes casos, a empresa já pensa em instalar uma nova loja em Brotas, para melhor equacionar a distribuição de mercadorias e otimizar o tempo de deslocamento das mesmas.

FIGURA 2  
SALVADOR  
LIG LIG COMIDA CHINESA: TEMPO DE DESLOCAMENTO DA MERCADORIA - 2000



## 2.1 Um perfil do consumidor virtual em Salvador

Como traçar um perfil do consumidor virtual em Salvador? Decerto que esta pergunta poderia começar a ser respondida por suas qualidades sócio-econômicas, como nível de escolaridade, renda, profissão, etc. Para tanto, a base de informações utilizada para a caracterização do consumidor virtual em Salvador foi organizada cruzando-se dados do Instituto Brasileiro de Opinião e Pesquisa (IBOPE), através de suas pesquisas sobre Internet nas regiões metropolitanas de março de 1998 a dezembro de 2000, com as informações fornecidas pelas empresas de comércio eletrônico locais.

O consumidor virtual, de uma maneira geral, está no topo da pirâmide social. Suas condições materiais de reprodução são diferentes em relação às demais classes sociais. Com efeito, esse cliente virtual pode aceder mais facilmente ao mundo da Internet, seja pela condição material, seja pela condição cultural de que dispõe. Neste ponto, as duas fontes de informação são coincidentes. Também merece destaque que os consumidores virtuais geralmente têm profissões chamadas de liberais, são advogados, arquitetos, administradores, médicos, mas há também professores e estudantes.

Em Salvador, o nível de escolaridade do consumidor virtual concentra-se em estratos altos do sistema de ensino, tal como o padrão nacional. Segundo o IBOPE, na sua

4ª Pesquisa Internet POP de junho de 1999, destacava-se a grande concentração de internautas com nível superior incompleto, quase 50%, mas a pesquisa assinalava um grande percentual de consumidores com nível superior, cerca de 20%. Além também de, aproximadamente, 10% com pós-graduação - Mestrado e/ou Doutorado.

A explicação mais plausível para a predominância de consumidores com superior incompleto é a da faixa de idade destes. Conforme a mesma pesquisa do IBOPE, 68% dos consumidores em Salvador estão na faixa dos 15 aos 29 anos, logo, eles são ainda estudantes secundários ou universitários. Outro dado importante revelado pelo IBOPE é que 63% dos consumidores são homem e, embora esse percentual seja ainda elevado, a participação das mulheres cresce rapidamente, como de resto em todo Brasil.

A renda familiar mensal dos consumidores virtuais é outro elemento significativo de análise. Vejamos o que os dados do IBOPE conjuntamente com os dados das empresas têm a nos revelar da realidade local. Segundo a 8ª Pesquisa Internet POP do IBOPE, de agosto de 2000, os consumidores cujos rendimentos se situavam na faixa de 10 a 20 SM representavam 33% do total. Enquanto que, os consumidores cujos rendimentos estavam na faixa imediatamente superior, isto é, de mais de 20 a 30 SM, correspondiam a 30%. Acima de 30 SM, os consumidores correspondiam a 18% do total e, abaixo de 10 SM, a 16%.

As informações prestadas pelas empresas de comércio eletrônico não diferem significativamente do quadro traçado pelo IBOPE. Aliás, confirma-se, por exemplo, que a classe modal de renda familiar é mesmo de consumidores com renda entre 10 e 20 SM, ou seja, 37% do total. Há, no entanto, dois pontos de divergência com os dados do IBOPE: primeiro – o percentual de consumidores virtuais com renda familiar acima de 30 SM indicado pelas empresas é maior, cerca de 22%; segundo – o percentual de consumidores com renda menor que 10 SM é de apenas 13%.

Os consumidores virtuais compram mercadorias de pequeno porte, gêneros alimentícios (comida expressa ou de supermercados), livros e cd's. Desses, os líderes de venda em Salvador são comidas expressas, gêneros de supermercado e livros.

### **3. O controle do tempo de circulação e consumo de mercadorias: a técnica como equivalência espaço-tempo**

É certo, podemos medir as distâncias através do tempo, por conseguinte, estamos conformando um tempo cronológico de acordo a um dos atributos do espaço. Quanto a isso não há nenhuma novidade, além do mais, estaríamos tratando tempo e espaço como categorias absolutas. Entretanto, a questão se coloca além do que parece ser óbvio.

A possibilidade de controlar o tempo na dimensão da circulação e do consumo de mercadorias revela as temporalidades de um dos agentes produtores do comércio eletrônico - os consumidores virtuais. Essas temporalidades pautam-se no uso de técnicas de tempos diferenciados, seja na circulação, seja na divisão territorial do trabalho.

O tempo da circulação não depende apenas das técnicas dos meios de transporte, ele é uma variável dependente também do sistema de circulação viário da cidade.

A organização espacial do sistema viário de Salvador, sobretudo a partir dos anos 50 e, intensificada nos anos 60 do século XX, releva a maneira de como cidade vivenciou os processos de urbanização e metropolização, portanto, sua inserção num período de tempo acelerado do capitalismo. A abertura das chamadas avenidas de vale, Vasco da Gama, Mário Leal Ferreira (Bonocô), Luiz Viana Filho (Paralela), dentre tantas outras, são provas incontestes desse processo.

O estudo da documentação pertinente ao sistema viário soteropolitano coloca-nos diante de uma complexa realidade de inserção da cidade aos ritmos do capitalismo contemporâneo. Só para se ter uma idéia de como esta questão central foi determinante na constituição do sistema viário da cidade, em 1975, no documento - Diagnóstico de circulação e transporte da cidade de Salvador -, já se alertava para a falta de conexão entre as vias de cumeada (altiplano), produzidas por uma cidade ainda em um ritmo econômico tradicional, e as avenidas de vale, primeiras vias que expressavam a chegada de um novo ritmo econômico à cidade. Além do mais, a falta de um plano diretor de planejamento territorial até o início dos anos 70 foi uma marca da cidade. Antes da configuração do Plano de Desenvolvimento Urbano (Plandurb), em 1976, as intervenções do poder público, em suas diversas instâncias, davam-se de forma desarticulada e fragmentada.

Outra questão séria é que, embora a documentação a respeito do tema, a exemplo do último PDDU (1985), indique textualmente a necessidade de implementação de políticas destinadas às classes mais desfavorecidas da cidade, tanto para o sistema viário quanto para o sistema de transporte coletivo, o que se abstrai, na prática, é que o poder público, na condição de grande agente interventor no sistema viário, agiu paradoxalmente em favor das classes favorecidas e de seus respectivos espaços. É só conferir a quantidade de projetos implementados nos últimos trinta anos.

Nenhum bairro em Salvador mereceu tantas intervenções por parte do poder público em seu sistema viário quanto a Pituba e adjacências - Iguatemi, Caminho das Árvores e Rodoviária. O fato é que houve a coadunação dos interesses de diferentes agentes produtores do espaço naquela parte da cidade e, com efeito, o resultado, após trinta anos de sucessivos projetos foi o triunfo da lógica formal na construção de um sistema



viário. O traçado das ruas é bem geométrico, o disciplinamento do tráfego atende aos pré-requisitos da fluidez; enfim, o sistema viário responde eficientemente à circulação de pessoas e mercadorias.

A título de exemplo, recentemente, a Av. Manuel Dias da Silva, via arterial de segunda ordem da Pituba, passou por uma remodelação completa em sua infra-estrutura e urbanização. À avenida acrescentam-se novos sistemas técnicos por dutos, como cabos de fibra ótica, gás natural e interligação do novo sistema de semáforos temporizados. Sem dúvida, o capital corporativo produzirá ali, nos próximos anos, uma intensa verticalização nas edificações, elevando ainda mais o preço do solo urbano.

O sistema viário de Salvador, enquanto conjunto técnico, corresponde uma malha de diferentes idades. De uma maneira geral, podemos discernir três momentos importantes de sua implantação e articulação tomando como referência o processo de modernização de Salvador.

O primeiro momento corresponde ao período de 1945 a 1966. Caracterizado pela pavimentação de vias que se definiram pela própria necessidade de interconexão da população. Corresponde às vias de altiplano e algumas de vale que se concentram, sobretudo, no Oeste e Sul da cidade, onde a ocupação desenvolveu-se primeiro. Ainda são vias sinuosas e estreitas, segundo a lógica hodierna de fluidez capitalista.

O segundo momento do sistema viário corresponde ao período de 1967 a 1999. Caracterizado pela imposição de diretrizes formais e planejadores ao traçado do sistema viário, fez com que fossem criadas vias que respondessem aos interesses de agentes corporativos pela mão do poder público. Este segundo momento é identificável nas vias do lado Leste da cidade (borda Atlântica).

O terceiro momento iniciou-se recentemente. Distingue-se por ser um período no qual novas vias arteriais de primeira ordem cortam o miolo de Salvador, conectando as vias expressas da BR-324 e da Av. Luís Viana Filho (Paralela).

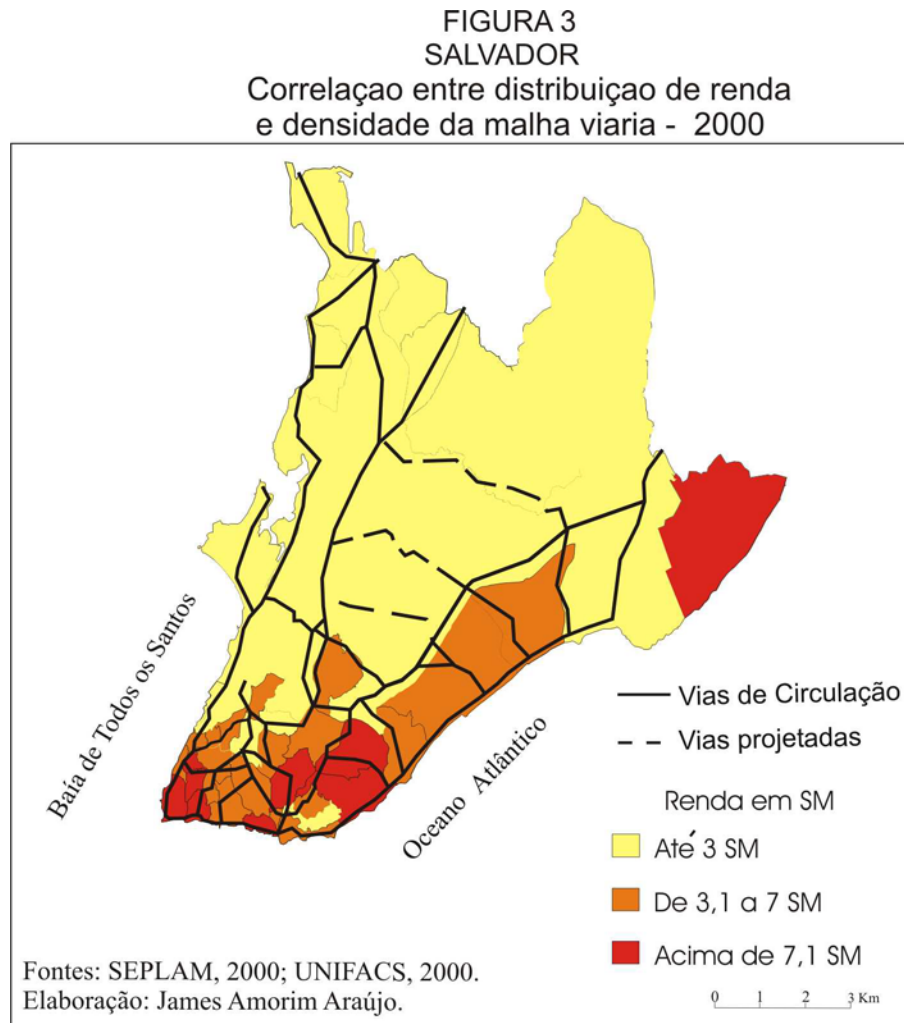
Quando correlacionamos estas informações aos dados empíricos obtidos do tempo de deslocamento da mercadoria temos elementos para depreender que:

- A malha viária de 1ª e 2ª ordens, sobretudo, as vias de vale são as que permitem um maior e mais rápido fluxo viário. Por isso, os tempos rápidos de deslocamento da mercadoria - (1 a 5) e (6 a 10) minutos – estão altamente correlacionados a elas.
- As partes Sul e Oeste da cidade são onde os tempos rápidos de deslocamento frequentemente ocorrem. A explicação do porquê se deve, provavelmente, a divisão territorial do trabalho em Salvador que promoveu, desde a década de sessenta do



século XX, uma concentração espacial tanto da renda quanto das vias de 1ª e 2ª ordens nas partes Sul e Oeste da cidade. (Figura 3).

- Finalmente, o controle do tempo de circulação torna-se uma realidade empírica à medida que o sistema técnico viário se adequa às prerrogativas da fluidez capitalista. Como já havíamos dito, a Pituba e seu entorno – Caminho das Árvores e Rodoviária – correspondem à prova mais óbvio desta assertiva.



Outro tempo diferenciado para se analisar o objeto em tela é o da divisão territorial do trabalho. Ele “geografiza a assimilação e repartição sócio-espacial dos sistemas técnicos, indicando a valorização seletiva dos espaços da cidade frente às novas divisões do trabalho” (ARAÚJO, 2002, p. 44).

Sobre esta discussão, Santos acrescenta que

A cidade constitui, em si mesma, o lugar de um processo de valorização seletivo. Sua materialidade é formada pela justaposição de áreas diferentemente equipadas, desde as realizações mais recentes, aptas aos usos mais eficazes de atividades modernas, até o

que resta do passado mais remoto, onde se instalam usos menos rentáveis, portadores de técnicas e de capitais menos exigentes(...). (1994, p. 129-130)

Contudo não é fácil trabalhar com a divisão territorial do trabalho, porque, estamos tratando de um conceito complexo que envolve o tempo, o espaço e as técnicas concomitantemente. Por outro lado, apontamos uma possibilidade metodológica de se apreender a divisão territorial do trabalho (ARAÚJO, 2002), fazendo uso de um indicador chamado Valor Unitário Padrão (VUP). O VUP serve de base à avaliação de terrenos para o mercado imobiliário e para o estabelecimento de impostos como IPTU e TLP (Taxa de Limpeza Pública), sua referência é justamente o nível de infra-estrutura implantado em um logradouro, como asfalto, iluminação, esgoto, telefonia, etc. O VUP é fixado por Lei ou Decreto municipal e basicamente estabelece três zonas de valor para os logradouros: uma popular, outra média e a última nobre<sup>3</sup>.

Em um recente trabalho, Andrade (2004), no qual também se adotou o VUP como um indicador para se analisar a valorização do espaço soteropolitano, o autor demonstrou, por meio de amostragem, que 74,5% dos logradouros estão na zona de localização popular, 24,28% na zona média e apenas 1,58% na nobre. Sobre isto Andrade comenta que “esses dados públicos clarificam um típico processo de concentração de renda na cidade, ainda mais quando se constata que as zonas de padrão médio e nobre estão predominantemente localizadas junto à orla atlântica” (2004, p. 1).

Essa divisão territorial do trabalho soteropolitana estabelece um tempo diferenciado das técnicas constitutivas das formas espaciais. Assim sendo, poderíamos condicionar os valores do VUP médio e alto às formas espaciais constituídas por sistemas técnicos recentes, uma vez que estas formas apresentam custo social elevado o que, conseqüentemente, conduz a uma pequena disseminação pelo território municipal.

Consideramos, finalmente, que este tempo diferenciado da divisão territorial do trabalho estabelece um outro padrão de consumo de mercadorias. Tal padrão permite aceder ao consumo no tempo desejado (compra e recebimento), na quantidade desejada e com a qualidade de acordo ao nível dos consumidores virtuais. Ou seja, o tempo diferenciado do consumo virtual é uma realização da prerrogativa da flexibilidade capitalista (*just in time*).

#### 4. Considerações finais

---

<sup>3</sup> O VUP popular comportava logradouros cujo valores não ultrapassavam a R\$ 53,35; o VUP médio entre R\$ 53,35 a R\$ 213,30; e o VUP nobre valores superiores a R\$ 213,30.

Consideramos que classes favorecidas promovem, atualmente, práticas sociais baseadas no trinômio *Simultaneidade-Descontigüidade-Fluxo* (SDF). Essas práticas sociais são simultâneas porque podem ocorrer durante uma mesma unidade de tempo; descontigüas porque podem ser descontínuas (separadas) no espaço e, em fluxos, pois são intercambiadas continuamente entre posições distantes materialmente. Essas práticas são hegemônicas, mas não são homogêneas, além disso, as formas-conteúdo e os processos espaciais que lhes são equivalentes relacionam-se com outros historicamente anteriores e não menos importantes.

Em Salvador, vemos a instalação de novos sistemas técnicos destinados a responder imediatamente aos interesses daqueles que os usam. São cabos subterrâneos de fibra óptica, provedores de acesso à Internet, bancos informatizados, etc. A inserção desses novos sistemas ao conjunto de sistemas anteriores e articulados localmente não ocorre sem conflitos. A luta pelo subsolo das áreas mais ricas da cidade entre as companhias de eletrificação e de telecomunicação constitui um exemplo claro desses conflitos entre sistemas técnicos de idades diferentes, contudo, a tendência é a articulação orgânica, porque, do contrário, haveria a inviabilização da reprodução do capital.

Da mesma forma, podemos pensar a articulação entre o sistema viário e os sistemas de entrega de mercadorias pelo comércio eletrônico. A conformação da produção pela distribuição de mercadorias no meio urbano das metrópoles está ajudando, a cada dia, a colocar em xeque a capacidade de fluxo de veículos dos sistemas viários. O desenvolvimento de sistemas de entrega de mercadorias pelo comércio eletrônico significa, na prática, o acréscimo de mais veículos à dinâmica de sistemas viários já sobrecarregados. Com efeito, no nosso caso, as intervenções no sistema viário, para torná-lo mais fluído é uma necessidade sempre premente (lembremo-nos da Pituba e das inúmeras intervenções por que passou seu sistema viário). Contudo, os custos são altos, a cidade pensada como capital fixo exige imensos investimentos para adaptar-se às prerrogativas da fluidez e, conseqüentemente, da acumulação flexível.

Então os limites de controle do tempo pelo espaço estão encerrados na própria espacialidade da cidade, contraditória por natureza? A resposta é sim. Mesmo com todas as possibilidades das técnicas, a espacialidade soteropolitana impõe efetivas barreiras espaciais ao controle do tempo. Não obstante, o potencial de destruição criativa do capitalismo é enorme, e a história particular de Salvador já demonstrou como esse sistema remodelou a estrutura espacial cidadina nos últimos quarenta anos.

É bastante representativo analisar os mapas de tempo de deslocamento de mercadorias, e de constatar como há uma correlação direta entre as áreas onde ocorre o adensamento das vias de circulação e os breves períodos de tempo gastos para o

deslocamento das mercadorias. Por conseguinte, quanto melhor for o equacionamento das vias de circulação de uma cidade em relação ao fluxo de veículos que por elas circulam, mais facilmente serão implementadas estratégias tempo-espaciais.

O desenvolvimento de novas tecnologias e a associação destas às técnicas tradicionais vão provocar diversas remodelações nos meios urbanos cujos impactos já podem ser vislumbrados. Desse ponto de análise, fica difícil diferenciar quais remodelações espaciais serão específicas a um único fenômeno técnico, isto é, como afirmar que cabos de fibra ótica vão beneficiar apenas ao setor de telecomunicações e não ao de comércio eletrônico? Ou que a expansão reticular dos telefones não promoverá a da Internet?

Obviamente que, particularmente em nosso caso, o exposto acima se releva na paisagem urbana numa contradição quase bizarra. Quem poderia dizer que Pituba e Liberdade são duas faces, dentre outras tantas, de uma mesma Salvador?

A distância entre essas duas paisagens da cidade é muito maior que apenas alguns poucos quilômetros, ela é uma distância tempo-espacial. De um lado, estão os senhores da velocidade, enquanto de outro, os senhores da co-presença. O espaço contempla, conforma e constrange o tempo porque em sua essência reside a técnica. Assim sendo, quanto mais avançada for a técnica disponível em um lugar, mais o tempo se tornará uma dimensão controlável na vida das pessoas, empresas, etc., mas uma ressalva deve ser feita, controle não significa anulação.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, A. B. *O mercado imobiliário e a configuração do espaço urbano em Salvador/BA*. Disponível em <http://www.cibergeo.org/agbnacional/VICBG>. Acessado em: 08 de novembro de 2004.

ARAÚJO, J. A. *A produção e reprodução espacial do comércio eletrônico em Salvador*. 2002. (Dissertação de Mestrado). Mestrado em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia. 147 p.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CONDER, RENURB. Sistema Viário Iguatemi. Salvador, 1983. x p.

Distribuição de Renda na cidade de Salvador. Quadro atual e perspectivas. Mestrado em Análise Regional da Universidade Salvador – UNIFACS e a Secretaria de Planejamento do Município de Salvador – SEPLAM, jun. de 2000.

ENTREGUE à população segunda etapa da Manoel Dias da Silva. *Diário Oficial do Município*, Salvador, ano 14, n. 2946, p. 28, 9 abril 2001.

Fábrica de Equipamentos Comunitários – FAEC. *Projeto Nova Pituba*. Salvador: 1987. x p.

HARVEY, D. *Condição Pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo : Loyola, 1992.

OITAVA edição mostrava que 4,7 milhões de consumidores queriam acessar a Internet por computador. Pesquisa da Internet no Brasil, ago. 2000. Disponível em: <http://www.ibope.com.br>. Acessado em : 15 jul. 2001.

PLANDURB. *Plano de Desenvolvimento Urbano: Projeto de lei*. Salvador: Prefeitura Municipal. Centro de Planejamento Municipal. 1976. 200 p.

QUARTA edição mostra aumento da velocidade do crescimento da Internet no Brasil. Pesquisa da Internet no Brasil, jun. 1999. Disponível em: <http://www.ibope.com.br>. Acessado em : 15 jul. 2001.

SALGUEIRO, Teresa Barata. Espacialidades e temporalidades urbanas. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri, LEMOS, Amália Inês Geraiges (Orgs.). Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 99 – 104.

SALVADOR. Lei n.º 5849. Fixa Valores Unitários Padrão de terrenos, limita valores de Taxa de limpeza Pública, estabelece isenção para a Taxa de Fiscalização do Funcionamento e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*, Salvador, ano 13, n. 2575, p. 2, 19 dez. 2000.

SALVADOR. Lei n.º 5177 de 1996. Dispõe sobre a hierarquização do sistema viário básico do Município de Salvador e dá outras providências. *Diário Oficial do Município*, Salvador, ano 10, n. 1787, p. 2, 11 jul. 1996.

SALVADOR. Órgão Central de Planejamento. *Diagnóstico de circulação e transportes da cidade de Salvador*. Salvador, 1975. xp. il.

SALVADOR. Secretaria Municipal do Planejamento. *PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano*. Salvador, 1985. 133 p. il.

SALVADOR. Prefeitura Municipal. Órgão Central de Planejamento. *Projeto Pituba*. Salvador : 1977, x p.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: HUCITEC, 1997.

\_\_\_\_\_. *Por uma Geografia Nova*. da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: HUCITEC, 1978.

\_\_\_\_\_. *Por uma Economia política da cidade*. São Paulo: HUCITEC-EDUC, 1994.