

## O IMPACTO DA INFORMALIDADE NA (RE)ESTRUTURAÇÃO DAS METRÓPOLES PERIFÉRICAS CONTEMPORÂNEAS: O CASO DE LUANDA, ANGOLA

**José Caléia Castro**  
jccaleia2@gmail.com

**Paulo Romano Reschilian**  
pauloromano@univap.br  
Universidade do Vale do Paraíba

Recibido: 30 agosto 2018; Devuelto para correcciones: 1 mayo 2019; Aceptado: 17 febrero 2020

### **O impacto da informalidade na (re) estruturação das metrópoles periféricas contemporâneas: o caso de Luanda, Angola**

A conformação do espaço metropolitano dos países periféricos é a materialização da organização socioeconômica, política e cultural, onde combinam-se forças formais e informais. Este trabalho analisa o impacto da informalidade na (re) estruturação urbana das metrópoles contemporâneas do Sul Global, tendo Luanda, Angola, como caso de estudo. Constatou-se por meio do estudo dos transportes informais que: existe um espaço intermediário, no qual ocorre um encontro entre o objeto e o sujeito que se desenvolve em todos os outros componentes políticos, econômicos, sociais, culturais e espaciais, conformando assim, um espaço híbrido, aqui apresentado como novo paradigma teórico/metodológico para o planejamento e desenvolvimento socioespacial das metrópoles periféricas, face ao discurso e anseio pelo desenvolvimento, modernidade e inserção global.

**Palavras chave:** Luanda; Informalidade; Estruturação urbana; Espaço híbrido; Transportes informais.

### **The impact of informality in the urban (re) structuring of the contemporary peripheral metropolises: the case of Luanda, Angola**

The conformation of the metropolitan space of peripheral countries is the materialization of socioeconomic, political and cultural organization, where formal and informal forces are combined. This paper analyzes the impact of informality on the (re)urban structuring of contemporary metropolises in the Global South, taking Luanda, Angola, as a case study. It was found through the study of informal transport that: there is an intermediate space, in which there is an encounter between the object and the subject that develops in all other political, economic, social, cultural and spatial components, thus forming a hybrid space, presented here as a new theoretical/methodological paradigm for planning and socio-spatial development of peripheral metropolises, given the discourse and desire for development, modernity and global insertion.

**Keywords:** Luanda; Informality; Urban structuring; Hybrid space; Informal transport.

Nos países periféricos do Sul global<sup>1</sup>, a informalidade é um fenômeno estrutural presente sob diversas formas na paisagem da maioria de suas metrópoles e é revestida de complexidades socioeconômicas, políticas e culturais. Com o objetivo de analisar o seu impacto no contexto da urbanização periférica contemporânea, este trabalho busca compreender: como a informalidade se constitui em elemento estruturante do espaço urbano e em fator determinante para a reestruturação e o planejamento metropolitano destas realidades.

A informalidade refere-se a tudo que as pessoas fazem fora do sistema legal referido como formal. No entanto, nas metrópoles periféricas do Sul global essa separação entre formal e informal não é clara e se aplica apenas na teoria<sup>2</sup>. A linha que separa setores formais e informais tende a diluir-se, uma vez que ambos tendem a espelhar-se, ou afetar, um ao outro.

O processo de urbanização periférica tem sido extensamente debatido na América Latina por autores como: De Soto, Quijano, Pradilla-Cobos, Lucio Kowarick, David Gouverneur, Carlos Lessa, Flávio Villaça, Milton Santos, Ermínia Maricato, Roy entre outros. Na literatura africana destaca-se autores como: Pieterse, Myers, Gastrow, Watson, Cain. Sobre diferentes abordagens, os autores apontam para a importância de se compreender as facetas e impactos socioespaciais da informalidade, tendo em conta as especificidades histórico-sociais de cada lugar. E chamam a atenção para a negação/criminalização da informalidade como um mal a ser exumado do espaço, bem como para a cultura da simples importação de teorias e modelos dos países “do Norte”, como única alternativa para o desenvolvimento dos países subdesenvolvidos sem considerar, no entanto, as adequadas e promissoras opções existentes nestas realidades<sup>3</sup>.

Considera-se que o tipo de relações econômicas, sociais e espaciais baseadas na informalidade e traduzida na precariedade do espaço urbano, são produtos das perversidades da lógica capitalista global de exploração dos territórios<sup>4</sup>. Soma-se a este olhar, o aumento contínuo da flexibilização e precarização do trabalho, como conjunturais para o retrato que conforma estas realidades urbanas<sup>5</sup>. De outro lado, considera-se que são as características estruturais das políticas econômico-administrativas do Estado carregadas de nepotismo, clientelismo, corrupção institucionalizada, exclusão e burocracia<sup>6</sup>, os aspectos responsáveis pela predominância do “modo de vida informal”<sup>7</sup>. Neste enredo, é fundamental considerar também a conjuntura histórica e sociocultural como um dos fatores cruciais da conformação do espaço urbano informal<sup>8</sup>.

---

1 Connell, 2007.

2 Oliveira, 2003.

3 Gouverneur, 2016.

4 Santos, 2000; Harvey, 2006.

5 <sup>5</sup> Antunes e Druck, 2015.

6 Llosa, 1986; De Soto, 1987; Oliveira, 2015.

7 Birch, 2017.

8 Roy, 2005.

Verifica-se em Luanda, capital de Angola, uma omnipresença e multiplicidade da informalidade nos seus mais variados modos de representação e, principalmente a partir do sistema de mobilidade estruturado pelos candongueiros<sup>9</sup> - uma modalidade de transporte informal/semiformal que se constituiu não apenas como principal responsável pelos deslocamentos e pela dinâmica quotidiana da Região Metropolitana (RM), mas em um dos elementos fundamentais da organização e estruturação do espaço, com grande influência nas relações socioeconômicas, culturais e políticas.

No entanto, a informalidade - principalmente “do circuito inferior”<sup>10</sup> é muitas vezes negada pela repressão policial<sup>11</sup> e pelas políticas de planejamento urbano que procuram a todo custo apresentar uma nova utopia (importada) de urbanidade e desenvolvimento que nunca se concretiza na sua integridade. Uma racionalidade que é alimentada pela “síndrome Dubai” - caracterizada pela construção de grandes edifícios supermodernos e planos urbanos “maravilhosos” e futurísticos<sup>12</sup>.

Porém, os elementos e lógicas urbanas futurísticas contrastam com os contextos socioculturais e econômicos destas realidades e fazem parte de uma corrida pela modernidade “arcaica” caracterizada por uma urbanização de consumo<sup>13</sup>. Este é, no entanto, um fenômeno que ocorre um pouco por toda a África austral em países como: Ruanda, República Democrática do Congo, Quênia, Guiné Equatorial, Nigéria e Angola<sup>14</sup>. Projetos que “estão abrindo novos horizontes sobre o significado da *citiness* na África, sendo retratadas pela imprensa internacional como *Africa Rising*”<sup>15</sup>. E, apesar das paisagens aparentes dos grandes e modernos edifícios e dos planos “milagrosos” que em essência não refletem as realidades do espaço urbano precarizado, são, de fato, as relações socioeconômicas endógenas (desigualdade e pobreza) e político/governativas (centralismo, autoritarismo e corrupção) emaranhados com a complexidade da informalidade que dão a lógica da conformação urbana das metrópoles contemporâneas do Sul Global.

Neste contexto, Luanda se insere por um lado como uma realidade comum às metrópoles periféricas contemporâneas do Sul Global e se apresenta, ao mesmo tempo, como um caso peculiar, dada as especificidades do seu processo histórico de

---

9 São o principal modo de transporte no sistema de mobilidade de Luanda baseados em minivans (que podem ser consideradas “formais”, semi-formais, ou completamente informais) de cor azul e branca. Atualmente, o termo mais usual é táxi para a viatura e taxistas para os motoristas. O termo candongueiro tem origem em um dos dialetos falados em Luanda - o kimbundu e servia para designar o exercício de atividades ilegais.

10 Santos, 2004.

11 Constatou-se em locus (na pesquisa de campo), ações de repressão pela polícia (inclusive fisicamente) contra agentes informais sem, no entanto, a apresentação de políticas públicas mitigadoras.

12 Watso, n 2014.

13 Maricato, 2000.

14 Gastrow, 2016.

15 *Africa Rising* é uma ideia que procura apresentar uma África que finalmente percebeu seu potencial material, inspirado pelas grandes taxas de crescimento econômico das últimas duas décadas (Gastrow, 2016 p. 2).

urbanização baseado em cerca de 40 anos de guerra (1961 – 2002) divididos entre; guerra colonial (1961-1975); guerra civil (1975-2002) e os 17 anos de pós-guerra (2002-atual) marcados pelos grandes investimentos e crescimento econômico que gerou uma “cultura do imediatismo”<sup>16</sup>. Onde, tanto o governo quanto os atores diversos da sociedade imergiram numa corrida em busca da rápida ascensão econômica e status social patrocinados principalmente pelos ganhos do petróleo - principal base da economia formal. Mas principalmente, pela informalidade e as facilidades intrínsecas a sua invisibilidade<sup>17</sup>. Considera-se também as decorrentes/intermitentes crises econômicas e políticas que veem caracterizando o período pós-guerra que insere Luanda nas discussões globais como um interessante caso de urbanização informal.

A informalidade é a principal característica da dinâmica urbana da Região Metropolitana de Luanda (RML)<sup>18</sup> que vem se consolidando ao longo do processo histórico de urbanização e se constitui, em parte da essência sociocultural de produção do espaço. Ou seja, a atual conformação urbana de Luanda, não é propriamente produto do planejamento formal, mas das práticas e subjetividades que formaram o espaço tangível e o espaço percebido embrenhados no *habitus*<sup>19</sup> que molda as relações socioeconômicas, os sistemas de mobilidade<sup>20</sup>, os aspectos políticos e espaciais<sup>21</sup>.

Não obstante as ações oficiais de planejamento e reestruturação do território por meio de instrumentos como o Plano Nacional de Desenvolvimento PND 2013-2017<sup>22</sup> e o Plano Diretor Geral Metropolitano de Luanda PDGML 2015-2030<sup>23</sup> as lógicas da informalidade se conectam com os padrões da formalidade que por sua vez, se vale da própria informalidade para sobrevivência de um sistema controverso, mas conveniente a uma estrutura incapaz de se abstrair da racionalidade urbana primitiva e segregacionista. E embora os documentos de ordenamento do território representem em teoria, a preocupação do Estado em diminuir as desigualdades socioespaciais marcando um novo tempo no quadro do planejamento de Angola, é o “terceiro espaço”<sup>24</sup>, aqui compreendido como espaço híbrido que se constitui na matriz organização dinâmicas urbanas de Luanda.

Para compreender o impacto da informalidade na estruturação do espaço metropolitano das realidades periféricas do Sul Global, dirige-se o estudo a partir da análise dos fatores e dinâmicas que influenciaram a conformação urbana de Luanda; a multiplicidade da informalidade e a hipótese da reestruturação urbana a partir da reorganização do sistema de mobilidade por meio dos transportes informais.

---

16 Schubert, 2016.

17 De Soto, 1987.

18 Amaral, 2005; Lopes, 2011.

19 Bourdieu, 1989.

20 Lopes, 2011.

21 Amaral, 2005; Cain, 2013; Oliveira, 2015.

22 ANGOLA, 2012.

23 IPGUL, 2015.

24 Bahbha, 1990.

## Metodologia

Este é um estudo empírico, bibliográfico/documental, realizado por meio das relações e vivências do autor com a área de estudo e da observação participante - um método de investigação qualitativa que possibilita obter dados sob uma perspectiva holística e natural do objeto ou do fenômeno a ser estudado (Quadro 1). Utilizou-se as ferramentas do SIG (Sistema de Informações Geográficas) para análise, elaboração, quantificação e qualificação de dados geoespaciais. Esta prática foi complementada com a análise de dados qualitativos e etnográficos segundo os critérios estabelecidos<sup>25</sup>. Considerou-se o método misto como base para a sistematização do estudo, por ser um procedimento que permite o uso de múltiplas aplicações, técnicas e esforços interdisciplinares e combinados para uma compreensão mais alargada e efetiva da problemática<sup>26</sup>.

Quadro 1. Atividades realizadas na observação participante.

Atividades	Locais
Observação dos padrões do uso e ocupação do solo nos principais nodes urbanos <sup>27</sup> e rotas de circulação.	Principais rotas, pontos de paragens, de comércio e de conexões.
Análise da dinâmica socioeconômicas e cultural dos transportes informais no espaço de circulação.	Região Metropolitana de Luanda.
Análise da infraestrutura urbana em relação ao sistema de circulação e ao espaço social.	Ruas, pontos de paragens dos candongueiros e comerciais.
Percepções da maneira de apropriação da cidade pelos agentes e usuários dos transportes informais.	Principais bairros do centro e <i>musseques</i> de Luanda.
Análise das relações entre atores do setor formal (poder público) e do setor informal. E comportamento dos agentes informais.	Vários pontos da RM de Luanda. E rotas principais.

Fonte: Elaboração própria (2018). Atividades realizadas nos períodos de: julho de 2015 e maio de 2016. A coleta destes dados também contou com o apoio de diversos atores da sociedade civil e informantes consultados durante o tempo da pesquisa (via internet).

Apesar das relações e vivências do autor com a área de estudo, recorreu-se aos dados obtidos na pesquisa de campo em junho de 2015 e maio de 2016, obedecendo a critérios criativos e de multilocalização devido a flexibilidade, tipo de organização e falta de infraestrutura física permanente dos sujeitos, elementos e categorias informais.

25 Boellstorff & Marcus, 2012

26 Christensen et al, 2011.

27 Os nodes são aglomerações urbanas que se conformam, em geral pela afluência das atividades e serviços socioeconômicos em certos pontos da cidade, influenciados em grande medida pela atividade dos transportes informais, candongueiros. São fundamentalmente os grandes pontos de embarque/desembarque, onde ocorre também, as interconexões híbridas entre os diferentes modos e meios de transporte (formal/informal).

Em relação às entrevistas, procurou-se trabalhar com uma amostra de 100 indivíduos relacionados ao setor informal. Na prática, foi possível abordar apenas 85 pessoas e foram elaborados dois roteiros: um de questões dirigidas ao setor dos transportes informais nomeadamente; motoristas, cobradores, proprietários, líderes de grupos organizados e usuários; outro de questões dirigidas aos agentes governamentais e da sociedade civil organizada tais como: Direção Nacional dos Transportes Rodoviários, Direção nacional do comércio, Ministério do Planeamento e Desenvolvimento Territorial, Development Workshop (DW-Angola), Centro de Investigação Científica da Universidade Católica de Angola (CEIC/UCAN), Direção de Operações da World Vision - Angola (Quadro 2).

Quadro 2. Instituições colaboradoras na pesquisa de campo.

Instituição/Agente/local	Atividade
Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários - INTR., Luanda.	Entrevista/conversa - Diretora nacional dos transportes em Luanda.
Direção Nacional do Comércio.	Entrevista/conversa e passeio pelos pontos “nodais” da cidade com o Diretor nacional do comércio interno.
Ministério do Planeamento e Desenvolvimento Territorial.	Entrevista/Conversa - Diretor setorial.
Development Workshop (DW-Angola).	Entrevista/Conversa - Diretor Nacional da DW, debates, aquisição de dados geoespaciais, participação no estudo encomendado pela UN-Habitat/ NYU/ Lincoln Instituto of Land Policy.
CEIC-UCAN   Centro de Estudos e Investigação Científica da Universidade Católica de Angola.	Instituição coparticipante: entrevista/conversa com os Professores da área de economia, política, sociologia e antropologia. Aquisição de dados bibliográficos.
World Vision – Centro de Operações.	Conversas e viagens dentro de vários pontos da RM de Luanda e nas províncias do interior de Angola.

Fonte: Elaboração própria (2018).

Importa referir que em Luanda, a pesquisa é uma das mais complexas e difíceis atividades de se realizar<sup>28</sup>, fato que está possivelmente relacionado com o processo histórico do país baseado na guerra e em um sistema político autoritário, repressivo e militarista.

### Área de estudo

O estudo foca a Região Metropolitana de Luanda (RML) capital de Angola (Figura 1). Embora se tenha percorrido um pouco por toda a RM, procurou-se concentrar a observação e coleta de dados em alguns dos principais nodes urbanos da cidade central, na baixa de Luanda; Congolenses - um dos principais pontos de atividades comerciais; nos musseques da periferia da cidade e nas novas centralidades (Kilam-

28 Faria, 2015





Figura 1. Localização da área de estudo - África, Angola, Luanda e RML.

Fonte: Elaboração própria (2018).

ba e Zangos 1 - 4). Luanda é o maior centro urbano da África lusófona com cerca de 8 milhões de habitantes, quase 30% da população do país que tem por volta de 28 milhões de habitantes<sup>29</sup>.

## Processos e dinâmicas que influenciaram a evolução urbana de Luanda

O retrato urbano de Luanda está ligado a três principais eventos que ocorreram durante o processo histórico do país que por sua vez, configura o processo de urbanização:

1. O contexto colonial - marcado pelas guerras de libertação nacional e o planeamento excludente (1961-1975)
2. A guerra civil pós-independência e seus períodos intermitentes - marcados pela destruição das principais infraestruturas urbanas e produtivas (1975 - 2002)<sup>30</sup>
3. Período de paz - caracterizado pela “saga” do crescimento econômico, reconstrução nacional e a crise econômica pós “era do ouro”<sup>31</sup> (2002 – atual).

29 INE, 2017.

30 Ocorreu entre os três principais movimentos políticos: MPLA (Movimento Popular de Libertação de Angola). Este partido governa o país desde 1975 até a época atual. UNITA (União Nacional para Independência Total de Angola). Foi um dos principais atores da luta de independência e da guerra civil. Atualmente é o maior partido da oposição. FNLA (Frente Nacional de Libertação de Angola). Foi um dos principais movimentos de luta pela libertação colonial. Debilitou-se no início da guerra civil e atualmente não tem grande expressão política. (CASTRO & NETO, 2015).

31 Era do ouro foi o grande momentum de crescimento econômico (2002-2013) pós-guerra civil, por ocasião dos altos rendimentos do petróleo.

Como nação constituída, Angola passou mais tempo em guerra do que em paz. Razão pela qual também se explica a conformação socioespacial como consequência original da guerra<sup>32</sup>. Porém, embora seja válido afirmar que a guerra tenha sido um fator determinante para o retrato atual de Luanda, por si só, a guerra não explica todas as complexidades dos desequilíbrios socioespaciais e regionais. Principalmente dos últimos 17 anos, nos quais, se verificou a continuidade da racionalidade do planejamento excludente e centralizado que agravou as disparidades sociais de um sistema metropolitano que cresce continuamente<sup>33</sup> alimentado pela informalidade.

### Contexto colonial – o planejamento excludente

O período colonial construiu profundas mudanças espaciais num encontro entre o costume da vida autóctone angolana, com a cultura da metrópole imperial (Portugal), marcado por conflitos políticos e socioculturais dentro de um processo de urbanização segregacionista. Esta matriz caracterizou dois mundos: a “*Civitas* colonial (aqueles que acedem a cidadania) e o mundo do *indigenato*” caracterizado pelos informais e todos os que não acedem à cidade nem à cidadania<sup>34</sup>. A *civitas* colonial, demarcada no território sobre influência geográfica da costa marítima favorável aos objetivos comerciais de Portugal, se tornou o centro da cidade dotada de infraestrutura urbana.

Tal como o atual planejamento excludente da Angola em paz, o planejamento colonial, por sua vez, não incluiu as formas urbanas que se expandiam no espaço pelo crescimento populacional, sobretudo dos nativos. Em vez disso, criou propositalmente categorias espaciais desiguais e periféricas: os *musseques*<sup>35</sup> - um modelo de segregação urbana com diferentes padrões de ocupação precária em áreas de preservação ou de risco ambiental e distantes da cidade legal<sup>36</sup>. Eram, como é atualmente em Luanda (bem como em várias metrópoles periféricas) alguns loteamentos sem infraestrutura (asfalto, rede elétrica, hídrica e de esgotos, espaços públicos, parques, bibliotecas ou qualquer tipo de serviço social). Loteamentos que se expandem rapidamente ancorados na flexibilidade e força da informalidade. Na época colonial, os *musseques* localizados próximo a “cidade legal” eram acessados maioritariamente pelos chamados “*pretos assimilados*”<sup>37</sup> que podiam de alguma forma, usufruir de certos benefícios sociais por parte do regime colonial<sup>38</sup>.

32 Castro, 2015.

33 Castro, 2015.

34 Pestana, 2018.

35 O termo *musseques* é equivalente à “favelas”, “slums”. O nome é usualmente aplicado às zonas periféricas informais e precárias, ocupadas geralmente por populações economicamente desfavorecidas e tem origem na geologia das terras arenosas e vermelhas da periferia de Luanda.

36 Development Workshop, 2005 (DW - Angola).

37 Assimilação ou a expressão “pretos assimilados” foi uma prática institucionalizada em Angola pelo regime português de Salazar; consistia em “transformar” o nativo em “negros melhores”, psicologicamente “lavados”, que renegavam a luta pela independência, sua cultura, língua, costumes, alimentação, religião e tradição. E por via disso, poderiam ascender a certos cargos na função pública colonial.

38 Tonet, 2013.



Tanto os “*pretos assimilados*”, quanto os protagonistas dos conflitos políticos/militares contra o regime colonial, estiveram expostos a maiores possibilidades de conscientização político/ideológicas por meio das conexões de interesse internacional. Com isso, estes dois grupos se tornaram em diversas perspectivas, nos principais insurgentes contra o sistema colonial, e transformaram-se em movimentos de libertação nacional (MPLA, UNITA, FNLA). Estes movimentos foram responsáveis pela independência nacional apropriada pelo MPLA, que produziu, no contexto da guerra civil, os seus “heróis” e generais que passaram a configurar a matriz político/governativa e da elite econômico/financeira. Por sua vez, estas elites, por sua influência política, reproduzem no espaço a mesma racionalidade colonial do planejamento excludente, precarizado e a perpetuação da pobreza e desigualdades sociais em detrimento do poder e enriquecimento de uma minoria<sup>39</sup>. O que favorece, nas suas mais diversas formas, a presença da informalidade no espaço metropolitano.

### **Guerra civil e estruturação do espaço.**

Além das consequências óbvias de destruição das infraestruturas urbanas e produtivas, desestruturação social, cultural e econômica, que gerou o atraso no desenvolvimento do país, a guerra, determinou o modelo governativo; fatores determinantes para a estruturação urbana. Foi a principal responsável pelo fenômeno migratório que desarranjou o espaço por meio dos desequilíbrios regionais. Quanto ao modelo político, assinala-se o predomínio do poder centralizado e autoritário (1975-1991) baseado ideologicamente no modelo do socialismo marxista leninista. Como governo multipartidário a partir de 1992 e mesmo após o advento da paz definitiva em 2002 e as mudanças constitucionais de 1992 e 2010 que preveem a pluralidade política (Quadro 3), a governação engendrada pelo MPLA (partido no poder desde 1975), não conseguiu implementar as reformas estruturais do sistema político/administrativo e econômico, necessárias para o desenvolvimento efetivo do país.

A Constituição de 1992 e 2010 são, em teoria, o marco da democratização. Porém, não priorizaram a descentralização das decisões político/administrativas e econômicas do país. Pelo que, a urbanização se dá então, dentro de um contexto político/econômico complexo e cheio de contradições: de um lado, um governo “socialista” que faz de Angola, “possivelmente o país africano mais centralizado – quer olhemos para o sistema político, administrativo ou financeiro”<sup>40</sup>. De outro lado, tem-se um sistema político/econômico que sucumbi às pressões globais do modelo neoliberal para sua política macroeconômica que privilegia as elites ligadas ao poder político/militar e permite a continuidade das desigualdades sócio espaciais e da pobreza, em um sistema permeado pelo nepotismo e corrupção sistêmica<sup>41</sup>. Ou seja, tem-se uma racionalidade governativa onde o Estado aparece mais como um “gestor dos negócios da burguesia financeira”<sup>42</sup>, do que o promotor do bem-estar social.

39 Oliveira, 2015 e Rocha, 2014

40 Orre, 2014 p. 3.

41 Oliveira, 2015.

42 Antunes e Druck, 2015 p. 20 e oliveira, 2015.

Quadro 3. Processo histórico e seus impactos na estruturação do espaço urbano.

Períodos	Acontecimentos	Implicações no espaço
1961-1975	Guerra contra o colonialismo português e independência nacional.	Desestruturação sociocultural e Início das migrações rural-urbana.
1975-1991	Guerra Civil entre os movimentos políticos nacionais. Estado Socialista.	Intensificação da ocupação da cidade “legal” pela população nativa da periferia e rural e destruição das infraestruturas urbanas e produtivas.
1991-1992	Acordo de paz e realização das 1 <sup>as</sup> eleições multipartidárias.	Instituição do multipartidarismo, economia de mercado, nova constituição. aumento das migrações internas (rural –urbana) a nível das províncias do país.
1992-2002	Guerra civil pós-eleições, entre os partidos políticos: MPLA e UNITA.	Paralisação das principais infraestruturas produtivas, desestruturação urbana e sociocultural. Intensificação das migrações interprovinciais em direção a Luanda.
2002-atual	Período de paz desde abril de 2002 – atual.	Reconstrução nacional; crescimento econômico; aumento das migrações para Luanda (rural - urbana e interprovincial). Expansão metropolitana de Luanda.

Fonte: Elaboração própria (2018).

Neste contexto, a informalidade apresenta-se em fator incontornavelmente conveniente que se perpetua para sobrevivência de um sistema vicioso e de uma sociedade predominantemente marginalizada das possibilidades do acesso à cidade. E torna-se, na característica principal do espaço metropolitano da qual, o planejamento formal não pode se esquivar. E sim, incluir/considerar, por meio de novos paradigmas, as categorias e lógicas informais nas políticas de desenvolvimento.

O planejamento aplicado ao longo dos anos<sup>43</sup>, não foi capaz de atender as necessidades socioespaciais seja pela herança habitual da não aplicabilidade dos planos elaborados, pelas prioridades do contexto da guerra, pela falta de vontade política ou pela ineficácia dos próprios planos em acompanhar a rápida expansão urbana informal. Assim, à medida que o sistema metropolitano cresce sem um planejamento inclusivo, as diferenças espaciais incrementam-se e as grandes áreas informais ficam cada vez mais segregadas. Seja por sua localização em áreas sem infraestrutura urbana, mas principalmente pela ausência da acessibilidade condicionada pela mobilidade dominada pela ineficácia e limitações dos sistemas informais.

### **Pós-guerra - crescimento econômico e desenvolvimento territorial**

Desde o fim da guerra em 2002, não se evidenciou grandes mudanças estruturais na lógica político/governativa. Não ocorreu por exemplo, a “diversificação das exportações e a criação duma massa crítica de procura nacional endógena”<sup>44</sup> e as estra-

43 Castro, 2015.

44 Rocha, 2015 p. 5.

tégias de desenvolvimento territorial teimosamente atadas aos ganhos do petróleo, não geraram benefícios significativos para a sociedade, nem mudaram o quadro da pobreza e da precariedade urbana sustentada pela informalidade, apesar dos “colossais investimentos públicos – cerca de 80 mil milhões de dólares entre 2002 e 2014”<sup>45</sup>. Em facto, o capital petrolífero tem se transformado em um “cavalo de Tróia” para o desenvolvimento de Angola. Pois, “em toda a verdade, esse mesmo capital, para além de não oferecer soluções para os problemas vividos pelos habitantes desta realidade, está a tornar-se a principal ameaça à sua sobrevivência<sup>46</sup>, uma vez que a elite governamental é incapaz de pensar o desenvolvimento por outras vias que não seja o petróleo, por estar refém de:

um processo de acumulação primitiva de capital que criou uma classe minoritária de ricos e afortunados que escolhem investir fora do país (Portugal de preferência), em vez de injetarem os milhares de milhões de dólares na diversificação das exportações de Angola<sup>47</sup>.

Apesar desta análise, nota-se a preocupação do governo pós-guerra que, ciente dos desequilíbrios socioespaciais procura reorganizar o território inspirado no discurso da “erradicação da pobreza”, “modernização”, “requalificação urbana” e “reconstrução nacional”. E por meio da criação do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND 2013-2017)<sup>48</sup>, elaborou estratégias para a reorganização do território com o objetivo de contrapor as desigualdades socioespaciais ancorado na ideia de desenvolver:

uma rede de polos de desenvolvimento, polos de equilíbrio, plataformas de internacionalização e eixos de desenvolvimento, consolidados e potenciais, tendo em consideração os clusters considerados prioritários (alimentação e agroindústria, energia e água, habitação e transportes e logística<sup>49</sup>.

Neste âmbito, também se consolidou a institucionalização da RM anunciada pelo PND e criada sob a LEI n.º 29/11 de 1 de setembro – lei da alteração do território das províncias de Luanda e Bengo<sup>50</sup>, que permitiu a criação do Plano Diretor Geral Metropolitano de Luanda PDGML 2015-2030<sup>51</sup> aprovado pelo Conselho de Ministros da República de Angola em 2015. Como instrumentos de reordenamento e desenvolvimento territorial, estes planos apresentam-se como uma oportunidade para a construção de uma interface de abordagem que considere os fatores (positivos e negativos) da formalidade e informalidade, assim como suas externalidades, como novo paradigma de planeamento que considera as forças endógenas e peculiaridades culturais como alternativa capaz de reduzir a exclusão, segregação e as disparidades do sistema metropolitano.

45 Rocha, 2017 p. 11.

46 Moreira 2012, p. 20.

47 Angola, 2012 p. 86.

48 Angola, 2012.

49 Angola, 2012 p. 86.

50 Angola, 2004.

51 IPGUL, 2015.

## Processo de urbanização e metropolização de Luanda.

O processo de urbanização/metropolização de Luanda está, dentre as várias decorrências do processo histórico, relacionado ao crescimento populacional impulsionado pelas migrações e ocasionou a expansão e a densidade urbana diante das políticas governativas aplicadas neste espaço. Pode-se dizer que esta é, a conjuntura que contribui para a análise do retrato urbano de Luanda baseado na informalidade e nos desequilíbrios socioespaciais.

### 1. Migrações:

Luanda ficou à mercê do que Saunders<sup>52</sup> chamou de “cidades de chegada”, ao se tornar o principal destino migratório do país. Segundo o autor, o crescimento demográfico motivado pelas migrações é quase sempre emanado dos fatores de instabilidade político/militar e econômica. Em Luanda, estas ocorreram de três formas:

Migrações periféricas: das zonas rurais para a periferia (*musseques*) da “cidade legal” - relacionadas com questões socioeconômicas no período colonial que vai até 1974.

Migrações internas - caracterizadas pelas movimentações das populações das periferias para o interior da “cidade legal” devido a independência (1975-1991) e as instabilidades da guerra civil nas zonas rurais e periferias.

Migrações interprovinciais – deslocamentos que ocorreram a partir da maioria das províncias do interior do país em direção a Luanda devido a intensificação do segundo período da guerra civil (1992 – 2002) que tomou proporções devastadoras a nível nacional. É preciso recordar que neste contexto, Luanda não se apresentava preparada para absorver os efeitos colaterais destas movimentações que deixavam as outras regiões do país em uma condição de desamparo e desequilíbrio regional. Quanto as motivações destas migrações têm-se que:

49,3%, afirmaram tê-lo feito para se juntarem à família, 28,3% deslocaram-se para fugir ao impacto da guerra, 10,4% à procura de trabalho, 4,2% por terem casado, 3,4% para irem estudar e 3,0% no quadro de transferências no âmbito profissional. Os restantes 1,6% distribuíram-se por outros motivos<sup>53</sup>.

Embora o fator família tenha apresentado maior índice de motivação para os deslocamentos (49,3%) em relação ao fator guerra (28,3%), entende-se que a questão da reunificação das famílias não deixa de estar relacionada com o fator guerra, uma vez que os dados demonstram que as maiores movimentações ocorreram nos períodos de conflitos (Tabela 1). Além do mais, existe uma interdependência entre os fatores socioeconômicos e a estabilidade político/militar, com o crescimento populacional e as políticas de planejamento regional que influenciaram a migração urbana.

52 Saunders (2013)

53 Lopes, et al 2013 P. 20.



Tabela 1. Taxa das migrações internas de Luanda e Angola por períodos.

Períodos	Luanda (%)	Angola (%)
Antes de 1975	9.2	9.1
Entre 1975 e 1992	38.2	33.1
Entre 1992 e 2002	38.0	35.2
Após abril 2002	14.6	22.6

Fonte: Lopes et al (2013). Elaboração própria (2018).

## 2. Expansão urbana:

Se fixarmos a taxa de migrações de Luanda, principalmente do período de 2002 (14% em relação a 22,6 de Angola) e analisarmos o crescimento do tecido urbano aqui realizado por meio da digitalização de dados vectoriais de 1974, 1993, 2000 e 2013, é possível identificar uma certa relação entre o crescimento populacional com o crescimento do tecido urbano. Assim, obteve-se que em 1974 a mancha urbana que apresentava apenas 2,46% da ocupação territorial na antiga configuração territorial passou para 4,77% em 1993 e 9,84% em 2000 e 46,7% em 2013 (Figura 2). De destacar que, de 1993 para 2000, o tecido urbano cresceu a uma taxa de 106,40% e de 2000 para 2013, a uma taxa de 374,54% ocupando quase cinquenta por cento do território. Ou seja, houve um alargamento de 268,14% do tecido urbano de Luanda. (Figuras 2, 3 e 4).

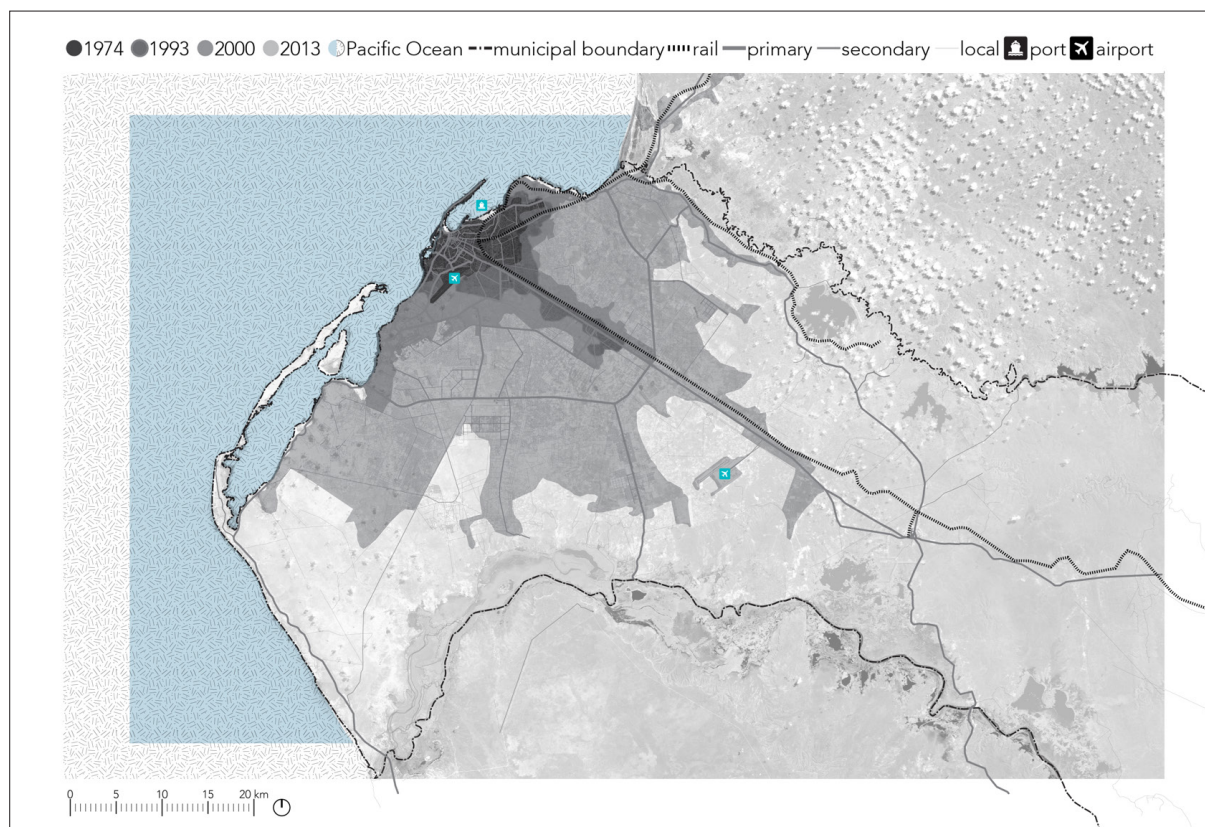


Figura 2. Expansão urbana (1974, 1993, 2000 e 2013).

Fonte: Elaboração própria (2015 e 2018), a partir dos dados cedidos por DW (2013 e 2014).

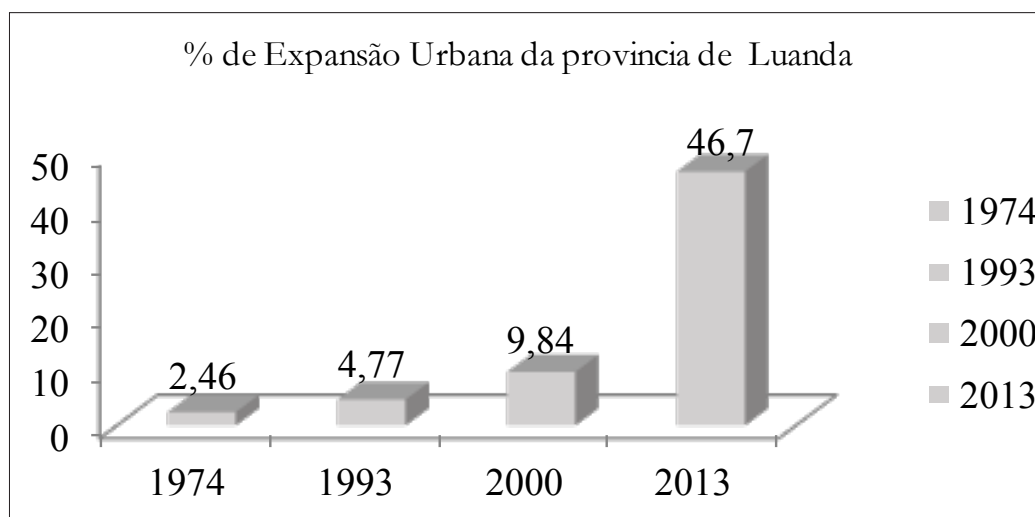


Figura 3. Percentagem da ocupação urbana do território de Luanda (1974-2013)

Fonte: Elaboração própria (2015) a partir dos dados cedidos por DW (2013 e 2014).

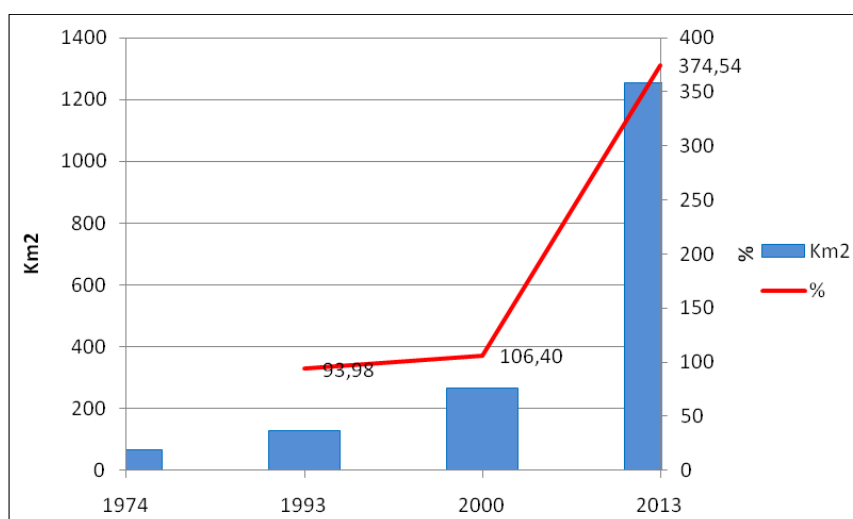


Figura 4 . Taxa de crescimento da mancha urbana de Luanda.

Fonte: Elaboração própria (2015) a partir dos dados cedidos por DW (2013 e 2014).

### 3. Densidade:

O crescimento populacional e a expansão do tecido urbano, exercem uma pressão no território aumentando a densidade da área periférica que se expande a volta da cidade “legal” dotada de infraestrutura. Com isso, verifica-se também o agravamento dos assentamentos informais por toda a RM, das construções precárias e do crescimento do número de habitantes por área nos municípios de Luanda (Tabela 2).

O município capital (Luanda) é o mais populoso e possui a maior infraestrutura urbana em relação a todos os outros municípios da RM. O município do Cazenga é o mais denso e concentra maior nível de informalidade por ser um dos que menos infraestrutura urbana e serviços sociais básicos possui. É também neste município que se encontram o maior número de assentamentos e atividades socioeconômicas informais<sup>54</sup>.

54 Além de constatar esta realidade in locus, esta afirmativa foi confirmada pelo Diretor Nacional do Comercio Interno em Luanda, 2016 em entrevista na pesquisa de campo.



Tabela 2. Distribuição e densidade da população de Luanda por municípios.

População	Luanda	Viana	Belas	Cazenga	Cacuaco	Icolo/Bengo	Quissama
Hab./Munic	2.107.648	1.525.711	1.065.106	862.351	882.398	74.644	25.086
Hab./Km2	18.169,0	2.202,0	1.018,0	23.347,0	2.828,0	24,4	1,8

Fonte: Elaboração própria (2018) a partir dos dados do censo nacional de 2014.

Segundo o Censo do Instituto Nacional de Estatística<sup>55</sup>, a província de Luanda apresenta a maior densidade populacional do país (Figura 5) com 368 hab./Km<sup>2</sup>, 18 vezes superior à média nacional. O censo estimou em 6.945,00 milhões o número de habitantes para a província de Luanda em 2014, sendo 97,5% considerada urbana e notou um crescimento de doze vezes desde a década de 1970, onde estimou-se 561.145 habitantes.

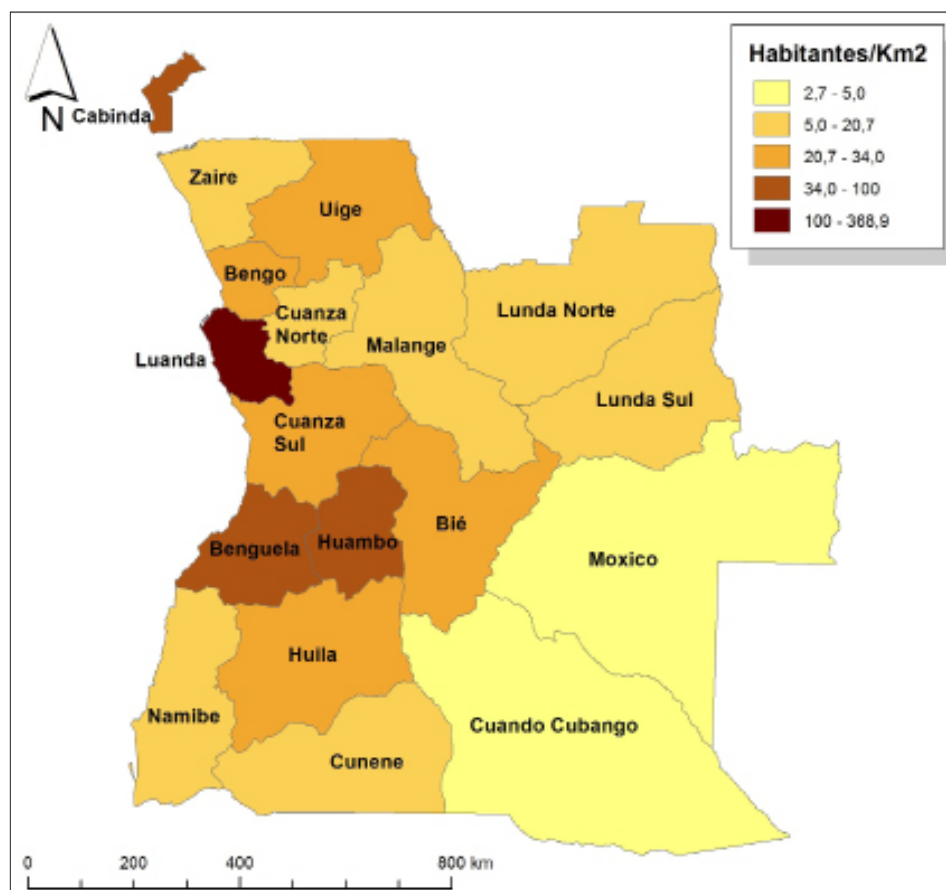


Figura 5. Densidade demográfica de Angola por província, 2014

Fonte: Elaboração própria (2016). Adaptado a partir do Censo (2014).

O quadro demográfico apresentado é resultado do atual desequilíbrio territorial e socioeconômico do país. E trouxe consequências negativas para o espaço urbano de Luanda que se tornou em um complexo caso de macrocefalia urbana e

55 INE, 2014.

polo de desequilíbrio regional apesar das intenções estratégicas do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND 2013-2017) que previa um desenvolvimento regional equânime. No entanto, este estudo verificou um aumento dos paradoxos espaciais, principalmente quando comparada as ações pretendidas pelo plano com aquelas praticadas no território, que se dão ou pelas próprias dinâmicas urbanas ou pela ação dos principais agentes estruturadores do espaço.

A outra consequência é a crescente manutenção da hegemonia socioespacial, econômica, política e cultural de Luanda. Apesar de ser uma das observâncias do PND e do discurso político, Luanda, ainda não foi capaz de descentralizar efetivamente seus serviços nem a administração do território. Ao invés disso, incorpora, por meio de conurbações naturais e atestadas por lei, outros territórios em seu espaço. É o caso da conurbação entre Luanda e Bengo que formou uma região particular – Luanda-Bengo<sup>56</sup> e deu origem, por meio da Lei n.º 29/11, de 1 de Setembro (Lei de Alteração da Divisão Político/administrativa das províncias de Luanda e Bengo) á uma nova configuração geográfica do território, onde Luanda passou igualmente a configurar-se oficialmente como uma região metropolitana.

Como referido, a relação entre o processo histórico e o processo de urbanização engendrado pelas dinâmicas urbanas e as disposições político/administrativas, resultaram em uma metrópole informal, precária e desequilibrada. E comprometeram, não apenas o espaço físico da cidade de Luanda, como o meio ambiente, o uso e a ocupação do solo, o sistema de transportes, energia, águas, serviços e atividades urbanas diversas; como também, afetaram as relações socioeconômicas fundamentais que produzem o espaço urbano ancorado e conectado pela força e idiosincrasias da informalidade que é, por outro lado, o único denominador comum de toda a região metropolitana.

Porém, os desequilíbrios da RM de Luanda são, em tese, um reflexo das assimetrias regionais de Angola que dentre outros fatores já mencionados, “devem ser atribuídas, numa parte considerável, a diferenças na produtividade, nas taxas de atividade e nas taxas de emprego”<sup>57</sup>. Ao mapear os dados regionais de 2010<sup>58</sup> referentes ao índice de pobreza, esperança de vida, taxa de analfabetismo e privação humana, o mapa demonstrou que a região centro-leste de Angola apresenta o menor índice de pobreza em relação à região Luanda-Bengo (Figura 6<sup>59</sup>). Porém, é preciso referir

56 Rocha, 2010.

57 Rocha 2010, p. 35.

58 Utilizaram-se, para a produção do mapa da caracterização social das regiões de Angola, os dados dos estudos produzidos pelo Centro de Investigação Científica de Angola apresentados por Rocha, 2010.

59 “Os valores referem-se a 1995/2005 e foram regionalizados tendo como referência os índices de pobreza de 2002 e as estimativas do comportamento da taxa de pobreza do CEIC (Centro de Estudos e Investigação Científica da Universidade Católica de Angola). Segundo o Relatório sobre o Desenvolvimento Humano de 2009 do PNUD Angola passou a integrar o grupo de países de desenvolvimento humano médio, mas a diferença de classificações entre o IDH e o PIB por habitante persistem em indicar que o crescimento económico não tem servido para melhorar as condições de vida da população carenciada, nem para tornar mais democrático e transparente o processo de acesso às oportunidades de trabalho e de negócio. Por isso, as ilações permitidas pelos

que este resultado não corresponde a realidade, uma vez que está influenciado pelo baixo valor de uma das províncias (Lunda Norte) “determinado no IDR de 2001<sup>60</sup>. De resto, não tem sentido a taxa de pobreza ser inferior à de Luanda, vistas as maiores oportunidades de emprego nesta região”<sup>61</sup>.

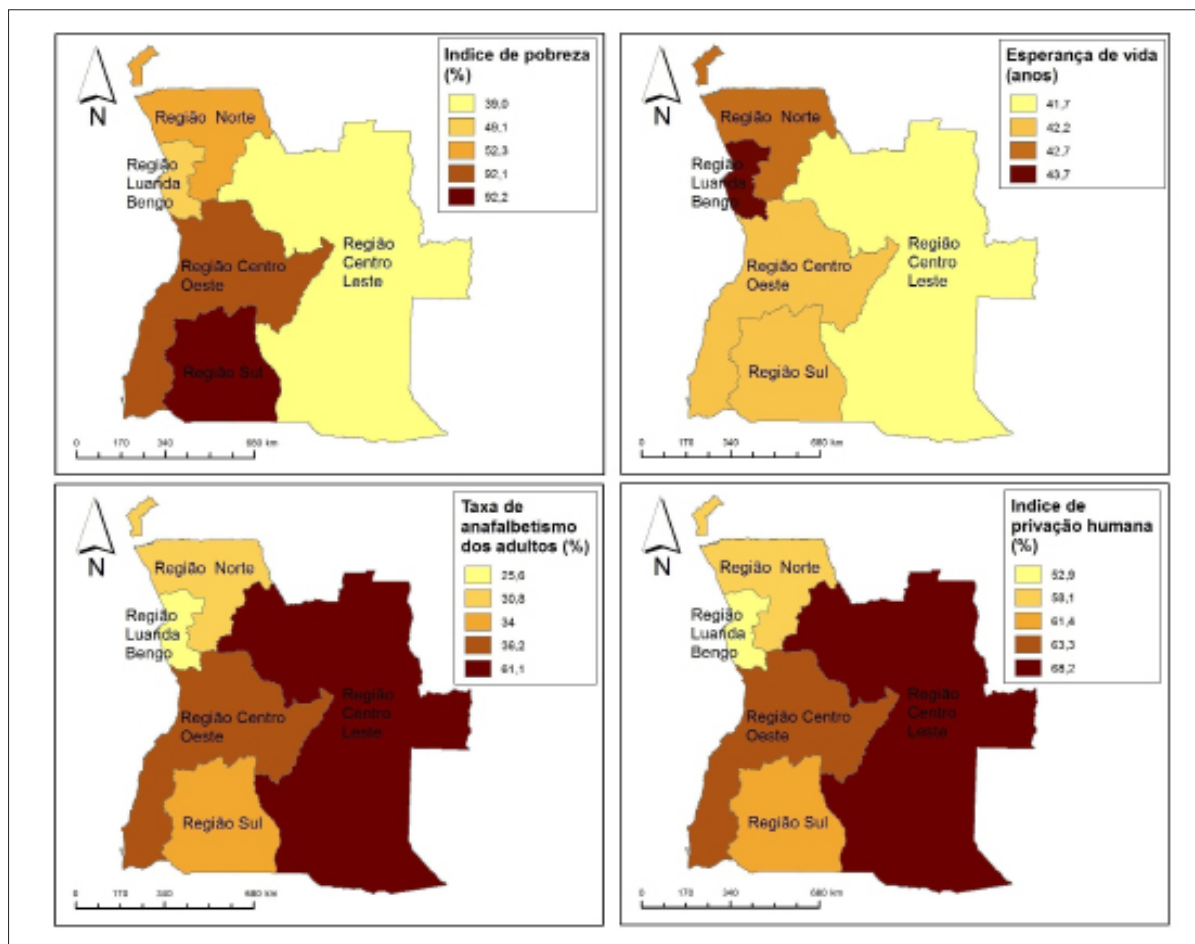


Figura 6. Caracterização social das regiões de Angola

Fonte: Elaboração própria a partir dos índices sociais apresentados por Rocha (2010)

As zonas Centro/Oeste e Sul patenteiam valores relativos do índice de pobreza de 1,48, o que quer dizer que a pobreza nestas regiões se situa quase em 50% a mais do que em todo o território nacional, o que, evidentemente, é um forte “*handicap*” para o desenvolvimento, colocando-as em posição desvantajosa; a zona industrial-comercial-financeira de Luanda/Bengo apresenta um índice relativo de pobreza de 0,79, o que traduz um maior poder de compra da respectiva população e um atrativo para a localização das atividades económicas; a zona sul é a mais fustigada por condições de vida extremas, traduzidas na pobreza e na privação humana; os eixos industrial-comercial e do petróleo são os de melhores indicadores sociais e de condições de alfabetização da população adulta; no centro-sul de Angola – a zona agroindus-

valores representados na (Figura 6), não devem pecar por excesso de desatualização” (Rocha, 2010 p. 35).

<sup>60</sup> O índice de pobreza é relativo aos agregados familiares; o valor do índice de pobreza para a zona dos diamantes (Lunda Norte) – retirado dos apuramentos do Inquérito às Receitas e Despesas Familiares do INE – foi sempre contestado pelos Gabinetes de Plano das respectivas províncias, no sentido de o considerarem muito baixo (Rocha, 2010 p. 34).

<sup>61</sup> Rocha, 2010, p. 34.

trial por excelência – prevalecem, igualmente, condições deficientes para o desenvolvimento econômico; o paradoxo do petróleo está traduzido pelas elevadas taxas de pobreza, privação humana e de analfabetismo dos adultos que a correspondente zona apresenta. Como a força de trabalho é praticamente toda imigrada dos países das concessionárias estrangeiras e as necessidades em serviços petrolíferos especializados e em bens de consumo não duradouro satisfeitas pelo recurso sistemático e quase integral às importações, o exercício da atividade de extração do mineral não se encontra afetada pelas aviltantes condições sociais<sup>62</sup>.

Pode-se considerar que a atual caracterização socioeconômica e espacial do território de Angola, marcado pelas grandes assimetrias/desequilíbrios regionais, são, por outro lado, resultado da polarização de Luanda e da não aplicabilidade das políticas de desenvolvimento regional para equalização do território. Ou seja, ao mesmo tempo que Luanda é o retrato dos processos históricos de urbanização e administração do território, os desequilíbrios regionais são uma clara evidencia da macrocefalia urbana exercida pela capital angolana ao concentrar em si todos os aspectos do poder socioeconômicos, político, cultural e socioespacial. Com isso, passou também a absorver os reflexos destes desequilíbrios, e ser, não apenas uma das maiores paisagens das assimetrias socioespaciais da África ocidental, mas um território de lógicas controversas que, ao mesmo tempo que convive com a utopia da “renovação, modernização, inserção global e desenvolvimento urbano”<sup>63</sup>, debate-se com a racionalidade estrutural da produção do espaço baseada na informalidade, nas suas mais diversas formas.

### **Multiplicidade da informalidade em Luanda**

A informalidade é um fenômeno de muitas nuances cuja compreensão exige análise ampla do contexto a que se insere. Em Luanda é, mas não apenas; uma questão de governança das políticas e modelos macroeconômicos adotados pelo poder público tal como colocado pela Organização Internacional do Trabalho<sup>64</sup>. E nem tanto, uma questão de invisibilidade<sup>65</sup>. Segundo as percepções obtidas *in locus* e pelas falas de agentes governamentais e sociedade civil, em Luanda, a informalidade vai muito além de uma simples atividade de sobrevivência que se opera à margem dos parâmetros legais. Ela está embrenhada na complexidade das relações culturais, socioeconômicas e político/governativas do Estado<sup>66</sup>. Ou seja, transcende os limites da prisão dialética acostuada ao dualismo conceitual entre centro e periferia, oprimidos e livres, dominantes e dominados, formal e informal; representações sociais antagônicas cheias de contradições históricas<sup>67</sup>. Existe por parte de diversos atores, um movimento duplo entre o setor formal e informal. Seja por necessidade devido ao alto custo de vida em Luanda, ou pelas facilidades e conveniências que o sistema informal oferece.

62 Rocha 2010, p. 35.

63 IPGUL, 2015.

64 OIT, 2006.

65 De Soto, 1987.

66 Oliveira, 2015; Cain, 2011 e 2016.

67 Bhabha, 1990.

Pode-se dizer que o processo de urbanização e metropolização de Luanda é um conjunto de especificidades e peculiaridades subjetivas e históricas baseadas na informalidade. No quadro da pesquisa de campo quando questionado, um dos interlocutores proferiu a seguinte frase: “[...] o que é formal em Luanda? Tudo aqui é informal! O transporte é informal, a saúde é informal, a economia é informal e todo mundo aqui está ligado a informalidade de alguma maneira” [...] (INFORMAÇÃO VERBAL, maio de 2016). De facto, ao observarmos o espaço urbano de Luanda é possível notar a multiplicidade deste fenômeno de modo predominante nas dinâmicas socioespaciais e no uso e ocupação do solo.

Ilídio do Amaral<sup>68</sup>, caracterizou as atividades e serviços informais de: “espontâneo, tradicional, não estruturado, transitório, paralelo, inferior e marginal”. Cada uma destas classificações, porém, geram indagações a respeito da lógica teórico-conceitual e ideológica a que se aplicam tais categorizações. Segundo as percepções que emergem do ambiente sociocultural, encontraram-se os seguintes termos segundo as gírias luandenses: *Chambeta, biolo, bisno (Business), zunga, esquemas, falida, processos, cobele, muamba, candonga, movimento*. Expressões do quotidiano que caracterizam as atividades, serviços e relações informais<sup>69</sup>. De outro lado, considerou-se a informalidade como “o conjunto de atividades e práticas econômicas legais realizadas por agentes econômicos total ou parcialmente ilegais”. Segundo o autor, a questão não está no exercício das atividades e serviços socioeconômicos, mas na ausência de leis, regulamentações e políticas que cooperem para a inserção social no sistema produtivo e no acesso a cidade.

Quanto ao aspeto legal, o sistema legislativo de Angola que regula as atividades e serviços socioeconômicos como o comércio, o transporte, o uso e a ocupação do solo entre outros, ainda é baseado na herança legislativa portuguesa da década de 1970<sup>70</sup>. Por tal, apresenta-se arcaica e limitada; não responde aos desafios do processo de urbanização periférica contemporânea. Segundo dirigentes do setor comercial e do transporte, existe um esforço no sentido de criar condições legais que regulem as atividades e serviços socioeconômicos baseados na informalidade (INFORMAÇÃO VERBAL, maio de 2016). No entanto, de modo geral, este esforço limita-se a concessão de cartões de licenciamento aos agentes informais para o exercício das atividades comerciais de legal, ao mesmo tempo que estes permanecem fora de uma categorização profissional constitucional e efetiva, que os permita usufruir de todos os direitos sociais cabíveis.

Compreende-se então, que não basta criar regulamentos/licenciamentos sem que se efetuem mudanças estruturais das políticas socioeconômicas e urbanas que visem a inclusão e a aceitação destas categorias como parte dos elementos que produzem e conformam o espaço. Esta abordagem não é uma leniência ou uma apologeta à informalidade, se não que; é uma chamada à compreensão e a ação prática no

68 Amaral, 2005.

69 Lopes, 2004 p. 2.

70 Domingos, 2012.



campo das políticas públicas, de modo a redirecionar a força múltipla da informalidade para a reestruturação socioespacial equânime a partir de novas abordagens.

### **Informalidade no trabalho.**

O trabalho e suas relações inerentes influenciam a lógica espacial<sup>71</sup>. Luanda está ligada ao sistema de produção global capitalista que sob diversas formas, produz uma “desordem” útil<sup>72</sup> do ponto de vista das possibilidades proporcionadas pelas complexas relações inter-classes dos circuitos da economia urbana<sup>73</sup> e pelas fragilidades estruturais dos países cooptados por esta lógica. Os subsistemas urbanos propostos por Milton Santos são formas de produzir, distribuir, comercializar e consumir, que geram materialidades distintas visíveis na paisagem urbana.

Em Luanda, a relação destes subsistemas aparece muitas vezes dissolvida dada a falta de clareza na divisão social e técnica do trabalho, influenciada pelo atraso no processo de industrialização desta realidade e das realidades periféricas em geral. Cenário que, no caso de Luanda, se evidencia pela ausência da diversificação econômica, dependente do setor petrolífero e do setor comercial onde, mais de 80% é informal<sup>74</sup>, numa matriz de produção caracterizado pela flexibilização e precarização do trabalho<sup>75</sup>.

Em Luanda, a informalidade está por toda cidade: nas ruas, nos transportes, nas aglomerações espontâneas ou não, no exterior dos centros comerciais formais, até mesmo nos serviços considerados oficiais. Na pesquisa de campo, alguns entrevistados apresentaram os [...] “salários baixos” [...] em detrimento do alto custo de vida, face ao grande número de agregados familiares, como responsáveis pela mobilidade entre a formalidade e informalidade, como forma de suprir as deficiências remunerativas do trabalho oficial. Este tipo de arranjo, remete ao que Oliveira<sup>76</sup> chamou de “razão dualista” – em que o setor “informal” alimenta a superexploração da parcela assalariada da força de trabalho. Embora na prática, esta diferenciação seja cooptada também pela força das relações socioculturais.

Na realidade de Luanda “42% das famílias luandenses obtinham rendimentos exclusivamente da economia informal que assegurava 20% a 30% do PIB não petrolífero e dava ocupação a 56% da população economicamente ativa”<sup>77</sup>. O índice

71 Antunes e Druck, 2015.

72 A “desordem útil”, refere-se ao fato de que, para estes territórios, embora de modo precário e informal, o capitalismo contemporâneo implícito na relação dos circuitos da economia urbana, possibilita maior mobilidade e possibilidades socioeconômicas para as populações marginalizadas.

73 Santos, 2004 - A teoria dos dois circuitos da economia urbana desenvolvida por Milton Santos busca explicar como as cidades dos países periféricos operam a partir de dois subsistemas urbanos: o subsistema superior – composto pelas grandes empresas, bancos, atividades ligadas ao ramo da alta tecnologia – e o subsistema inferior – composto pelas atividades de pequena dimensão com o uso de mão de obra intensiva, que se cria e se recria com pouco capital .

74

Estrela, 2017.

75 Antunes e Druck, 2015.

76 Oliveira, 2003.

77 Lopes 2004, p. 14.



de pobreza e desemprego de Angola é de 25%, enquanto 55% dos angolanos vive abaixo da linha da pobreza com apenas 1,20 dólares por dia<sup>78</sup>. A participação da população no mercado de trabalho em 2014 e 2015 foi de 35%<sup>79</sup>, o que pressupõe outras formas não parametrizadas para mitigação das carências sociais da população urbana, diante de um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,526 desde 2013<sup>80</sup>. No entanto, a diferença entre o IDH e o PIB por habitante, cuja taxa média anual foi de 12,5% entre 2004 e 2008 e de 3,4% entre 2009 e 2014<sup>81</sup>, indica que o crescimento económico não tem melhorado o acesso às oportunidades sociais e de trabalho oficial, o que dá azos para o crescimento da informalidade no trabalho.

### Informalidade no uso e ocupação do solo.

A condição informal e precária do uso e ocupação do solo de Luanda está intimamente ligada às lógicas de organização do sistema de mobilidade, mas principalmente à aspectos como: os mecanismos formais e informais de acesso à terra, valores culturais, capacidade de gestão da terra urbana, procedimentos e compreensão do poder público das políticas de desenvolvimento urbano, bem como às políticas e leis de terras de Angola<sup>82</sup>.

Quadro 4. Mecanismos de acesso à terra em Luanda.

Formas de acesso á terra	Percentagem
Acordo publicado	1.5%
Recibo da utilidade publica	1.0%
Licença de arrematação	0.2%
Registro Predial	0.5%
Direito de Superfície	0.5%
Título de ocupação precário	5.6%
Recebi uma declaração	49.1%
Testemunhado pelo técnico do Governo	6,8%
Cartão do morador	0,7%
Contrato de compra e venda	12.2%
Croquis de Localização	7.3%
Outra	0.0%
Nenhum documento	14,4%

Fonte: Cain (2013). Elaboração própria.

78 Schaffnit-Chatterjee, 2013.

79 Tvedte e Lázaro, 2016.

80 PNUD, 2014.

81 Rocha, 2015.

82 Cain, 2017.

O Estado é, pela constituição, o proprietário original da terra<sup>83</sup>. No entanto, existem vários meios de posse e transferência (compra, herança, repasse e apropriações forçadas ou coercivas<sup>84</sup>). Tem-se que o acesso e posse da terra acontece maioritariamente de modo informal: 61,3%. E, “a maior parte das transações são precárias ou inseguras - apenas 6.8% destas estão baseadas em documentos oficialmente legais”<sup>85</sup> (Quadro 4).

Os dados demonstram que existe uma grande insegurança no acesso e posse da propriedade da terra devido ao predomínio da informalidade nestes processos muitas vezes conflituosos. E apesar da “*nova citiness*”<sup>86</sup> engendrada pelas lógicas globais da urbanização contemporânea que busca empreender edifícios e planos urbanos futurísticos<sup>87</sup>, a RM de Luanda é tomada pelo predomínio das diferentes tipologias de assentamentos informais – os *musseques*, que denunciam um processo de gentrificação negativa, e a predominância da pobreza urbana e social de Luanda (Figura 7, 8).

Quadro 5. Tipologias e padrões de ocupação do solo em Luanda.

Nº	Tipologias	Período	Pop. (2016)	(%)
1	Centro urbano antigo	Mais de 35 anos	165.693	2%
2	Urbanizações e condomínios novos	Pós-guerra	1.699,500	24%
3	Bairro Popular	Mais de 35 anos	53,200	1%
4	Zonas de habitação Social	Pós-guerra	210,400	3%
5	Novas autoconstruções dirigidas	Pós-guerra	173,500	2%
6	Musseques em transição	Pós-independência	150,300	2%
7	Musseques ordenados	Mais de 35 anos	642,900	9%
8	Musseques antigos	Mais de 35 anos	2.312,701	40%
9	Musseques periféricos	Pós-independência	1.978,000	28%
10	Assentamentos rurais		235,900	3%
11	Zona industrial	Pós-independência	2.957	0,05%
<b>12</b>	<b>Total</b>		<b>6.986,100</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborado própria (2018) a partir dos dados de Cain (2017).

83 ANGOLA, 2004.

84 Cascais, 2016 e Issufo, 2015.

85 CAIN, 2013 p. 38.

86 Watson, 2014.

87 Watson, 2014.

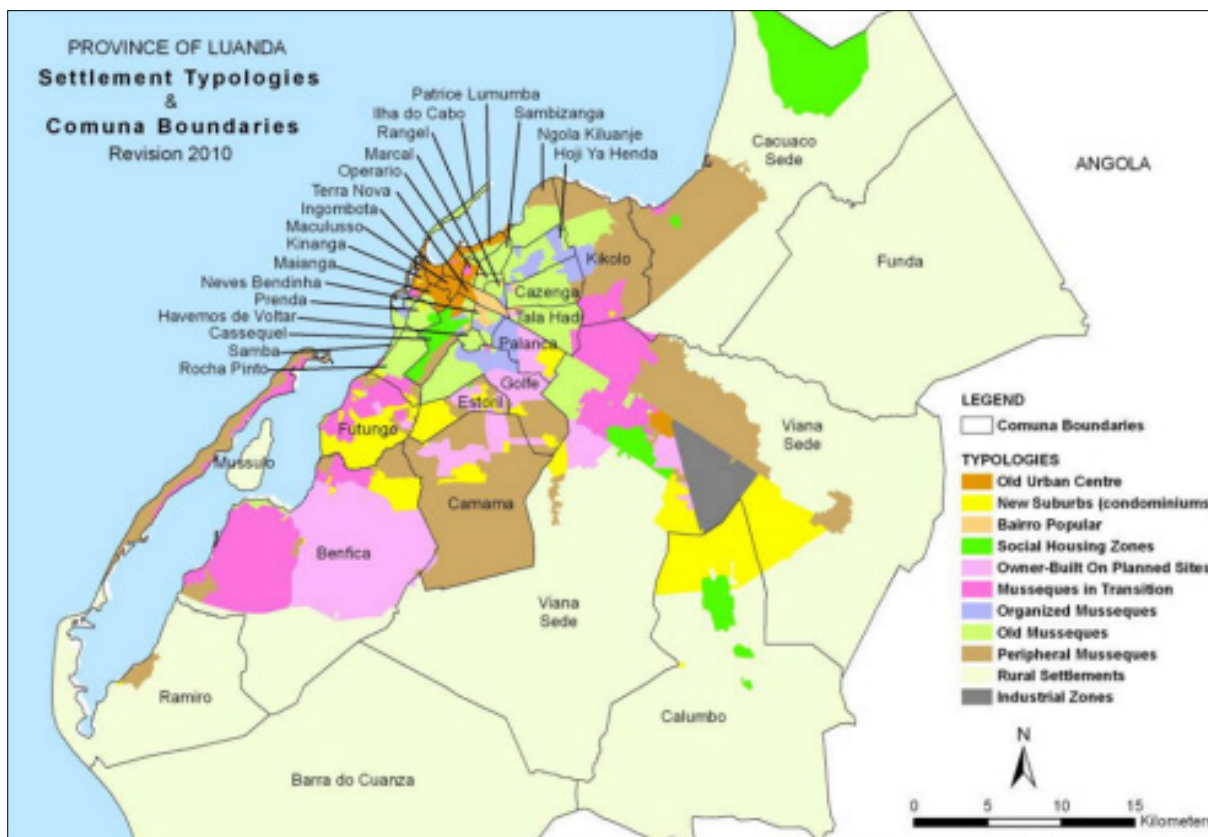


Figura 7. Predominância dos musseques na ocupação do solo em Luanda

Fonte: Development Workshop (2011) – Antiga configuração territorial.

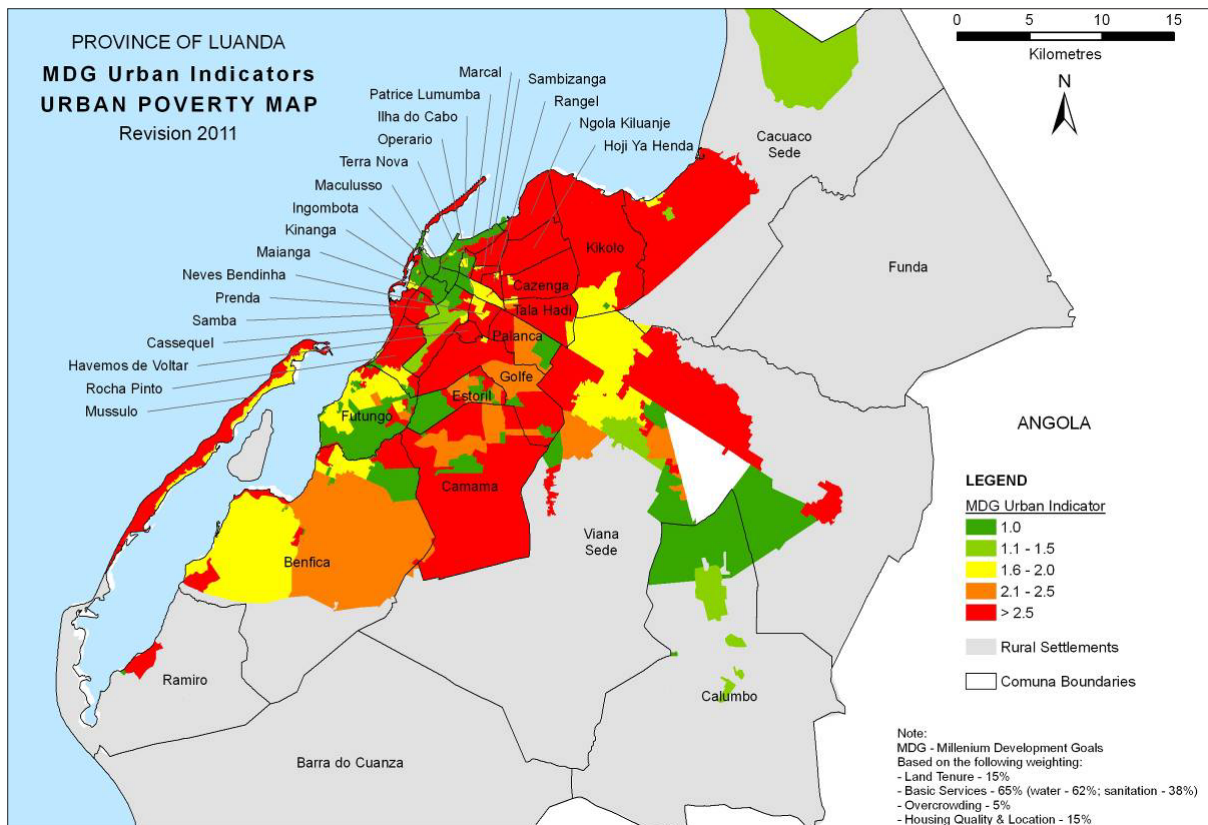


Figura 8. Indicadores da pobreza urbana em Luanda

Fonte: Development Workshop (2011) – Antiga configuração territorial.

**Quadro 6. Padrões de assentamentos informal e de pobreza urbana**

<b>Tipologia de assentamentos</b>	<b>Características</b>
Bairros populares	Construídos no fim da era colonial (anos 1960 e 1970) pelo Estado colonial, ou por companhias públicas como os caminhos de ferro.
Musseques antigos	São referentes ao crescimento por vezes de forma espontânea, dos assentamentos da população negra de Luanda em paralelo à cidade colonial.
Musseques ordenados	Surgiram nas regiões adjacentes aos bairros planejados da cidade de cimento, respeitando o alinhamento das ruas e serviços. O que não prevaleceu após a era colonial, por terem sido rapidamente ocupados devido à falta de capacidade do Estado de manter este padrão.
Musseques em transição	Encontram-se próximos dos principais serviços urbanos. Verificou-se nestes um rápido adensamento e acabaram crescendo verticalmente, valorizando suas terras causando uma gentrificação através do aburguesamento deste espaço.
Musseques periféricos	São as terras baratas localizadas nas regiões periféricas da cidade habitadas principalmente pelas populações oriundas do interior das províncias devido ao processo migratório causado pela guerra civil.
Condomínios	são assentamentos localizados principalmente na zona sul de Luanda, com padrões elevados de serviços e construídos por companhias internacionais de construção, com capital nacional e estrangeiro.

Fonte: Elaborado própria (2018) a partir de Development Workshop (2005).

A predominância da informalidade se evidencia devido a precariedade do espaço e a falta de serviços sociais básicos tais como: o acesso à água potável - com 47% desta necessidade sendo suprida por camiões-pipas em 2014/2015, a falta de saneamento básico e de corrente elétrica, e as construções precárias erguidas com materiais inadequados. Estas categorias de assentamentos informais e precários abrigam, no entanto, cerca de 71% da população<sup>88</sup>. Isto, sem contar a ausência de espaços públicos que coloca as crianças e a população em geral, à sua própria sorte criativa independentemente do tempo de existência ou da tipologia destes assentamentos (Quadro 5 e 6).

Embora se considere que a conformação do espaço precário e informal seja resultado da “falta de capacidade técnica e de planeamento face ao seu processo histórico de urbanização<sup>89</sup>”, compreende-se que esta condição, também faz parte de uma conjuntura de complexidades socioculturais. E, por outro lado, o argumento da falta de capacidade técnica já não se sustenta para o atual momento do pós-guerra em que Angola está inserido numa lógica de trocas socioeconômicas global mais abrangente, e onde o meio técnico científico se impõe pela grande mobilidade internacional existente. Ou seja, depois da guerra, a falta de capacidade técnica é um aspeto questionável, uma vez que Angola passou a recorrer a um sem número de técnicos e tecnologias expatriadas em quase todos os setores. Seja pelo Estado ou pela iniciativa privada. A conformação socioespacial de Luanda revela a presença de um urbano sem cidade, ou pelo menos um urbano de uma outra cidade, fundamentada em suas próprias lógicas que formam uma outra ordem; a ordem híbrida

88 Cain, 2011; Tvedte e Lázaro, 2016; Luamba, 2017.

89 Development Workshop, 2005.



informal, que determina também a paisagem urbana e a caracterização do uso e ocupação do solo (Figura 9).



Figura 9. Informalidade no uso e ocupação do solo urbano.

Fonte: Imagens próprias (2016) e do PDGML (2015) - Centro e Periferia da RM de Luanda.

### Informalidade no sistema de circulação e transportes

Em Luanda, assim como em muitas metrópoles contemporâneas dos países periféricos do Sul Global, a mobilidade urbana se baseia hegemonicamente nos modos de transportes informais. Na África, quando vista a longo prazo, a organização dos serviços de transporte é parte de uma conjuntura política e igualmente reveladora. “Muitos países africanos experimentaram o desinvestimento nos transportes públicos, juntamente com a desregulamentação generalizada a partir dos anos 80, alimentando o crescimento de serviços informais na forma de mini-táxis, tuk-tuks e mototáxis”<sup>90</sup>. Uma realidade que se rebate no espaço urbano e configura a identidade das paisagens<sup>91</sup> das relações sociais e constroem um “terceiro espaço”<sup>92</sup> que é, o ponto de confluência responsável pelas dinâmicas quotidianas destas metrópoles. O “terceiro espaço” é formado pela relação entre os modos e práticas, categorias e elementos formais e informais, que se refletem quotidianamente nas diversas relações políticas e socioespaciais que constroem uma “infraestrutura social”<sup>93</sup>. O encontro entre as ordens (formal/informal) costumam um espaço híbrido que se apresenta, em nossa compreensão, como ponto de partida para a construção de novos paradigmas e abordagens para um planejamento inclusivo, a partir do qual se pode produzir mudanças efetivas e sustentáveis para as realidades periféricas do Sul Global.

90 Goodfellow, 2017.

91 Castro et al, 2018

92 Bhabha, 1990.

93 Simone, 2004.

O sistema de mobilidade de Luanda está baseado nos transportes informais, candongueiros, que exercem um papel fundamental no processo de conformação e estruturação urbano/metropolitana. Seja como categoria de transporte que conecta e viabiliza a mobilidade urbana, seja como fator socioeconômico, força política, ou comunitária representativa de um *modus vivendis* fundamentado no *habitus* socio-cultural. Por outro lado, os modos de transporte formais existentes (ônibus, botes marítimos, trem ferroviário e táxis convencionais), além de insuficientes, têm um funcionamento técnico/administrativo deficitário e não obedecem estritamente a um plano de mobilidade urbana. A frota atual das empresas de ônibus formais composta por empresa pública e privadas é incapaz de suprir as necessidades de deslocamento urbano da RM face a uma infraestrutura viária precária. De acordo com informações obtidas *in lócus* na pesquisa de campo, em 2016 existia em Luanda uma frota total de ônibus formais (entre privados e estatais) de cerca de 1.000 - 1.350 ônibus, estando em funcionamento uma média de menos de 40% (TABELAS 3 e 4).

Tabela 3. Frota de onibus da empresa publica (TCUL) - 2015.

Empresa	Dados da Direção de Transportes		Dados da empresa			
	Frota Cadastrada	Frota Operacional	Frota Existente	Frota Operacional	Frota Disponível	Frota em Reparação
TCUL	428	90	760	53	92	668

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados obtidos in locus por meio das empresas de transporte (2016).

Tabela 4. Frota de onibus das empresas privadas - 2015.

Empresa	Dados da OTR-DNTR			Dados das Empresas		
	Frota Cadastro	Frota Operacional	Frota Existente	Frota Operacional	Frota Disponível	Frota em Reparação
MACON	379	178	167	83	91	76
TURA	89	16	140	71	78	62
ANGO AUS	127	27	154	57	63	91
SGO	85	12	130	63	69	61
<b>TOTAL</b>	<b>1108</b>	<b>323</b>	<b>1351</b>	<b>327</b>	<b>393</b>	<b>958</b>

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados obtidos in locus por meio das empresas de transporte (2016).



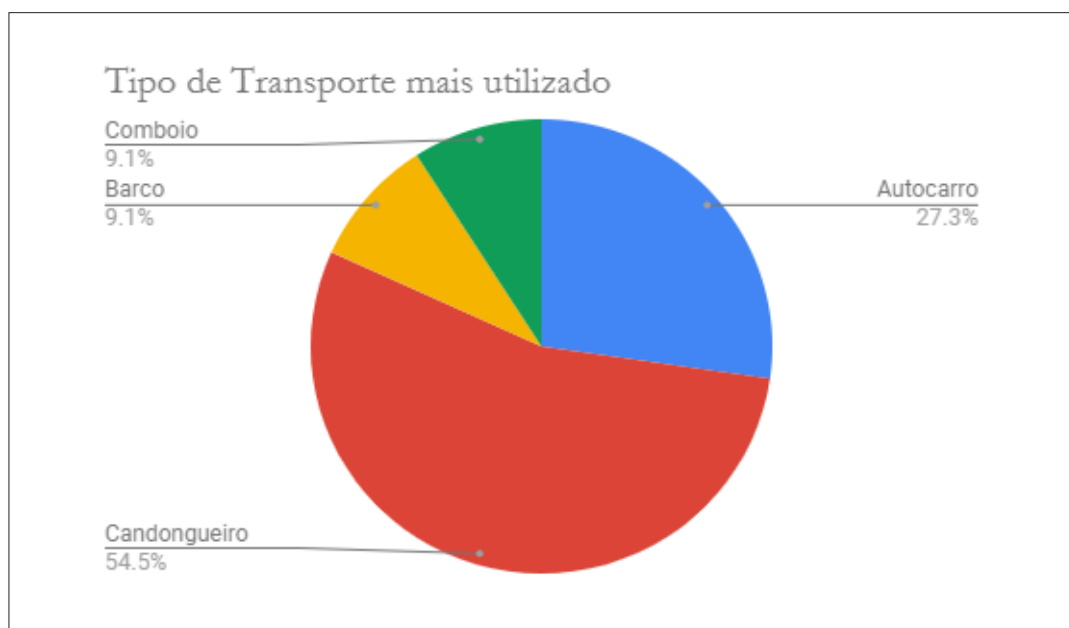


Figura 10. Tipos de transportes mais utilizados.

Fonte: Elaboração própria a partir dos inquéritos realizados em campo (2018).

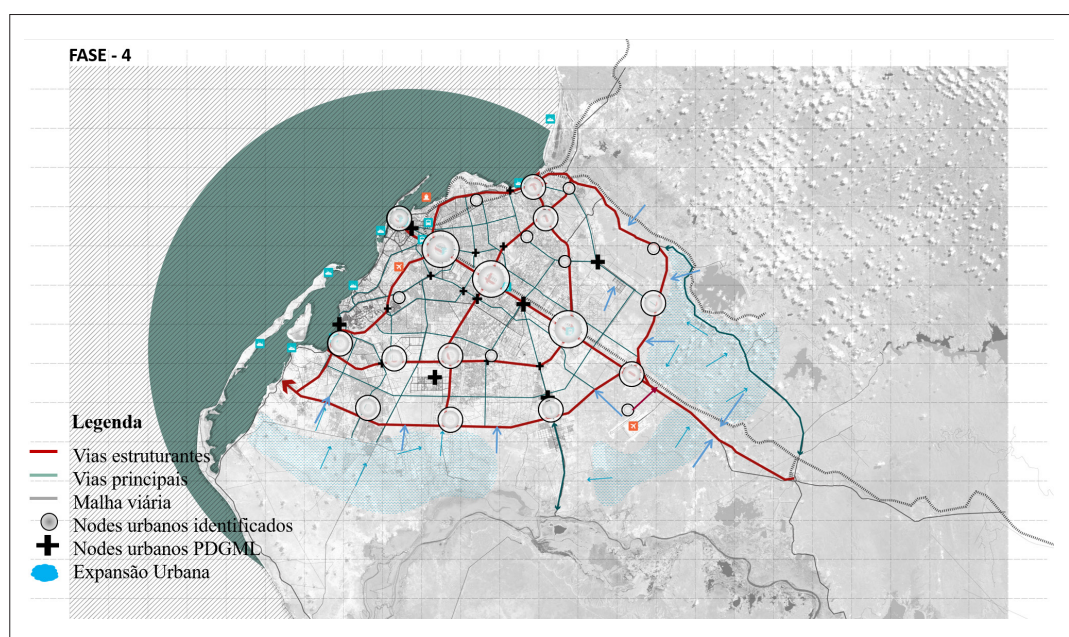


Figura 11. Hibridação espacial informal pelo sistema de mobilidade.

Fonte: elaboração própria (2018).

Segundo o Plano de Desenvolvimento de Luanda, “a frota de autocarros urbanos corresponde apenas a 10% das necessidades atuais de Luanda”<sup>94</sup>. Com efeito, uma vez que os números cadastrados são astronomicamente diferentes dos números de ônibus operacionais, o que levanta, por si só, uma série de questionamentos que apontam para as seguintes posições: a) existe um altíssimo grau de precariedade da infraestrutura viária que prejudica a conservação e operacionalidade dos meios de

94 GPL, 2014 p. 100.

transportes - apesar da injeção de cerca de USD 19 mil milhões para a construção e reparação desta infraestrutura no período entre 2004 e 2015<sup>95</sup>; b) existe falta de capacidade técnica e má administração da coisa pública e/ou; c) os transportes públicos estão cumprindo outras missões que não aquelas para a qual foram designados (o transporte público urbano) - e neste caso, dentro de um quadro de corrupção e patrimonialismo. O que se justifica, tendo em conta os casos de corrupção que veem sendo denunciados no Ministério dos Transportes<sup>96</sup>.

Esta conjuntura pode ser a resposta de como, em uma frota de 760 unidades 668 estejam em reparação, não podendo atender as demandas dos deslocamentos urbanos e deixando esta tarefa a mercê dos candongueiros. Calcula-se que mais de 87% da população de Luanda usa os candongueiros como transporte diário<sup>97</sup>. Em nossa pesquisa de campo, em que 54,5% dos entrevistados afirmaram usar os candongueiros como transporte diário (Figura 10) observou-se que, além de os candongueiros serem dominantes no espaço de mobilidade, eles conectam-se a outros modos (formais e informais) e organizam nodes urbanos “espontâneos” por meio de um sistema de transporte híbrido informal, que não é propriamente resultado das políticas do planejamento oficial, mas das idiossincrasias do próprio sistema informal (Figura 11). Assim tem-se uma organização socioespacial de múltiplas interfaces guiadas pela informalidade. No entanto, neste vasto mosaico de cidades estruturadas pela informalidade, sobretudo dos transportes, é preciso compreender que sob a aparente similaridade, encontram-se diferenças e peculiaridades significativas<sup>98</sup> que demonstram tendências políticas importantes e mais amplas, que geram diferentes impactos sobre a dinâmica de cada cidade<sup>99</sup>.

Em 2004 estimava-se em 5.000 o número de unidades de viaturas, candongueiros<sup>100</sup> contra os cerca de 40.000 estimados pelo governo da província de Luanda em 2014<sup>101</sup> em que pouco mais de dez por cento eram consideradas licenciadas ou formais<sup>102</sup>. O aumento contínuo do número de viaturas informais está ligado à sua flexibilidade face a expansão das complexidades do tecido metropolitano, mas também; à sua característica lucrativa e por permitir a mobilidade dual entre o formal e informal dentro da invisibilidade fiscal. Esta situação facilita, por outro lado, a exploração da força de trabalho precária em detrimento da acumulação primitiva<sup>103</sup>, ao mesmo

95 AGÊNCIA LUSA, 2016.

96 Ver: Ex-ministro dos Transportes angolano acusado de crimes de corrupção. Disponível Em: <https://africa21digital.com/2019/01/28/ex-ministro-dos-transportes-angolano-acusado-de-crimes-de-corrupcao/>. Acesso em: 28/01/2019. África 21 Digital. Ver também: Jornal de Angola em: [http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/altos\\_indices\\_de\\_corrupcao\\_nas\\_instituicoes\\_do\\_estado](http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/altos_indices_de_corrupcao_nas_instituicoes_do_estado); Ex-ministro dos Transportes em prisão preventiva em Luanda em: <https://www.dw.com/pt-002/ex-ministro-dos-transportes-em-pris%C3%A3o-preventiva-em-luanda/a-45600530>.

97 Research, 2014

98 Castro et al, 2018.

99 Goodfellow, 2017.

100 Lopes, 2011.

101 GPL, 2014.

102 GPL, 2014.

103 Davis, 2006; Santos, 2000; Harvey, 2006; Antunes e Druck 2015; Amaral, 2005.

tempo que proporciona possibilidades razoáveis de sobrevivência para uma grande maioria da população que vive excluída e marginalizada dos ganhos econômicos, num contexto em que o Estado aparece mais como gestor dos negócios particulares da burguesia<sup>104</sup> do que um promotor da equidade e justiça social. E dada sua incapacidade de prover formal e integralmente o transporte para a população, acaba se curvando para esta relação controversa, resultante da sua inação ao longo do tempo e das vantagens convenientes que este sistema representou em certo momento.

Porém, apesar deste retrato da urbanização contemporânea do Sul Global em que mais do que um quarto da população urbana (cerca de um bilhão de pessoas) vive em assentamentos informais<sup>105</sup> - número que vem aumentando rapidamente como resultado de padrões de crescimento interno, tendências migratórias e o impacto de conflitos e alterações climáticas; as lógicas governamentais destes contextos se empenham em adotar modelos de planejamento e reestruturação urbana importados, sob as aspirações adjetivadas de “cidade bonita, global, sustentável e moderna”<sup>106</sup>. E tenta-se trazer uma modernidade arcaica e exclusiva, marcada pelo agravamento da pobreza, exclusão e informalidade<sup>107</sup>.

Com isso, remetem-se as seguintes indagações: a que nível os anseios pelo “novo, global e moderno” inclui/exclui as categorias sociais que o próprio espaço criou? Porquê então, apesar de sua importância e predominância, impacto estrutural e força político/econômica e sociocultural, a informalidade (de modo geral) e os transportes informais em particular, continua sendo tratada apenas como um mal a ser exumada do espaço, ou quando muito, como um apêndice conveniente do sistema formal? A quem interessa a perpetuação da precarização dos serviços e atividades socioeconômicas que estruturam o espaço urbano/metropolitano?

### **Informalidade como fator de reestruturação urbana**

Marcada pelos conflitos dialéticos entre formal/informal, problema ou solução, caótica ou organizada, muitas metrópoles do Sul global debatem-se com antagonismos limitados em suas incompreensões das dinâmicas informais. Verifica-se, no caso de Luanda, que os candongueiros realizam um diálogo não falado entre si e a sociedade; formam e conectam o espaço e as pessoas da “*cívitas*” e do “*indigenato*”, representando as “práticas vivas”<sup>108</sup> e a infraestrutura social<sup>109</sup> de Luanda. Assim, ocorre apresentar e repensar a informalidade, como fator de reestruturação e planejamento urbano para as metrópoles periféricas. Mas, qualquer abordagem que vise o planejamento e a reestruturação urbana considerando os sistemas de transportes informais, precisa compreender suas lógicas de funcionamento e socio representativas que constroem o *habitus* e o *modus operandis* da mobilidade urbana. Uma vez

104 Antunes e Druck 2015.

105 UN-Habitat, 2016. Tracking Improvement in the Lives of Slum Dwellers.

106 IPGUL, 2015, p. 29.

107 Oppenheimer e Raposo, 2007.

108 Thompson, 1998.

109 Simone, 2004.

que o *habitus*, como forma de disposição determinada pela prática de grupo ou classe, representa também a interiorização de estruturas objetivas de suas condições de classe ou de grupo social que gera estratégias, respostas ou proposições objetivas ou subjetivas para a resolução de problemas oriundos da própria reprodução social<sup>110</sup>.

Como alternativa teórico/metodológica, propõem-se uma reflexão da abordagem híbrida expressa na (Figura 11). Esta conformação híbrida, se constitui então, na abordagem que costura a ideia - força central para o planejamento e a reestruturação metropolitana. Uma ideia baseada na combinação orientada entre os sistemas formais e informais, e até mesmo aqueles em vias de implementação no quadro do plano metropolitano e dentro de um processo participativo no encontro entre as lógicas que veem de “cima para baixo” e de “baixo para cima”. É portanto, mais do que um mero processo de formalização e de conexão entre elementos físicos; é a compreensão e aplicação das forças e nuances que operam na dinâmica quotidiana deste sistema. Neste sentido, os candongueiros passam a ser os produtores das externalidades que, catalisadas e reorientadas, podem impulsionar o desenvolvimento metropolitano; e os nós espaciais gerados pelas intersecções destes sistemas, o foco do planejamento que permite ocupar eficientemente o terceiro espaço, promovendo uma ecologia de relações (naturais e sociais) que tornam o sistema resiliente, focando em aspectos que a racionalidade informal não pode abordar por conta própria<sup>111</sup>.

Nesta abordagem, é preciso que os planejadores considerem as mesmas questões de importância no desenvolvimento urbano formal, tais como: usos balanceados da terra, eficiência energética e mobilidade; gestão da água e suficiência alimentar, governança e participação da comunidade; produtividade e competitividade; identidade e senso de lugar<sup>112</sup>. Com isso, é possível prever uma maior inclusão socioespacial a partir da criação de espaços públicos, de trabalho, infraestrutura e a promoção da participação democrática na construção de uma urbanidade metropolitana que considera as forças e categorias informais que o próprio espaço criou.

## Conclusão

Tendo em vista o conjunto dos processos e análises trazidas, que buscou analisar o impacto da informalidade na urbanização contemporânea periférica, é possível apreender-se que há uma relação dialética e sistêmica entre a organização do território e a organização social em Luanda, na qual o elemento estruturante é a informalidade. A conjuntura do processo histórico baseado no planejamento segregacionista português e nos 27 anos de guerra civil, as práticas governativas centralizadoras, as articulações políticas e econômicas; as decisões e o comportamento patrimonialista, paternalista e corrupto do Estado diante das dinâmicas urbanas contemporâneas, determinaram o aparecimento, a intensificação e a reprodução de categorias, re-

---

110 Bourdieu, 1989.

111 Gouverneur, 2016.

112 Gouverneur, 2016.



apresentações, práticas e sujeitos físicos e subjetivos informais, que determinaram e estruturaram os modos de produção e configuração do espaço metropolitano.

O espaço da informalidade demarca assim, a ordem urbana e as relações sociais de produção com expressão direta na organização das formas de trabalho, no acesso, uso e ocupação da terra e riqueza, bem como na mobilidade. Mesmo sob a condição de paz (2002-atual) e crescimento econômico, a informalidade revelou-se um sistema fechado conveniente do ponto de vista político/econômico e social, que se retroalimenta dentro de diversos interesses. Mas é também um sistema aberto e flexível, que se reinventa e adapta-se, dentro de suas próprias forças e leis baseadas nas suas idiossincrasias.

Diante das perspectivas e ações de planejamento que ocorrem sob a égide de uma “nova ordem” em processo desde 2015, despertou-se como prenúncio teórico/análítico, o enfoque para abordagem do planejamento híbrido como alternativa de um novo paradigma de reestruturação socioespacial para as metrópoles periféricas. Tendo, para este caso, a combinação dos sistemas de transportes formal/informal, como ponto de partida para repensar a reorganização do território de uma maneira inclusiva e dinâmica, que considera as categorias socioculturais do próprio. Este pressuposto buscou responder aos desafios do “novo” planejamento, diante das tendências contemporâneas de urbanização desigual da globalização.

### Referências bibliográficas:

- AMARAL, I do. (2005). Importância do setor informal da economia urbana em países da África subsariana. Lisboa, Finisterra, XL, 79, pp. 53-72. [http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2005-79/79\\_07.pdf](http://www.ceg.ul.pt/finisterra/numeros/2005-79/79_07.pdf).
- ALMEIDA, E. C. (2011). Kilamba-Kiaxi, a nova cidade-satélite de Luanda. Em <http://pululu.blogspot.com.br/2011/07/kilamba-kiaxi-nova-cidade-satelite-de.html>.
- ANGOLA, R. (2004). Lei de Terras - Lei n. 9/2004. MINUHA. Luanda. Em <http://www.minuha.gov.ao/VerLegislacao.aspx?id=630>.
- ANGOLA, R. (2012). Plano Nacional de desenvolvimento 2013-2017. Luanda. Ministério do Planeamento e do Desenvolvimento.
- ANGOLA, R. (2017). TCUL reforça frota com 240 autocarros novos. Em <http://www.redeangola.info/tcul-reforca-frota-com-240-autocarros-novos/>.
- ANTUNES, R e DRUCK, G. (2015). A terceirização sem limites: a precarização do trabalho como regra. PUC-Rio. O Social em Questão - Ano XVIII - nº 34. pg 19 – 40. <http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=427&sid=48>.
- BELA, A. (2013). Em: <http://www.angolabelazebelo.com/a-nova-marginal-de-luanda/>.
- BHABHA, H. (1990). Terceiro espaço. Londres, Lawrence & Wishart, (p. 19 – 42).
- BIDOU-ZACHARIASEN, C. 2006. De Volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume.



- BOURDIEU, Pierre. A gênese dos conceitos de habitus e de campo: o poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989. 59-73 p.
- BOELLSTORFF, Tom; MARCUS, George E. *Ethnography and victuals worlds: a handbook of method*. Princeton: Princeton University Press, 2012
- BUSCHER, Monika; URRY, John; WITCHGER, Katian. *Mobile Methods*. Abingdon: Routledge, 2010.
- CASTRO, J. C. (2015). Configuração socio espacial como expressão de conflitos: Expansão Urbana de Luanda e o planejamento territorial de Angola. São Paulo: UNIVAP, 2015. 107.
- CASTRO, J. C, RESCHILIAN, P. R, & ZANETTI, V. (2018). Os candongueiros e a “desordem” urbana de Luanda: uma análise sobre a representação social dos transportes informais. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 10(1), 7-21. <https://dx.doi.org/10.1590/2175-3369.010.001.a011>
- CAIN, A. (2011). Alto para os pobres baixo para os ricos – preço da água em Luanda. Luanda, *Jornal de Angola*. Em [http://www.dw.angonet.org/sites/default/files/online\\_lib\\_files/Director%20de%20DW%20Entrevista%20%20sobre%20agua%20e%20justica%20%20NovoJornal%2019%20Agosto%202011.pdf](http://www.dw.angonet.org/sites/default/files/online_lib_files/Director%20de%20DW%20Entrevista%20%20sobre%20agua%20e%20justica%20%20NovoJornal%2019%20Agosto%202011.pdf).
- CAIN, A. (2013). *Mercados de Terra Urbana e Microfinanças para Habitação em Angola*. Luanda, Faculdade de Economia da Universidade Agostinho Neto.
- CAIN, A. (2016). *Alternatives to African Commodity-backed Urbanisation: The Case of China in Angola* Presente to: World Bank. Oxford University, Development Workshop.
- CASCAIS, A. (2016). Angola: Família de rapaz morto em demolições pede ajuda. Em <http://www.dw.com/pt-002/angola-fam%3ADlia-de-razap-morto-emdemoli%3%A7%3%B5es-pede-ajuda/a-19461628>.
- CORKIN, L. (2013). “Uncovering African agency: Angola’s management of China’s credit lines”, Chatham House, London, 258 pages.
- CONNELL, R. (2007). “Southern Theory: the global dynamic of knowledge in social science”. Cambridge, Polity Press.
- DOMINGOS, J. L. A. (2012). *Candongueiro, problemática da contratação atípica na atividade de táxi em Angola*. Coimbra, Almedina.
- INE. (2014). *Censo - resultados preliminares, recenseamento geral da população e habitação*, Luanda, INE.
- ESTRELA, A. (2017), Paralelo detém 80 por cento. *Jornal de Angola*. Em: [http://jornaldeangola.sapo.ao/economia/paralelo\\_detem\\_80\\_por\\_cento](http://jornaldeangola.sapo.ao/economia/paralelo_detem_80_por_cento).
- EL PAÍS. (2017). A cidade mais cara do mundo está num país subdesenvolvido. Em [https://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/22/internacional/1498127040\\_985133.html](https://brasil.elpais.com/brasil/2017/06/22/internacional/1498127040_985133.html)
- GAMBLE, J. e Puga, E. (2017). *Is informal transit land-oriented? Investigating the Links between Informal Transit and Land-Use Planning in Quito, Ecuador*. Lincoln Institute of Land Policy

- FARIA, P. (2015). Mudanças Sociais e Governação de Recursos Naturais. Em: <http://dw.angonet.org/forumitem/paulo-faria-mudana-sociais-e-governaa-o-de-recursos-naturais>. DW Angola.
- GASTROW, C. (2016). Aesthetic Dissent: Urban Redevelopment and Political Belonging in Luanda, Angola. *Aesthetic Dissent: Urban Redevelopment and Political Belonging in Luanda, Angola*. Antipode volume 49, Issue 2 Pages: (271-535). Em: <https://doi.org/10.1111/anti.12276>.
- GOUVERNEUR, D. (2016). Diseño de nuevos asentamientos informales. Bogotá/ Medellín Universidad EAFIT/Universidad La Salle.
- GHSL - Global Human Settlement Layer. (2015). The human presence on the planet. European Commission, <http://ghsl.jrc.ec.europa.eu/index.php>.
- HARVEY, D. (2006). A produção capitalista do espaço. São Paulo, Anablume.
- Schubert J. (2016). A Culture of Immediatism: Co-optation and Complicity in Post-war Angola, *Ethnos*,83:1, 1-19, DOI: 10.1080/00141844.2015.1133687.
- KAPILA, S., Manundu, M., & Lamba, D. (1982). The matatu mode of public transport in metropolitan Nairobi. Nairobi: Mazingira Institute.
- LOPES, C. M. (2014). A economia informal em Angola: breve panorâmica. *Revista Angolana de Sociologia*. <https://journals.openedition.org/ras/1094>.
- LOPES, C. M; RODRIGUES, C. U & SIMAS, G. (2013). A Caminho da Cidade: Migração interna, urbanização e saúde em Angola. Observatório ACP das Migrações. Em: <http://pascal.iseg.utl.pt/~cesa/files/Comunicacoes/acp1.pdf>.
- LOPES, C. M. (2011). Candongueiros e Kupapatas: Acumulação, risco e sobrevivência na economia informal em Angola. Cascais, Príncipeia.
- LOPES, C. M. (2004). Candongueiros, Kinguilas, Roboteiros e Zungueiros uma digressão pela economia informal de Luanda. VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais (p. 01-18). Coimbra: CEA/ISCTE.
- LLOSA, M. V. (1986). El otro sendero: la revolucion informal. Prologo. Perú, Editorial El Barranco.
- LUAMBA, M. (2017). Novos agentes de trânsito em Luanda, “gasosa” antiga. *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/pt-002/novos-agentes-de-tr%C3%A2nsito-em-luanda-gasosa-antiga/a-38943300>.
- MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar, e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otília Beatriz Fiori; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Coleção Zero à esquerda. Petrópolis: Vozes, 2000. P. 121-192.
- Moreira, P. (2012). “A chicala não é um bairro pequeno”. JR Gráfica, Porto.
- Issufo, N. (2015). Autoridades de Viana desalojam famílias sem aviso prévio e sem diálogo. *Deutsche Welle*. <http://dw.com/p/1ENTH>.
- IPGUL. (2015). Plano Diretor Geral Metropolitano de Luanda 2015 – 2030, Luanda, Angola.
- IPGUL. (2015). Visão aperfeiçoada e estratégia de desenvolvimento preferida Luanda (2030), Luanda, Angola.

- ORRE, A. (2014). Autarquias em Angola: qual o problema do “gradualismo”. Disponível em: [www.cmi.no/publications/file/4930-autarquias-em-angola.pdf](http://www.cmi.no/publications/file/4930-autarquias-em-angola.pdf). [Consult. 17 outubro 2016].
- OLIVEIRA, R. S. de. (2015). Magnífica e Miserável: Angola dede a Guerra Civil. Lisboa, Tinta-da-China.
- OLIVEIRA, F. de. (2003). Crítica à razão dualista/O ornitorrinco. São Paulo, Boitempo, 150 páginas.
- PESTANA, N. (2018). O “partido colonial” e as autarquias municipais. Club-k.net. Em: [http://www.club-k.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=31476:o](http://www.club-k.net/index.php?option=com_content&view=article&id=31476:o)
- PNUD. (2014). Sustentar o Progresso Humano: Reduzir as Vulnerabilidades e Reforçar a Resiliência. New York. PNUD.
- ROCHA, M. J. A. da. (2017). A economia angolana em 2015, 2016 e 2017. Textos editores, Lda. - Angola.
- ROCHA, M. J. A. da. (2015). Mas afinal quantos países Angola tem?. BRIEF n.º 02 Agosto 2015. Luanda. CEIC-UCAN.
- ROCHA, M. J. A. da. (2014). As perspectivas de crescimento económico de Angola até 2020. CEIC. Working Paper N.º 02. Luanda, CEIC-UCAN.
- ROCHA, M. J. A. da. (2010) Desigualdades e assimetrias regionais em Angola – Os factores de competitividade territorial. Luanda, CEIC-UCAN.
- ROY, A. (2005). Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 147–158. <https://doi.org/10.1080/01944360508976689>
- RESEARCH, K. (2014). Como vivem os luandenses. Em <http://www.keyresearch-ao.com/keyresearch/>
- SANTOS, M. (2000). Por uma outra globalização - do pensamento único à consciência universal. Record, São Paulo.
- SANTOS, M. (2004). O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos, (2ª ed.). São Paulo. Edusp.
- SAUNDERS, D. (2013). Cidade de chegada: A migração final e o futuro do Mundo. São Paulo, DVS.
- SOTO, H. de. (1987). Economia subterrânea: uma análise da realidade Peruana. Rio de Janeiro, Globo.
- SCHAFFNIT-CHATTERJEE, C. (2013). Angola: Oil economy on a diversification path. Deutsche Bank AG, DB Research, Frankfurt, Em: [https://www.dbresearch.com/servlet/reweb2.ReWEB?document=PROD000000000315346&rwdspl=2&rwnode=DBR\\_INTERNET\\_ENPROD\\$NEW&rwobj=ReDisplay.Start.class&rwsite=DBR\\_INTERNET\\_EN-PROD](https://www.dbresearch.com/servlet/reweb2.ReWEB?document=PROD000000000315346&rwdspl=2&rwnode=DBR_INTERNET_ENPROD$NEW&rwobj=ReDisplay.Start.class&rwsite=DBR_INTERNET_EN-PROD).
- THOMPSON, E. P. (1998). Costumes em comun. São Paulo, Companhia das Letras.

- TRABALHO, O. I. do. (2006). A OIT e a economia informal. Lisboa, OIT.
- TVEDTEN, I & Lázaro, G. (2016). Pobreza urbana e desigualdade em Luanda, Angola. Resumo CMI volume 15 número 17.
- TONET, W. Pretos ao poder... Porque os negros já lá estão. Folha 8. Em [http://www.club-k.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=15463:o-dilema-de-angola-william-tonet&catid=17&lang=pt&Itemid=1067](http://www.club-k.net/index.php?option=com_content&view=article&id=15463:o-dilema-de-angola-william-tonet&catid=17&lang=pt&Itemid=1067).
- WATSON, V. (2014). "African urban fantasies: dreams or nightmares?", *Environment and Urbanization* Vol 26, No 1, pages.
- WORKSHOP, D. (2011). Poverty and Environmental Vulnerability in Angola's Growing Slums: Comparative Analysis of Luanda, Huambo and Cachiungo. Luanda, Development Workshop Angola.
- WORKSHOP, D. (2005). Terra: reforma sobre a terra urbana em Angola no período pós-guerra. Pesquisa, advocacia e políticas de desenvolvimento. Luanda, Development Workshop.

© Copyright: José Caléia Castro, Paulo Romano Reschilian, 2020

© Copyright: Scripta Nova, 2020.

Ficha bibliográfica:

CALÉIA, José; ROMANO, Paulo. O Impacto da Informalidad na (re) Estructuración das Metrôpoles Periféricas Contemporâneas: o caso de Luanda, Angola. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de Junio de 2020, vol. XXIV, nº 639. [ISSN: 1138-9788]