



Dinâmicas de produção do espaço urbano na perspectiva da informalidade e pobreza urbana

Dynamics of the production of urban space in the perspective of urban poverty and informality

Luiz Adriano Guevane

Universidade Pedagógica de Maputo

Resumo

O presente trabalho objetiva a análise da produção do espaço urbano em África e, particularmente, na África Subsaariana, relacionando pobreza e informalidade, a partir das similaridades entre as cidades de Dakar (no Senegal, com referência para Yeumbeul), Bissau, as do Gana e da Nigéria, especificamente Lagos, e a cidade de Maputo, capital da República de Moçambique. A metodologia consistiu na pesquisa bibliográfica e, por essa via, na escolha de algumas cidades africanas, combinando a vivência e o conhecimento existente sobre a cidade de Maputo. Os níveis e as escalas de produção do espaço urbano constituíram importante suporte na análise em causa. É a partir do desenvolvimento das cidades visadas neste estudo, no período colonial, no quadro da diferenciação sócio-espacial que se iniciam as relações entre a pobreza e a informalidade urbanas, tendo estas se tornado mais evidentes, em termos de extensão e persistência, no período pós-independência pelo peso dos desafios políticos combinados com o fraco nível de desenvolvimento económico. Nessas relações, a informalidade não teve a pobreza como única explicação.

Palavras-chave: Produção do espaço urbano; Pobreza; Informalidade; Gestão urbana.

Abstract

This paper aims to analyze the production of urban space in Africa and, particularly, in sub-Saharan Africa, relating poverty and informality, based on the similarities between the cities of Dakar (in

Senegal, with reference to Yeumbeul), Bissau, cities of Ghana and Nigeria, specifically Lagos, and the city of Maputo, capital of the Republic of Mozambique. The methodology adopted consisted of the bibliographical research and, through this way, in the choice of some African cities, combining the experience and the knowledge about the city of Maputo. The levels and scales of production of the urban space constituted important support in this analysis. It is from the development of the cities targeted in this study that, in the colonial period, with the socio-spatial differentiation the relations between urban poverty and informality begin, and these have become more evident, in terms of extension and persistence, in the postponement of the political challenges combined with the low level of economic development. In these relations, informality does not have in poverty the only explanation.

Keywords: Urban space production; Poverty; Informality; Urban management.

Introdução

É interesse deste estudo analisar a produção dos espaços urbanos em África na perspectiva da pobreza e da informalidade e, por essa via, procurar explicar as relações entre estas duas a partir das similaridades entre a cidade de Maputo e algumas cidades africanas escolhidas com esse propósito. No quadro dessas relações, mesmo considerando as particularidades locais, a urbanização informal nunca deixou de ser um crescente desafio às tentativas de afirmação da gestão urbana.

A gestão dos espaços urbanos em África, após as independências, foi marcada fundamentalmente por descontinuidades relativamente à “gestão urbana colonial”. A capacidade de gestão urbana foi limitada pela dinâmica própria da urbanização, o que refletiu, em grande medida, o fraco nível de desenvolvimento económico. Deste modo, o espaço urbano traduziu-se no local de muitas oportunidades, mas, ao mesmo tempo, de expressão da pobreza urbana e de informalidade pelo seu próprio modo de produção. É assim que, por um lado, os níveis político, económico e social de produção do espaço urbano refletiram o tipo de desenvolvimento político e económico após as independências políticas e, por outro, revelaram as relações entre a pobreza e a informalidade urbanas, tanto em termos de extensão como de persistência.

As independências, incluindo a de Moçambique e olhando particularmente para o caso da cidade de Maputo, refrearam o processo de industrialização em favor do sector terciário e, em paralelo, produziram um crescente ímpeto na urbanização informal cujo acesso à terra nem sempre foi mediado pelo mercado formal de terra urbana. A diferenciação sócio-espacial herdada da colonização manteve a sua essência, conformando essencialmente o centro como espaço territorialmente organizado, “pensado”, ostentando, por isso, um maior dinamismo político e

económico e, a periferia, como espaço de domínio da pobreza urbana e de informalidade. Deste modo, as similaridades nas características da produção urbana nas várias cidades aqui consideradas permitiram aferir que a informalidade pode ser explicada a partir de um conjunto de aspetos e não, exclusivamente, da pobreza.

O texto apresenta uma introdução e considerações finais. Contempla três partes. Uma primeira onde é feita uma breve contextualização do assunto, seguida de uma abordagem que procura trazer explicações para a informalidade não baseada exclusivamente na pobreza, mas no percurso histórico, económico e político das várias realidades urbanas tratadas e, finalmente, uma terceira parte, onde é abordada a produção do espaço urbano, em cidades escolhidas da África Subsaariana, tendo como foco a pobreza e a informalidade.

Breve contextualização

A produção do espaço urbano¹⁴⁸ é feita a partir de níveis e escalas. Encontramos a condição, o meio e o produto tanto no nível económico, no político como no social. Os referidos níveis correspondem à produção e reprodução do espaço urbano. Por exemplo: o nível económico, expresso pelas necessidades de reprodução do capital, tem como *condição*, no espaço, a infraestrutura, a concentração, o mercado de trabalho e de matéria-prima; como *meio*: a circulação (que articula os momentos para a produção-distribuição-circulação-troca-consumo); e, como *produto*: tem o espaço como necessidade de realização do lucro, espaço que se reproduz possibilitando a realização ampliada dessa produção.

O nível político, por sua vez, tem o território como sua *condição*, o poder detido pelas classes dominantes como *meio* e, como *produto*, é o espaço da norma, da vigilância, do controlo. O nível social (onde ganham visibilidade os níveis político e económico, realizando-se, dialeticamente), como *condição*, é o espaço de materialização das relações sociais; como *meio* é o espaço de circulação, permitindo a mobilidade entre lugares, fluidez entre o público e o privado; e, como *produto* é o espaço enquanto valor de uso. É assim que o “plano do habitar revela o plano da imediatividade que dá conteúdo ao vivido enquanto realidade prático-sensível, enquanto prática sócio-espacial, e, nessa dimensão, as experiências vividas revelam o usador”¹⁴⁹. Entre os “usadores” encontramos famílias com os mais diversificados níveis de rendimento, interessando a este estudo aquelas que vivem em situação de pobreza e de informalidade e cuja contribuição na produção do espaço urbano é afetada pela sua própria condição social à luz das características de gestão urbana que actuam sobre si.

¹⁴⁸ CARLOS, A. F. A. *A Condição Espacial*. São Paulo: Editora Contexto,

¹⁴⁹ Id. p. 78.

As escalas, por seu turno, têm em conta dimensões espaciais como, por exemplo, o espaço mundial ou o lugar. Esta última categoria manifesta uma realidade concreta, aquela da produção do espaço determinada pelo acesso diferenciado da sociedade, gerando conflitos em torno dos lugares ocupados/vividos e tendo no cerne a diferenciação espacial como desigualdade sócio-espacial¹⁵⁰.

À escala do lugar podemos encontrar, por exemplo, os bairros situados na periferia dos centros urbanos, caracterizados profundamente pelos elevados níveis de informalidade e de pobreza correspondentes sobretudo às famílias pobres, assim identificadas¹⁵¹, por não conseguirem garantir o acesso regular aos bens de consumo corrente tidos como o mínimo indispensável aceite socialmente. Nos “slums” ou favelas ou mesmo assentamentos informais, a produção do espaço urbano é reveladora das fragilidades dos regimes políticos e das inconsistências do crescimento da economia, o que reduz as alternativas de combate ao fenómeno.

O termo "favela" ou “slum” é usado para designar vários tipos de moradia, incluindo as que podem ser urbanizadas. Para além destas denominações usam-se termos como "bairro degradado" e "comunidade de baixa renda”. De acordo com a UN-Habitat¹⁵², um "domicílio de favela" refere-se a um grupo de indivíduos que vivem sob o mesmo teto numa área urbana onde faltam um ou mais itens entre quais os seguintes: moradia durável, área de convívio (suficiente), acesso a água tratada, acesso a saneamento e posse segura. Este quadro revelador de pobreza conduz a estratégias de sobrevivência alicerçadas na informalidade. Esta, deriva da consolidação e utilização da expressão “setor informal”¹⁵³. Nas áreas urbanas dos países em desenvolvimento, ainda segundo o mesmo autor, o referido setor responde às necessidades básicas da população quer na agricultura (urbana ou peri-urbana), no artesanato, nas formas industriais simples, no comércio e serviços, na construção (habitação), nos serviços sociais (educação e saúde), como nas oportunidades de emprego da elevada população ativa.

A informalidade, como expressão da economia informal, não significa necessariamente pobreza, pela heterogeneidade do rendimento dos seus intervenientes e mesmo pelas características sócio-económicas do espaço geográfico onde se desenvolve. A informalidade é a única saída para as famílias pobres¹⁵⁴, ainda que não seja uma alternativa vantajosa para combaterem a pobreza. Para este autor, há uma “colagem” entre a informalidade urbana e a pobreza. O caminho para reduzir a

¹⁵⁰ Op. Cit.

¹⁵¹ SANTOS, M. *O Espaço Dividido*: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979

¹⁵² Referido por UNFPA. *Situação da população mundial 2007*: desencadeando o potencial do crescimento urbano, Nova Iorque: UNFPA (Fundo de População das Nações Unidas), 2007

¹⁵³ AMARAL, I. Importância do sector informal da Economia urbana em países da África Subsariana. *Finisterra*, XL, 2005, pp 53-72.

¹⁵⁴ SMOLKA, Martim O. Informality, Urban Poverty and Land Market Prices. *Land Lines*, January 2003, Vol. 15, Nº. 1, Massachusetts, USA: Lincoln Institute of Land Policy, pp. 4-7

informalidade seria o de reduzir a pobreza, o que implicaria um crescente sentido de desenvolvimento.

A pobreza como causa não exclusiva da informalidade

Sendo o mapa da “ilegalidade urbana” consentâneo com o da pobreza, a extensão e a persistência da informalidade não encontram explicação somente na pobreza¹⁵⁵. No caso da África Subsaariana, podemos encontrar essa explicação a partir das dinâmicas do desenvolvimento económico e político, onde podemos destacar aspetos como, por exemplo, o impacto das crises económicas sobre o sector formal, o crescimento de grandes cidades, a problemática das oportunidades de trabalho e a incapacidade dos governos de lidarem com os desafios da urbanização.

Ora, a produção do espaço urbano em África dinamizou-se na sequência da colonização e das independências, tendo os respectivos níveis e escalas um ímpeto irregular no tempo. É assim que, como veremos, o nível político e o económico de produção do espaço animaram a disputa por uma maior importância relativamente ao social.¹⁵⁶ É neste sentido que a urbanização informal, por exemplo, na África subsaariana, foi ganhando, crescentemente, mais espaço, em função da incapacidade de afirmação da gestão urbana, tornando esta informal na sua atuação ainda que gozando do seu estatuto formal.

A independência política e os consequentes processos sociais, políticos e económicos, no caso de Moçambique e, concretamente, na cidade de Maputo, sua cidade capital, contribuíram na descontinuidade do ímpeto da industrialização em favor do sector terciário e, em paralelo, catapultaram crescentemente o sector informal. Ou seja, nesses processos, as crises económicas, ao afetarem o sector formal, criaram espaço para o crescimento do sector informal¹⁵⁷. A independência política em si, não criou necessariamente a dependência económica. Esta resultou de um conjunto de fatores endógenos e exógenos inerentes ao percurso histórico de cada país. Deste modo, os constrangimentos económicos desenvolvidos no processo da independência política podem ter gerado pobreza entre as populações, mas, entretanto, reforçaram a informalidade como estratégia de sobrevivência.

A propósito das independências, “é mais fácil realizar a independência política que a independência económica”¹⁵⁸. A questão da dependência, relativamente a economias avançadas, mesmo após as independências, incluindo a raridade da elevação imediata da produção nacional e

¹⁵⁵ Id.

¹⁵⁶ Carlos, Op cit.

¹⁵⁷ Amaral, Op. Cit.

¹⁵⁸ ROCHER, G. *Sociologia Geral: mudança social e acção histórica*, volume III, 4ª edição, Lisboa: Editorial Presença, 1989

do nível de vida, como resultado da independência política. Esta, normalmente, provoca uma crise económica e respectivos impactos negativos no nível de vida da população. Neste sentido, “as dificuldades económicas que a jovem nação atravessa são mais susceptíveis de acentuar a dependência económica desta do que a libertar”¹⁵⁹. Este aspecto (nível político e económico) terá pesado, sem dúvida, na produção do espaço urbano na África Subsaariana, aliás, continua a marcar, em graus diferenciados, a realidade de muitos países africanos, entre eles, Moçambique. No processo dessa produção terá se expandido a informalidade e, com ela, a pobreza.

O crescimento de grandes cidades, em particular nos países em desenvolvimento e especificamente em África, tem sido acompanhado por um aumento da pobreza que tende a se concentrar em certos grupos sociais e locais específicos. Essa elevação dos níveis de pobreza urbana tem tido como premissa importante a problemática das oportunidades de trabalho disponíveis nos sectores urbanos¹⁶⁰. Desse modo, o nível económico de produção do espaço conjuga-se com o político, o social e até o ambiental. Neste âmbito, é importante notar que as “favelas e cortiços constituem nos países subdesenvolvidos uma realidade multiforme e mutável de acordo com cada país e cada cidade”¹⁶¹. É assim que no seu interior podemos encontrar diferentes tipos de cortiços em função da sua localização, aparência, proveniência e atividades de sua população, a distribuição dos rendimentos (monetários) individuais e familiares, entre outros¹⁶². Significa que nem todos os ocupantes dos “slum” ou assentamentos informais são pobres e “nem todos os pobres vivem em favelas”¹⁶³. Neste sentido, nem todos os pobres se dedicam ao setor informal, independentemente da sua localização.

Assim, tendo em conta que a urbanização é um fenómeno global e que, como tal, abrange os países em desenvolvimento, sua magnitude e rapidez fazem com que muitos governos se tornem incapazes de lidar com os desafios que advêm do fenómeno. Os governos têm uma fraca capacidade de lidar com o enorme aumento da população o que, conseqüentemente, faz com que a maioria desta se acomode por via de estratégias informais¹⁶⁴. produzindo-se um campo dialético entre os efeitos do social sobre o espaço e vice-versa. Ou seja, o “social” leva consigo o impacto, sobretudo, do “económico”, o que se reflete na produção do “espaço”. Esta, por sua vez, tem efeitos sobre o

¹⁵⁹ Ibidem

¹⁶⁰ Ver CHILOANE-TSOKA, E.; MABIZA, J. M. Urban economy and sources of its efficiency as factors addressing the challenges faced by urban economy: the case study of southern African Region, 2015. Ushakov, D. (ed.), *Urbanization and Migration as Factors Affecting Global Economic Development*, 190-209, accessed February 04, 2015. doi:10.4018/978-1-4666-7328-1.ch011.

¹⁶¹ Santos, Op. Cit.

¹⁶² Id.

¹⁶³ Ver SMOLKA, Op. Cit. e UNFPA, Op. Cit., p. 16

¹⁶⁴ OPOKO, A. P.; OLUWATAYO, A. Trends in Urbanisation: Implication for Planning and Low-Income Housing Delivery in Lagos, Nigeria. *Architecture Research*; 4 (1 A): 15-26, 2014, doi:10.5923/s.arch.201401.03 (on line) Disponível em <http://article.sapub.org/10.5923.s.arch.201401.03.html> Acesso: 09/01/15

“social” na medida em que condiciona a diferenciação social. Por exemplo, os “espaços” de maior risco ambiental estão associados à população pobre. São aqueles que, à partida implicariam avultados investimentos para que uma determinada família ali se estabelecesse, garantindo o mínimo de habitabilidade e eliminando ou minimizando os referidos riscos. Neste sentido, à primeira vista, o espaço urbano atrai para si a exclusão e as desigualdades sociais. Entretanto, no fundo, o mesmo não é mais do que simples “repositório” desses fenómenos sociais. Assim, a relação entre a pobreza e a informalidade depende do nível de rendimento das famílias que ocupam os assentamentos informais.

A maior parte do aumento da população urbana na África Subsaariana deve-se “à migração de famílias camponesas para as cidades, onde os seus ofícios, capacidades tradicionais e realidades culturais são quase irrelevantes”¹⁶⁵, o que não exclui o impacto da modernização da agricultura, dos problemas ambientais, da hegemonia do capital, entre outros. Deste modo, esse aumento da população urbana não é acompanhado pelo desenvolvimento da indústria, dos transportes e mesmo dos serviços. A incapacidade do sector agrário em oferecer trabalho assalariado resulta, em parte, no aumento do fluxo da migração campo-cidade. Esta situação contribui para o aumento do tamanho da população desempregada e com poucas ou nenhuma condições de empregabilidade, criando assim para “uma situação de deterioração das condições sociais e espaciais acelerada em todas as maiores cidades africanas”¹⁶⁶. Famílias nessa situação de baixo nível de rendimento, ocupando assentamentos informais, tendem, assim, a viver da informalidade sujeitando a sua própria dignidade à sobrevivência. Pelo contrário, famílias socialmente consideradas “não pobres” têm maior propensão a dominar o setor informal e a “ajudar” as mais necessitadas.

Nesse contexto, a urbanização e a pobreza constituem algumas das principais preocupações da África contemporânea. As suas áreas urbanas são responsáveis não só por uma parte cada vez maior do aumento do crescimento macroeconómico positivo do continente africano, proporcionando oportunidades para os seus habitantes, como também têm como contrapeso as condições emergentes de desigualdade e pobreza, os problemas ambientais, a instabilidade política, a violência e o crime.¹⁶⁷

Assim, o rápido desenvolvimento dos centros urbanos em África não foge a esse quadro de desafios. As linhas de pobreza e seu alcance podem ser retratadas do seguinte modo:

Cerca de 43% dos habitantes urbanos da África Subsaariana são pobres e sobrevivem com menos de 1 dólar por dia. Mas a pobreza urbana pode ser subestimada: as linhas nacionais de pobreza em geral ignoram o custo mais alto de

¹⁶⁵ FORJAZ, J. *Entre o adobe e o aço inox: ideias e projectos*. Maputo: José Forjaz e Ed. Ndjira, 1999, p. 49.

¹⁶⁶ Ibid.

¹⁶⁷ TVEDTEN, I. et. al. Espaço Urbano e Pobreza em Maputo, Moçambique, *CMI Resumo* (Cities Alliance: cities without slums), vol. 12, nº 2, Junho de 2013, pp. 1-4, p. 1.

morar em cidades. Usando uma linha de pobreza de 2 dólares por dia, o nível de pobreza se aproxima de 70%, ou mais de 200 milhões de pessoas.

A mais flagrante manifestação da pobreza na África são as enormes favelas, que abrigam mais de 210 milhões de pessoas, ou 52% população urbana do continente. Entre 1990 e 2010, o número de pessoas que vivem em favelas na África Subsaariana quase dobrou, de 102 milhões para 199,5 milhões¹⁶⁸.

Perante estes desafios sociais e económicos, as próximas décadas poderão vir a ter sérias implicações sociais, económicas e ambientais sobre os espaços urbanos, em particular. O processo de urbanização nas cidades da África Subsaariana aqui escolhidas expõe-se a esses desafios sobretudo porque as similaridades entre as mesmas, olhando concretamente para a pobreza e informalidade, sinalizam a necessidade de mudança no sentido da elevação crescente do nível de vida dos seus cidadãos.

Portanto, a pobreza não pode ser vista como causa exclusiva da informalidade. No caso da África Subsaariana, a explicação para a extensão e a persistência da informalidade encontra-se, entre outros aspetos, na diferenciação sócio-espacial fomentada pela colonização; nas práticas ineficientes de gestão urbana após as independências políticas; nos impactos das crises económicas e políticas, reforçando a relação entre a pobreza e a informalidade; na incapacidade dos governos em lidar com os desafios da urbanização.

Pobreza e informalidade no quadro da produção do espaço urbano

A produção do espaço urbano traduz a desigual apropriação do mesmo. Neste processo dinâmico encontramos as migrações a jogarem o seu papel; o “espaço formal” a penetrar no informal, expandindo os seus serviços; as relações entre a pobreza e a informalidade a revelarem aspetos como a “densificação” do espaço, a superlotação das habitações, as construções informais, a atuação de operadores informais (p. ex.: de transportes) e o crescimento dos “slums”. Nas cidades africanas a apropriação do espaço é não só desigual como também marcada pela forte atração que as mesmas exercem sobre os indivíduos e pela fraca capacidade que têm em prover um mínimo de bem-estar geral.

As populações são atraídas para as áreas urbanas pelas vantagens e oportunidades que a cidade oferece como, por exemplo, a educação, eletricidade e água¹⁶⁹, incluindo a oferta de trabalho no setor informal. Quando estes e outros fatores de atração não são satisfeitos gera-se um ambiente de frustração, onde se podem combinar e/ou confundir a sobrevivência e a pobreza. A manifestação

¹⁶⁸ FAO. *Cidades mais verdes na África*. Primeiro relatório sobre a horticultura urbana e periurbana. Roma: Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura, 2013, p. 13.

¹⁶⁹ OPOKO; OLUWATAYO, Op. Cit.

da pobreza é condicionada de modo significativo pelo crescimento natural da população, fazendo com que a demografia urbana seja impulsionada pelo êxodo rural motivado por graves secas e pelo aumento da pobreza rural, como é, por exemplo, o caso de Yeumbeul, um subúrbio de Dakar, no Senegal¹⁷⁰, e de outras cidades aqui usadas como exemplo, incluindo Maputo, cuja diferenciação sócio-espacial explica a desigual apropriação do espaço em combinação com os diferentes níveis de rendimento dos seus residentes.

Esta desigual apropriação tem como marco principal de produção urbana o período colonial, estendendo-se pela cidade contemporânea. Ou seja, tanto como nas cidades latino americanas, com “complexificação”¹⁷¹ da estrutura urbana das mesmas, desde a cidade colonial, compacta, até à cidade contemporânea caracterizada por ser dispersa e fragmentada, também encontramos nas cidades africanas, em maior ou menor grau e na generalidade, uma realidade semelhante. Assim:

A Cidade Africana supõe múltiplos níveis de [re]leituras, sistemas diversos e estratificações sociais complexas que não se inserem em propostas urbanas sectárias. A sua condição actual (em transição, indefinida) revela-se, nos seus espaços urbanos, em representações socialmente fragmentadas e aparentemente desordenadas, que tornam evidentes os conflitos a favor e contra a diferença e a pluralidade¹⁷².

Não só a “complexificação” das estruturas urbanas traduz a desigual apropriação do espaço como também, entre outros, a apropriação do “informal” pelo “formal” sem que, no entanto, isso garanta a “formalização” da primeira. Isto pode ser observado a partir da expansão da rede de distribuição de água potável. No entanto, mais notável é a expansão formal da rede elétrica que, na periferia, acompanha o mapa da “ilegalidade urbana”. São espaços de profunda pobreza onde a iluminação de baixa qualidade parece pretender ocultá-la. Por seu turno, os espaços (públicos ou privados) de maior iluminação não são necessariamente os de ausência de pobreza, mas os de desenvolvimento da informalidade (por exemplo: na vertente da pequena indústria ou do comércio informal). Assim, o “formal” expande-se para além dos seus supostos limites, acontecendo o contrário com o “informal” que se confina ao espaço conformado com a informalidade.

Neste quadro, uma das expressões da relação entre a pobreza e a informalidade é a “densificação” do espaço e a superlotação das habitações. Olhando para a África Subsaariana, em geral, esses fenómenos são comuns a várias cidades como, por exemplo, Dakar (caso de Yeumbeul), Bissau, cidades do Gana, Lagos e mesmo Maputo. Nos seus assentamentos humanos, sobretudo

¹⁷⁰ MBOW, C., et. al. Urban sprawl development and flooding at Yeumbeul suburb (Dakar-Senegal). *African Journal of Environmental Science and Technology*, Vol. 2 (4), pp. 075-088, April, 2008, Academic Journals (On line). Disponível em <http://www.academicjournals.org/AJest> Acesso: 09/01/14

¹⁷¹ LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. *GEOgraphia*, Niterói, Ano 1, Nº 1, p. 71-91, 1999.

¹⁷² Ver VIANA, D. L. Cidade Africana - urbanismo [in]formal: uma abordagem integrada e sistémica. 7º Congresso Ibérico de Estudos Africanos, 9, Lisboa, 2010 - 50 anos das independências africanas: desafios para a modernidade: actas [Em linha]. Lisboa: CEA, 2010. [Consult. 19 Fev. 2016]. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/2253>

informais, o processo de “densificação” caracteriza-se por um aumento populacional e adensamento da ocupação do solo por meio de novas construções e anexos. Particularmente na cidade de Bissau, este fenómeno tem a ver, por um lado, com a desestruturação institucional e política do sector de habitação e a falta de uma legislação orientada para o fomento da atividade do mercado imobiliário formal tendo em vista o fomento da produção do espaço residencial e, por outro, a fragilidade das estruturas e instituições públicas responsáveis pela gestão e planeamento urbano¹⁷³.

No caso da cidade de Maputo esta realidade é notória nos vários bairros suburbanos como, por exemplo, Polana Caniço A e B, Ka-Lhamanculo ou mesmo no quarteirão 19 do Bairro Costa do Sol. A “densificação” pode até tomar dois sentidos: um virado para o mesmo imóvel que, com o tempo, torna-se incapaz de comportar a família alargada e, outro, que tem a ver com o mesmo lote de terra, geralmente irregular, mas dando a ideia, por exemplo, de 15m por 25m ou 30m, onde é possível encontrar três a quatro casas/habitações tipo 1 ou 2, ou mais. Aqui a informalidade urbana traduz-se não só nas construções feitas à margem da lei como nas baixas rendas negociadas e fixadas na base de um padrão que tem em conta as especificidades do local, o material usado na construção, a percepção da procura, entre outros aspectos.

As construções informais também revelam a desigual apropriação do espaço e, deste modo, a relação entre a pobreza e a informalidade. Após a independência, já nos anos 80, a expansão urbana de Bissau tornou-se bastante acelerada. A demanda pela habitação foi enorme, atendendo ao significativo volume de construções informais distribuídas espacialmente e sem qualquer tipo de planeamento¹⁷⁴. É reforçado pelo seguinte:

Bissau é, assim, ainda hoje, uma cidade caracterizada por um habitat de morfologias perfeitamente distinguíveis: i) a primeira, correspondente a uma cidade planeada com um traçado ortogonal, com avenidas largas e arborizadas, com os seus edifícios alinhados, cumprindo funções administrativas, comerciais e residenciais mas, ii) com uma periferia desordenada com edifícios construídos com materiais mais modestos, em arruamentos estreitos e sem nenhuma lógica urbanística e sem qualquer espécie de infra-estruturas, onde se encontravam os nacionais autóctones.¹⁷⁵

Assim, o impacto da desigual apropriação do espaço urbano, constituiu-se em um desafio para a gestão urbana, não propriamente no centro urbano, mas, sobretudo, na sua periferia - espaço de crescimento e expansão dos “slums”. Olhando para o caso da Nigéria, cujo percurso de urbanização antecedeu o período da administração colonial britânica fazem Lagos, uma das maiores áreas urbanas do mundo em desenvolvimento, é referida¹⁷⁶ como estando a braços com os desafios

¹⁷³ ACIOLY, C.; DAVIDSON, F. *Densidade urbana: um instrumento de planeamento e gestão urbana*, Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

¹⁷⁴ SILVA, B. D. A. *Urbanização na Guiné-Bissau: morfologia e estrutura urbana da sua capital*. Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa, 2010.

¹⁷⁵ Id., p. 75.

¹⁷⁶ ASIYANBOLA, R. A. Intra-urban transportation, gender and psychological distress in developing countries: Nigeria

da urbanização, especialmente na área de provisão de habitação condigna¹⁷⁷. A taxa de crescimento da população urbana na Nigéria, estimulada pela prosperidade do *boom* do petróleo da década de 1970, resultou em projetos de desenvolvimento que catalisaram um grande afluxo de pessoas para as áreas urbanas. Contam-se como fatores responsáveis pela alta urbanização na Nigéria os seguintes¹⁷⁸:

- i. o *boom* do petróleo na década de 1970 e início de 1980;
- ii. as políticas governamentais que resultaram na criação de novos estados e áreas do governo local;
- iii. a criação de um novo território da capital federal em Abuja;
- iv. a criação de novas universidades; e,
- v. o patrocínio, por parte do governo, de projetos de grande escala de construção, incluindo portos marítimos, refinarias e siderúrgicas.

O rápido crescimento urbano na Nigéria ultrapassou a capacidade de planejamento do governo, fragilizando o nível político de produção do espaço¹⁷⁹. Houve diminuição de recursos nacionais devido a massiva e descontrolada corrupção, o que afetou o desenvolvimento, com consequências, por exemplo, na qualidade de vida das pessoas. A urbanização na Nigéria¹⁸⁰, largamente descontrolada (aparentemente), propiciou problemas em termos de habitação inadequada, aumento de áreas de bairros degradados ou “slums” (onde vivem cerca de 60-70% dos moradores urbanos nigerianos), inadequado abastecimento de água, inadequada eliminação de resíduos, problemas de congestionamento de tráfego automóvel (e mesmo humano), altas taxas de desemprego e de subdesenvolvimento, pobreza, crime e outros problemas sociais. A grave superlotação e o congestionamento nos “slums” resultaram de populações em rápida expansão urbana.

Em algumas áreas de Lagos, o custo de vida tem forçado os moradores a viver em “slums” de baixa qualidade cujas casas são basicamente de lata. A vida nestes locais é caracterizada pela informalidade e por apresentar graves problemas de poluição ambiental, falta de acesso a serviços sociais básicos, predomínio acentuado da pobreza, miséria, crime, violência e insegurança humana em geral, bem como os riscos de vida e de saúde. O crescimento dos “slums” tem sido atribuído à negligência pública e ao crescente aumento da população. Como o *deficit* habitacional, em Lagos, é

(Paper presented to the PRIPODE workshop on Urban Population), *Development and Environment Dynamics in Developing Countries*, Nairobi, 2007, 28 pp.

¹⁷⁷ OPOKO, A. P.; OLUWATAYO, Op. Cit.

¹⁷⁸ Id.

¹⁷⁹ Id.

¹⁸⁰ Id.

elevado, conseqüentemente, os poucos imóveis habitacionais são caros e inviáveis, especialmente para as famílias pobres que são obrigadas a recorrer a processos de aquisição de habitações informais¹⁸¹.

A relação entre pobreza e informalidade pode também ser encontrada no sector dos transportes onde a informalidade oscila entre a aceitação tácita das autoridades de gestão urbana e a sua incapacidade no provimento de meios e vias de transportes em condições mínimas aceitáveis. Por exemplo, o congestionamento do tráfego (na cidade de Lagos, como em qualquer outra cidade escolhida neste estudo) é uma realidade indesejável. Este custo de urbanização, particularmente em Lagos, na vida quotidiana, é marcado por situações em que se tem que percorrer 10 a 20 quilómetros em quase três horas (Onwuebele, 2015). Por outro lado, “The motor vehicle fleet is very old and most of the cars are in bad shape. Poor conditions of the roads due to poor construction and lack of proper maintenance makes the roads unmotorable”¹⁸².

Entre as cidades mencionadas, encontramos similaridades na frota de veículos, alguns antigos e em más condições, operando ilegal e informalmente, com outros que se apresentam em condições aceitáveis. Os transportadores ilegais chegam a operar não só na periferia, como também penetram no centro da cidade, passando por áreas consideradas nobres e protegidas com os passageiros apinhados e em situações de visível risco de segurança. A aceitação dos riscos por parte dos passageiros deve-se, em parte, à sua condição de pobreza, mas também à falta de alternativas por parte da gestão urbana.

Os desafios da urbanização são similares às cidades referidas, tanto em termos de acessibilidade e mobilidade como de impacto dos mesmos. Neste sentido, a primeira fase de evolução da cidade de Lagos¹⁸³ foi caracterizada por uma incompleta modernidade, no período colonial. Capital movimentada que era, com pouco mais de um milhão de habitantes, Lagos teve os seus problemas económicos e políticos. Na fase de metrópole pós-colonial, a segunda, cuja taxa de urbanização cresceu rapidamente, foi caracterizada por um sistema urbano instável que se deteriorou sob pressões combinadas de instabilidade política, acentuadas taxas de migração (motivadas pela guerra civil de 1967 a 1979) e efeitos desestabilizadores do petróleo. Os impactos da guerra civil fizeram-se sentir na capital, tanto através das tensões e divisões sociais como na redução significativa do seu parque industrial na década de 1970. Com o tempo a cidade revelou-se “moderna”, contrastando, em si, com a deterioração da infraestrutura básica. Na terceira fase sucedem-se os regimes militares, intercalados com a recessão global do início de 1980. A crise

¹⁸¹ OPOKO, A. P.; OLUWATAYO, Op. Cit.

¹⁸² Id., p. 219.

¹⁸³ Ver ILESANMI, A. O. Urban sustainability in the context of Lagos mega-city. *Journal of Geography and Regional Planning*, Vol. 3 (10), pp. 240 - 252, October, 2010. (On line). Disponível em <http://www.academicjournals.org/JGRP> Acesso: 12/01/19

económica acompanha o colapso da extensa infraestrutura.

Assim, a pressão demográfica impactou sobre o processo de urbanização decorrente do estágio da economia nacional. Este aspecto, fez com que os transportes urbanos, em particular, tivessem determinadas características tendentes a reforçar a relação entre a informalidade e a pobreza. Algumas dessas características¹⁸⁴ são, por exemplo, (i) o facto de o transporte intermodal limitar-se aos transportes rodoviários (públicos); (ii) a propriedade e organização dos transportes públicos rodoviários ter em conta operadores casuais e descoordenados; (iii) haver uma ausência visível de um abrangente e integrado transporte de massa urbano no sistema de transporte público, proliferando de forma descoordenada operadores privados; (iv) as vias de transportes (estradas) nas cidades concorrerem para os elevados custos de manutenção dos veículos motorizados bem como para o reduzido tempo de vida dos mesmos; (v) o rápido crescimento populacional e a urbanização não serem acompanhados pelo crescimento económico, o que torna as autoridades incapazes de agir satisfatoriamente, em termos de planeamento e prestação de serviço básicos adequados, nas cidades e nos emergentes assentamentos existentes.

Na cidade de Lagos as zonas húmidas, as lagoas, os riachos, os estuários, etc., agravaram a problemática limitação do seu tamanho espacial que congrega uma população de cerca de 17 milhões de habitantes (10% da população total da Nigéria), o que não impediu que, ao longo do tempo, a cidade se expandisse em termos de uso do solo residencial, industrial e institucional.¹⁸⁵ Esta produção sócio-espacial urbana, acompanhada pelo crescimento da população, foi favorecida pelas políticas do governo, pelo comércio e pela legislação. Contudo, nesse processo, a urbanização pode ser explicada principalmente pela absorção dos assentamentos existentes, isto é, mais de 40 aldeias passaram a fazer parte da metrópole.¹⁸⁶

Desse modo, entre os impactos da urbanização contam-se¹⁸⁷ a insegurança alimentar, doenças de origem hídrica, o crime, a habitação inadequada (a maioria das casas são precárias, compartilhadas, lotadas), o desemprego; a movimentação da população (como resultado do rápido desenvolvimento urbano e de políticas governamentais), a poluição (do ar, das águas, da terra e a sonora), a falta de um sistema de gestão de resíduos sólidos, as inundações, a elevação do nível do mar, entre outros.

Tanto como em Lagos (na Nigéria), a cidade de Dakar (capital do Senegal), também passa por um processo de urbanização aparentemente fora do controlo das autoridades encarregues pela

¹⁸⁴ Segundo ASIYANBOLA, Op. Cit.

¹⁸⁵ ONWUEMELE, A. Socio-Economic and Environmental Impacts of Urbanization in Lagos, Nigeria: a review of grey literature, 2015. In: Ushakov, D. (edr.), *Urbanization and Migration as Factors Affecting Global Economic Development*, pp. 210-223, Hershey, PA: doi:10.4018/978-1-4666-7328-1.ch012

¹⁸⁶ Id.

¹⁸⁷ Segundo ONWUEMELE, Op. Cit.

gestão urbana e debate-se com a falta de uma política urbana eficiente. É também uma cidade caracterizada por um forte aumento de população que contrasta com o insuficiente crescimento da sua economia. Considerando a dialética entre os efeitos do social sobre o espacial e vice-versa¹⁸⁸, as inundações que têm ocorrido não se devem apenas à questão da variabilidade climática; o fenómeno está fortemente ligado à má gestão urbana e à ocupação irregular dos solos. A satisfação das necessidades habitacionais, possível através de mercados informais de terra, é a razão que força os indivíduos de menores recursos a se estabelecerem em terras inóspitas e de baixo custo (áreas propensas a inundações)¹⁸⁹. É o caso de Yeumbeul, a norte de Dakar, onde ocorre a problemática ocupação de depressões propensas a inundações como reflexo da má gestão da terra e cuja notoriedade é revelada por fatores naturais (chuvas)¹⁹⁰.

Como consequência¹⁹¹, há um aumento da substituição de funções ecológicas pelas funções humanas, principalmente no tocante às necessidades de habitação. Ainda no caso de Yeumbeul, repisam que a sua grande particularidade é o baixo nível de rendimento dos seus residentes que se torna num forte potencial de manutenção da pobreza assim como numa barreira para uma solução sustentável da vida. Diríamos mesmo que a pobreza encontra nesse espaço condições de se reciclar a si própria. Entendemos que, como na periferia de Lagos (na Nigéria), neste caso, em Dakar (no Senegal), e particularmente em Yeumbeul, a pobreza desloca-se dos espaços rurais para os espaços urbanos de maior risco ambiental e de menor custo de ocupação, mantendo e/ou reforçando a informalidade e a ilegalidade urbana.

O processo de urbanização no Gana, em cidades como Accra, Kumasi, Sekondi-Takoradi, Tamale e outras, levou ao congestionamento destas cidades e à repartição do meio sociocultural¹⁹². O referido processo agravou-se devido à descoberta de petróleo em quantidades comerciais, o que originou a crescente migração rural-urbana. Estas cidades não têm sido capazes de responder satisfatoriamente à grande pressão exercida pela rápida urbanização, o que se tem traduzido em problemas de informalidade e pobreza no espaço urbano.

Isto é, a paisagem urbana apresenta-se dominada pelos “slums”, sendo rápida a deterioração do tecido urbano. Neste sentido, as baixas rendas obviamente que não vão garantir a essas populações uma habitação condigna. Nas grandes cidades de Accra (maior cidade e capital) e Kumasi, as mesmas acabam por ficar em áreas urbanas já congestionadas e lotadas dessas

¹⁸⁸ Ver MBOW, Op. Cit.

¹⁸⁹ Id.

¹⁹⁰ Ver MBOW, Op. Cit.

¹⁹¹ Id.

¹⁹² MARFUL, A. B. Landscapes for Neighbourhood and Community Revival (LaNCoR) for Urban Sub-Saharan Africa: The Case of Ghana, *48th ISOCARP Congress* (On line). 2012. Disponível em http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2065.pdf Acesso: 13/01/15

ciudades.¹⁹³

Tanto como nas anteriores cidades africanas, também em Accra, o período posterior à independência foi marcado por uma urbanização acelerada. Como resultado, as administrações municipais tornaram-se incapazes de gerir as questões espaciais. Encontramos também nesta, problemas de infraestruturas, degradação ambiental e habitacional, incluindo altos níveis de pobreza, informalidade, falta de gestão adequada dos resíduos sólidos, infraestruturas obsoletas em áreas de baixa renda, entre outros. Os “slums”, no Gana, concentram cerca de 70% da população.¹⁹⁴ As suas condições de habitabilidade e saneamento são precárias. O país debate-se com uma superprodução de habitação para indivíduos de alto rendimento (assalariados) e uma subprodução de habitação para os de baixo rendimento, o que faz com que o sector informal ganhe espaço (Idem) e a apropriação do espaço seja desigual.

Nas cidades da África Austral, considerando a perspectiva regional, nota-se também que os altos níveis de degradação da terra, o desmatamento, a falta de acesso aos serviços de água potável e o problema de saneamento em áreas remotas, concorrem para o agravamento das precárias condições dos pobres urbanos. A pobreza urbana é também vista como fator de degradação ambiental. A limitação de recursos nas cidades faz com que os moradores e os migrantes não consigam competir pelos mesmos por serem limitados e por se tornarem cada vez mais escassos, reduzindo a capacidade de se protegerem contra as condições ambientais prejudiciais. Por seu turno, a migração feminina independente responde ao agravamento da pobreza e ao facto de os homens perderem cada vez mais os seus empregos, tornando os seus rendimentos irregulares¹⁹⁵ e aumentando a propensão para engrossarem o setor informal.

As cidades da região Austral de África debatem-se com os desafios de uma rápida urbanização. O Botswana e a África do Sul apresentam os mais altos níveis de urbanização da região. Nestes países, em 2010, cerca de 60% da sua população vivia em cidades, o que deverá aumentar para 80% até 2050.¹⁹⁶ Olhando para o caso de Angola, a maioria dos residentes urbanos é pobre, vive numa situação de habitações superlotadas, confronta-se com serviços inadequados, trabalha em condições inseguras e, por seu turno, no caso de Moçambique, 80% da população urbana vive em assentamentos informais nas bordas das cidades.¹⁹⁷

Em Moçambique, o ritmo de urbanização acelerou-se após a independência política e, nos últimos tempos, fez com que a produção sócio-espacial da cidade de Maputo, sobretudo na

¹⁹³ Id.

¹⁹⁴ AFENAH, A. Conceptualizing the Effects of Neoliberal Urban Policies on Housing Rights: an analysis of the attempted unlawful forced eviction of an informal settlement in Accra, Ghana, (Working paper n.º. 139, pp 1-23). *DPU (Development Planning Unit)*, London: University College London, 2009.

¹⁹⁵ CHILOANE-TSOKA; MABIZA, Op. Cit.

¹⁹⁶ Id.

¹⁹⁷ CHILOANE-TSOKA; MABIZA, Op. Cit.

periferia, se caracterizasse por apresentar problemas de congestionamento e de acessos, crescente “densificação” dos bairros e respectivas habitações, graves problemas de poluição ambiental, precárias condições de habitabilidade e saneamento, altos níveis de pobreza, dificuldades de controlo da informalidade por parte das autoridades encarregues pela gestão urbana, entre outros aspectos.

Sobre os desafios da urbanização, incluindo os de planeamento urbano, “as tentativas de consagração da Cidade Africana totalmente planeada (formal) revelaram-se estéreis”¹⁹⁸. Porque, segundo este autor, a cidade africana consubstancia-se em espaços urbanos complexos, projetando a partir daí “múltiplas formas de vida, maneiras de actuar e modos como a sociedade africana constrói a sua territorialidade (as quais superam o âmbito do urbanismo meramente funcional)”¹⁹⁹. Por seu turno, a cultura urbana africana parece não ter criado uma imagem clara do seu domínio físico. No entanto, os ingredientes mais comuns dos centros das cidades dos países industrializados continuam a prevalecer no tempo.²⁰⁰ Os traçados regulares, lineares e monumentais parecem não servirem qualquer “necessidade identificável da grande maioria da população”, mas, mesmo assim, continuam a ser impostos e construídos. A criação de um novo e possível ambiente urbano, segundo o mesmo autor, passaria por um uso produtivo da terra urbana, em consonância com a distribuição regular de centros de serviço e mercados, tendentes a minimizar os transportes e a criar emprego²⁰¹, o que pressupõe melhoria qualitativa da economia urbana em consonância com uma gestão urbana adequada à realidade do momento e com perspectiva futura. Estes aspetos, combinados, sugerem a redução da pobreza como caminho para a minimização da informalidade.

Considerações finais

As similaridades na produção dos espaços urbanos nas cidades de Dakar (caso de Yeumbeul), de Bissau, cidades do Gana, Lagos na Nigéria, Maputo, em Moçambique, com uma breve referência sobre as cidades da África Austral, contemplam aspetos como: i) a desigual apropriação do espaço urbano e respectiva diferenciação sócio-espacial, conformando, sobretudo a periferia, com a pobreza e a informalidade, já desde o período colonial; ii) o crescente aumento da densidade de habitações, de atividades informais e de habitantes sobre os espaços da periferia urbana; iii) os desafios impostos pela urbanização, tanto na área de provisão de habitação condigna como no planeamento; iv) o recorrente congestionamento do tráfego rodoviário diante da complacência das autoridades sobre os operadores informais; v) a satisfação das necessidades

¹⁹⁸ VIANA, Op. Cit.

¹⁹⁹ Id.

²⁰⁰ Uma linha diferente de FORJAZ, Op. Cit.

²⁰¹ Id.

habitacionais, tendo como recurso os mercados informais de terra e os espaços de fraca atuação das autoridades; e, vi) a pobreza urbana como fator de aumento da extensão e persistência de informalidade e de degradação ambiental à luz da rápida urbanização.

As relações entre a pobreza e a informalidade urbanas encontram explicação no próprio desenvolvimento das referidas cidades africanas e no carácter de gestão urbana do período pós-independência que conformou os desafios políticos aos do fraco nível de desenvolvimento económico dos respetivos países. Deste modo, a urbanização ganhou crescente ímpeto, sobretudo na periferia urbana, nomeadamente, nas áreas de maior risco ambiental, as consideradas de maior “ilegalidade urbana”, pobreza e informalidade. Em paralelo, limitados pela dependência económica e outros fatores afins, como a descontinuidade no avanço da industrialização e seu impacto negativo na oferta de postos de trabalho, a pobreza e a informalidade ganharam maior extensão e persistência.

Os níveis político, económico e social (em combinação dialética) de produção do espaço nas cidades em referência são similares aos da cidade de Maputo (capital de Moçambique). O nível político, em todas elas, caracteriza-se por limitações de ordem económica, financeira, humana, que fazem com que a gestão urbana não lide adequadamente com o avanço da informalidade e da pobreza urbana.

No nível económico de produção do espaço urbano, considerando as necessidades de reprodução do capital, há similaridades na diferenciação espacial. A própria morfologia urbana tem o centro urbano como espaço cuja necessidade de realização do lucro é maior comparativamente à periferia. Nesta, a materialização das relações sociais é similar do ponto de vista da produção do espaço urbano, considerando a extensão e persistência da informalidade e da pobreza.

Referências bibliográficas

ACIOLY, C.; DAVIDSON, F. *Densidade urbana: um instrumento de planeamento e gestão urbana*, Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

AFENAH, A. Conceptualizing the Effects of Neoliberal Urban Policies on Housing Rights: an analysis of the attempted unlawful forced eviction of an informal settlement in Accra, Ghana, (Working paper n.º. 139, pp 1-23). *DPU (Development Planning Unit)*, London: University College London, 2009.

AMARAL, I. Importância do sector informal da Economia urbana em países da África Subsariana. *Finisterra*, XL, 2005, pp 53-72.

ASIYANBOLA, R. A. Intra-urban transportation, gender and psychological distress in developing countries: Nigeria (Paper presented to the PRIPODE workshop on Urban Population), *Development*

and Environment Dynamics in Developing Countries, Nairobi, 2007, 28 pp.

CARLOS, A. F. A. *A Condição Espacial*. São Paulo: Editora Contexto, 2011

CHILOANE-TSOKA, E.; MABIZA, J. M. Urban economy and sources of its efficiency as factors addressing the challenges faced by urban economy: the case study of southern African Region, 2015. Ushakov, D. (ed.), *Urbanization and Migration as Factors Affecting Global Economic Development*, 190-209, accessed February 04, 2015. doi:10.4018/978-1-4666-7328-1.ch011.

F. A. O. *Cidades mais verdes na África*. Primeiro relatório sobre a horticultura urbana e periurbana. Roma: Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura, 2013, 111p.

FORJAZ, J. *Entre o adobe e o aço inox: ideias e projectos*. Maputo: José Forjaz e Editorial Ndjira, 1999

ILESANMI, A. O. Urban sustainability in the context of Lagos mega-city. *Journal of Geography and Regional Planning*, Vol. 3 (10), pp. 240 - 252, October, 2010. (On line). Disponível em <http://www.academicjournals.org/JGRP> Acesso: 12/01/19

LIMONAD, E. Reflexões sobre o espaço, o urbano e a urbanização. *GEOgraphia*, Niterói, Ano 1, Nº 1, p. 71-91, 1999.

MARFUL, A. B. Landscapes for Neighbourhood and Community Revival (LaNCoR) for Urban Sub-Saharan Africa: The Case of Ghana, *48th ISOCARP Congress* (On line). 2012. Disponível em http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2065.pdf Acesso: 13/01/15

MBOW, C., et. al. Urban sprawl development and flooding at Yeumbeul suburb (Dakar-Senegal). *African Journal of Environmental Science and Technology*, Vol. 2 (4), pp. 075-088, April, 2008, Academic Journals (On line). Disponível em <http://www.academicjournals.org/AJest> Acesso: 09/01/14

ONWUEMELE, A. Socio-Economic and Environmental Impacts of Urbanization in Lagos, Nigeria: a review of grey literature, 2015. In: Ushakov, D. (edr.), *Urbanization and Migration as Factors Affecting Global Economic Development*, pp. 210-223, Hershey, PA: doi:10.4018/978-1-4666-7328-1.ch012

OPOKO, A. P.; OLUWATAYO, A. Trends in Urbanisation: Implication for Planning and Low-Income Housing Delivery in Lagos, Nigeria. *Architecture Research*; 4 (1 A): 15-26, 2014, doi:10.5923/s.arch.201401.03 (on line) Disponível em <http://article.sapub.org/10.5923.s.arch.201401.03.html> Acesso: 09/01/15

ROCHER, G. *Sociologia Geral: mudança social e acção histórica*, volume III, 4ª edição, Lisboa: Editorial Presença, 1989

SANTOS, M. *O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979

SILVA, B. D. A. *Urbanização na Guiné-Bissau: morfologia e estrutura urbana da sua capital*. Dissertação de mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, Lisboa, 2010.

SMOLKA, Martim O. Informality, Urban Poverty and Land Market Prices. *Land Lines*, January 2003, Vol. 15, Nº. 1, Massachusetts, USA: Lincoln Institute of Land Policy, pp. 4-7

TVEDTEN, I. et. al. Espaço Urbano e Pobreza em Maputo, Moçambique, *CMI Resumo* (Cities Alliance: cities without slums), vol. 12, nº 2, Junho de 2013, pp. 1-4

UNFPA. *Situação da população mundial 2007: desencadeando o potencial do crescimento urbano*, Nova Iorque: UNFPA (Fundo de População das Nações Unidas), 2007.

VIANA, D. L. Cidade Africana - urbanismo [in]formal: uma abordagem integrada e sistémica. 7º Congresso Ibérico de Estudos Africanos, 9, Lisboa, 2010 - 50 anos das independências africanas: desafios para a modernidade: actas [Em linha]. Lisboa: CEA, 2010. [Consult. 19 Fev. 2016]. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10071/2253>