



GT – 6: Economia urbana, trabalho, comércio e consumo

UM CIRCUITO INFERIOR NO CONTINENTE EUROPEU?

Imigrantes africanos e os novos arranjos da economia urbana em Londres

Autor: Kauê Lopes dos Santos
Filiação institucional: UNICAMP
E-mail: kauels@unicamp.br

RESUMO: Os mercados de rua nos quais trabalham e consomem imigrantes africanos vem se tornando cada vez mais consolidados nos grandes centros urbanos europeus. Tomando como estudo de caso o *Ridley Road Market*, localizado no bairro de Hackney, em Londres, este artigo objetiva compreender a organização das atividades comerciais desse mercado, cuja maior parte de seus trabalhadores são imigrantes de países da África Ocidental e do Norte da África. Desse modo, a análise do “mercado africano” apresentada neste artigo é construída por meio da Teoria dos Circuitos da Economia Urbana, teoria essa desenvolvida por Milton Santos nos anos 1970 com o objetivo de explicar a organização das economias do então denominado Terceiro Mundo, mas cujo vigor auxilia também, na atualidade, interpretar diversas manifestações da economia urbana de países europeus.

Palavras-chave: circuitos da economia urbana, imigração africana, cidades europeias.

INTRODUÇÃO

O *Ridley Road Market* é um importante mercado de rua localizado no bairro de Hackney, no leste de Londres. Nele, imigrantes africanos das mais diversas nacionalidades predominam entre os trabalhadores e consumidores, sendo responsáveis pela construção, no local, de importantes redes de sociabilidade e vínculos de identidade cultural. Mercados semelhantes a esse não são uma exclusividade da capital britânica e podem ser encontrados em diferentes bairros de grandes cidades europeias, como no *Chateau Rouge* em Paris, no *Matongé* em Bruxelas, em *Lavapiés* em Madri, dentre outros. De forma geral, entende-se que esses mercados são o produto do fluxo migratório de africanos para a Europa Ocidental, fluxo esse que ganhou maior espessura no final do século XX.

Nas primeiras décadas do século XXI, observa-se que esses mercados de rua inscrevem verdadeiras “paisagens derivadas” – se for permitido retomar a formulação original de Max Sorre de 1961 para a atualidade – no mundo urbano europeu, paisagens essas visíveis a partir de novos arranjos econômicos que se combinam e, em certa medida, se contrastam, com os padrões locais do meio construído.

Diante dessas paisagens, pode-se perguntar: em que consistem os novos arranjos econômicos forjados por esses mercados? E quais são os seus padrões de organização e as suas lógicas de capitalização? Como se dão as suas inserções no meio construído das cidades que ocupam? Quais relações eles estabelecem com o poder público? E com a população local? E, por fim, em que medida as formas como esses mercados se organizam foram criadas nos diferentes territórios africanos pela atuação dos imigrantes?

Partindo do papel central dos imigrantes africanos – seja na qualidade de trabalhadores, seja na qualidade de consumidores – para o funcionamento desses mercados de rua, este texto busca realizar o exercício de análise do *Ridley Road Market* a partir da Teoria dos Circuitos da Economia Urbana, teoria essa desenvolvida por Milton Santos na década de 1970. Embora essa teoria tenha sido formulada originariamente para o estudo da economia urbana dos países do então denominado Terceiro Mundo, entende-se, aqui, que ela possui também coerência e vigor interpretativo para o estudo de determinados arranjos econômicos das cidades de países europeus, sobretudo a partir da densidade dos fluxos migratórios das últimas décadas, que

trouxeram mais de 9,1 milhões de imigrantes africanos para os países europeus (UNDESA, 2020).

A partir de uma abordagem exploratória, a pesquisa que deu origem a este texto se estruturou metodologicamente como um estudo de caso. Os dados que fundamentam os resultados da pesquisa foram encontrados em fontes primárias e secundárias. No âmbito das fontes primárias, foram realizados trabalhos de campo no *Ridley Road Market* em 2020, nos quais foram aplicadas 30 entrevistas de questões abertas, sendo 10 com comerciantes africanos e 20 com consumidores de múltiplas nacionalidades. Outros registros qualitativos importantes para compreensão da organização do mercado foram os registros fotográficos e registros etnográficos em forma de descrições densas (Geertz, 1973). Já no âmbito das fontes secundárias, foram realizadas consultas em artigos, livros, anuários estatísticos e leis que atentassem à presença africana em Londres, bem como as formas como os mercados africanos se organizam pela cidade.

Para além desta introdução, o presente texto se organiza em quatro itens. No primeiro, será apresentada uma breve revisão da literatura acerca dos estudos sobre os mercados de rua africanos na Europa e sobre a Teoria dos Circuitos da Economia Urbana, de Milton Santos. O segundo item aborda a intensificação do fluxo migratório de africanos para as cidades europeias nas últimas décadas do século XX e a consolidação da presença dos imigrantes africanos em Hackney, Londres. No terceiro item o *Ridley Road Market* é tomado como estudo de caso, de modo que a organização de suas atividades será analisada à luz da Teoria dos Circuitos da Economia Urbana. O quarto e último item, as considerações finais, propõe uma reflexão sobre como a presença de imigrantes de países africanos, asiáticos ou latino-americanos em cidades europeias deve ser considerada no campo dos estudos urbanos, especialmente para aqueles que se dedicam a estudar as periferias.

1. REVISÃO DE LITERATURA

Economistas, sociólogos e antropólogos vem construindo, nas últimas décadas, uma tradição investigativa de caráter exploratório acerca dos mercados de rua estabelecidos por imigrantes africanos em cidades europeias. Parte desses estudos priorizaram questões relacionadas à natureza empreendedora desses imigrantes (Ekwulgo, 2003; Baycan-Levent e Nijkamp, 2005; Nwanko, 2005; Cook, Ekwulgo e Fallon, 2006), à sua articulação em redes de

comércio intercontinental (Lebrang, 2009; Kitching e Smallbone, 2009) ou, à relação frequentemente conflituosa de seus estabelecimentos comerciais com o poder público (Kershen, 1997; Nwanko, Akunuri e Madichie, 2010). É frequente também a ideia de que haja uma difusão da informalidade – que predomina na economia urbana dos países africanos – nesses mercados inscritos nos territórios europeus (Nwanko, 2005; Ojo, 2012).

Ainda que esses estudos tenham contribuído para o entendimento de algumas lógicas econômicas específicas desses mercados de rua, existe a possibilidade inédita de analisá-los no campo da Geografia Urbana por meio da teoria dos circuitos da economia urbana desenvolvida por Milton Santos na década de 1970 (Santos, 2004).

Ainda que o período histórico no qual a teoria em questão foi criada seja distinto do período atual, diversos geógrafos da América Latina vêm revelando, no início do século XXI, o vigor interpretativo dos circuitos da economia urbana diante das complexidades e particularidades das cidades dessa região. Nesse trabalho de atualização da teoria, devem ser mencionadas as investigações conduzidas por María Laura Silveira: atenta à centralidade das técnicas, da ciência e da informação na organização do espaço geográfico em tempos de globalização, Silveira revela novas e complexas relações entre os dois circuitos, especialmente em cidades brasileiras e argentinas (Silveira, 2004; 2007; 2009; 2013; 2015; 2016; 2022). Outros geógrafos latino-americanos vêm contribuindo nesse trabalho de atualização da teoria em questão, utilizando-a para estruturar suas análises sobre o dinamismo das atividades comerciais (Iamonti, 2009; Oliveira, 2009; Di Nucci, 2010; Miyata, 2010; Do Carmo, 2021; Antipon, 2019), industriais (Bicudo Jr., 2006; David, 2010; Alencar, 2019) e financeiras (Santos, 2007; Vanucchi, 2009; Da Silva, 2012; Medeiros, 2013; De Paula, 2015). Análises de ordem conceitual sobre a teoria também vem sendo desenvolvidas nos últimos anos (Spósito, 1983; 1999; 2023; Silveira, 2017; Montenegro, 2012).

Embora a maior parte dessas pesquisas tenha sido produzida no universo das cidades latino-americanas, estudos sobre os circuitos da economia urbana em países do continente africano foram publicados recentemente, revelando diversas particularidades nacionais e regionais acerca da organização das atividades econômicas em cidades ganenses (Santos, 2021) e angolanas (Afonso, 2022).

Entende-se aqui que a presença de imigrantes africanos atuando na economia urbana de cidades europeias representa um importante campo de investigação para a Geografia Urbana contemporânea. No caso que será analisado neste texto, os trabalhadores e consumidores africanos – atores urbanos centrais em determinados mercados de rua – são também os responsáveis pela organização de parte da economia das cidades a partir de lógicas próprias e, ou, parcialmente, assimiladas. Nesse sentido, entende-se aqui que a teoria dos circuitos pode oferecer um importante percurso de investigação desses mercados.

2. A PRESENÇA AFRICANA EM HACKNEY

No final do século XX ocorreu uma intensificação do fluxo migratório – já existente – de africanos para a Europa. Em termos gerais, essa intensificação pode ser interpretada como uma consequência das severas crises econômicas, políticas e ambientais (Amin, 1992; Watts, 1993) que a maioria dos países africanos atravessaram nas décadas de 1980 e 1990. As estatísticas de órgão da Organização das Nações Unidas apontam para um crescimento expressivo no número de africanos vivendo na Europa, que passaram de 1,8 milhões em 1960 para 11 milhões na década de 2010 (UNDESA, 2024).

No fluxo migratório em questão, observa-se a tendência dos imigrantes se destinarem aos países europeus que foram as ex-metrópoles de seus países de origem. Dentre os fatores que justificam essa decisão, pode-se identificar: a facilidade com a língua, já que a língua oficial de muitos países africanos ainda é a mesma instituída pelas metrópoles colonizadoras europeias; as migrações forçadas de africanos para as metrópoles durante o período colonial (sobretudo durante as Guerras Mundiais) e; as migrações voluntárias de africanos no mesmo período por motivos de formação acadêmica ou profissional, de modo que em ambos os casos criaram-se redes de imigração que foram fundamentais na consolidação das comunidades de imigrantes. No caso do Reino Unido, especificamente, durante muitos anos, os cidadãos originários de países do *Commonwealth* tinham o direito assegurado de entrar e viver no país. Com o passar do tempo, essas políticas foram sendo dificultadas (UNDESA, 2024).

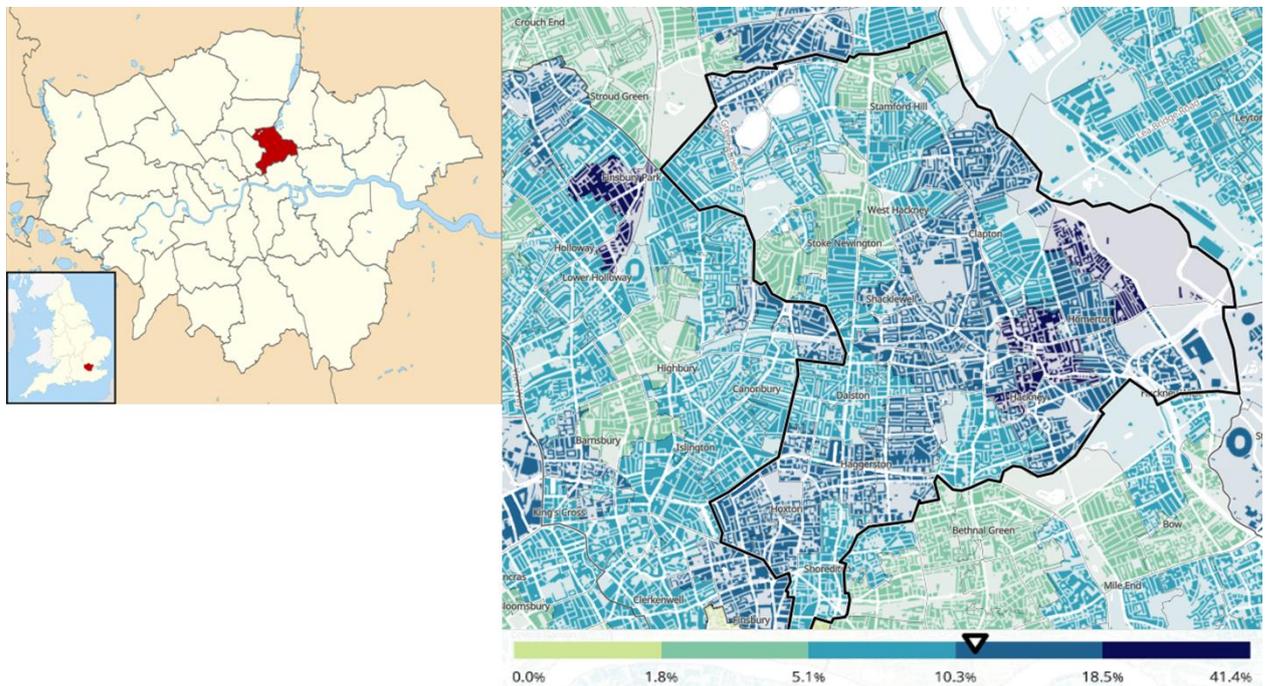
Atualmente, na capital britânica, 573 mil habitantes se identificam como africanos dentre um total de 977 mil na Inglaterra, desconsiderando aí os dados da Escócia, Irlanda do Norte e País de Gales. Os bairros londrinos com maior quantidade de imigrantes africanos são

Southwark (47,4 mil), Newham (37,8 mil), Lambeth (35,1 mil) e Lewisham (32 mil), de modo que Hackney ocupa, atualmente, a quinta posição, como uma população de 27,9 mil (United Kingdom, 2024).

O meio construído da *Kingsland Road* – a principal avenida de Hackney – já oferece uma dimensão da presença diversificada de comunidades imigrantes no bairro: restaurantes de culinária turca, indiana, paquistanesa, chinesa, etíope, cubana, jamaicana, colombiana, búlgara; lojas de produtos “Africanos”, “Afro-caribenhos”, “Sul-Asiáticos”; além de igrejas e mesquitas. No *site* do bairro, veiculado pela prefeitura da cidade, Hackney é definido como “uma rica e vibrante mistura de diferentes comunidades e o sexto distrito mais diversificado de Londres” (Hackney, 2024).

De acordo com o *Office for National Statistics* – órgão do governo britânico – os imigrantes africanos, que representavam 6,7% da população de Hackney em 1991, atualmente representam 11,4% (United Kingdom, 2024). Esses imigrantes são originários principalmente da Nigéria, de Gana, do Congo, do Senegal, de Serra Leoa e de Uganda (Hackney, 2024). O Croqui Cartográfico 1 revela a distribuição da população autodeclarada africana em Hackney.

Croqui Cartográfico 1: Distribuição da população africana em Hackney, Londres, Reino Unido.



Fonte: United Kingdom, 2024.

É nesse bairro que se localiza o *Ridley Road Market*, um dos mais importantes mercados de rua organizados por imigrantes africanos em Londres. Nele, esses atores urbanos, diante das suas necessidades de trabalho e consumo, criam arranjos na economia urbana londrina, segundo diferentes lógicas e gerando outras formas de organização do espaço da cidade. Seria esse mercado, portanto, a manifestação de um circuito inferior em formação?

3. O RIDLEY ROAD MARKET COMO UM CIRCUITO INFERIOR EM FORMAÇÃO?

A *Ridley Road* – uma das muitas ruas que cruzam a *Kingsland Road* – tem sido ocupada por um mercado de rua desde o final da década de 1880, mercado esse que, na época, possuía aproximadamente vinte barracas. Acompanhando o crescimento e a diversificação dos moradores do bairro ao longo do século XX, o mercado é comemorado como um espaço de mercado cosmopolitismo, sendo definido pelo sítio eletrônico oficial do bairro nos seguintes termos:

Em frente à estação de trem *Dalston Kingsland* e ao lado do Centro Comercial *Kingsland*, o *Ridley Road Market* é um dos [mercados] mais vibrantes do leste de Londres, oferecendo uma combinação única de sabores internacionais de todo o mundo. Com a fusão de produtos afro-caribenhos, asiáticos e europeus, há algo para todos. Os visitantes do *Ridley Road Market*, situado no centro de Dalston, são recebidos com uma atmosfera calorosa e agradável, o som energético da música reggae e a mistura natural de culturas. Além de servir frutas e legumes a gerações de famílias, o mercado também oferece uma vasta gama de bens domésticos (Hackney, 2024).

Ainda que “ofereça uma combinação única de sabores internacionais de todo mundo”, o *Ridley Road Market* é predominantemente um mercado de produtos africanos onde trabalham imigrantes africanos. Esse dado é facilmente perceptível não apenas pelos tipos de mercadorias vendidas – as mesmas que se encontram nos principais mercados de rua da África Ocidental e do Norte da África – como também pela frequente presença de bandeiras dos países do continente em suas barracas e lojas, como Nigéria, Gana, Tanzânia, Serra Leoa, Marrocos e

Tunísia, que anunciam a nacionalidade dos comerciantes. Há também uma presença notável de caribenhos, como nas barracas que vendem CDs de reggae e que permitem criar uma “atmosfera calorosa e agradável”. O mercado – que funciona de segunda à sábado das 9:30 às 16:00 – chega à década de 2020 com mais de 150 estabelecimentos comerciais, entre barracas organizadas na própria rua e pequenas lojas.

Observa-se uma especialização dos tipos de produtos vendidos por cada barraca e loja: nas barracas que vendem alimentos, frescos e processados, é possível encontrar grande variedade de frutas, legumes, tubérculos, cereais, castanhas e temperos originais das zonas climáticas tropicais e equatoriais (abacaxis, bananas, maracujá, cana-de-açúcar, abacate, tomate, milho, pimentões, gengibre, cúrcuma, inhame, mandioca, sorgo, painço, feijão, sementes de abóbora, castanha de caju, amendoim, favas de baunilha, cravo e pimentas de todos os tipos. No que diz respeito aos produtos processados, há a venda de molho de tomate e de pimenta, temperos em tabletes, óleo de palma, temperos secos ensacados, chá e macarrão instantâneo e farinha fufu (mistura farinha de banana da terra e inhame). Há também algumas barracas que vendem *amane*, o tradicional peixe defumado e seco que pode ser facilmente encontrado nos mercados de Acra, Kumasi (em Gana), Lomé (Togo) e Lagos (Nigéria).

As carnes, por sua vez, são vendidas nos açougues administrados principalmente por imigrantes do Norte da África (como marroquinos e tunisianos) e se localizam não nas barracas, mas sim nas pequenas lojas. Nesses estabelecimentos, o corte é feito a partir do método *halal*, que contempla os consumidores muçulmanos.

Muitos outros tipos de mercadorias são comercializados no *Ridley Road Market*. Existem os estabelecimentos que se dedicam à venda de sabonetes, xampus, cosméticos e maquiagens, sendo muitos deles produzidos no continente africano a partir de matérias-primas africanas, como os produtos feitos com manteiga de karité. Comercializa-se também joias e bijuterias, tecidos de padronagens africanas, roupas de todos os tipos e para todas as idades, além de uma grande diversidade de calçados, como sandálias, sapatos e tênis.

Ao circular pelas barracas e lojas do *Ridley Road Market*, a paisagem da cidade se distancia de uma Londres idealizada por seus agentes imobiliários – a grande capital europeia de arranha-céus à beira do Rio Tâmis – e se aproxima do *Makola Market* de Acra, do *Kejetia Market* de Kumasi, do *Mushin Market* de Lagos ou do *Bodija Market* de Ibadan.

Na relação entre os vendedores e compradores, pode-se também escutar outras línguas, que não o inglês, perfazendo as negociações e as vendas. Em alguns momentos, ao andar pelo

mercado, é possível sentir o cheiro dos *suyas* de frango e carne sendo preparados em uma barraca. Para além da visão, outros sentidos também apontam para a presença das economias urbanas africanas nos espaços urbanos europeus.

No início do século XXI, as aproximações que essas novas paisagens estabelecem com os mercados de rua de cidades da África Ocidental e do Norte da África é produto das formas como os imigrantes trabalham e consomem em sua nova cidade, criando assim, no caso londrino, novos arranjos da economia urbana. Tomando o desafio proposto por Ananya Roy de “repensar a geografia das teorias urbanas e regionais” (Roy, 2009, p.829), entende-se que um caminho para interpretar esses novos arranjos da economia urbana de Londres pode ser pavimentado a partir do corpo conceitual da teoria dos circuitos da economia urbana, desenvolvida por Milton Santos nos anos 1970.

Segundo a teoria de Santos, a economia urbana estaria organizada em dois circuitos distintos, embora dialeticamente complementares. Esses circuitos responderiam às necessidades de trabalho e consumo dos moradores e estabeleceriam diversos tipos de relações nos espaços urbanos, sendo denominados como: o circuito superior (CS) e o circuito inferior (CI). Por um lado, o circuito superior compreende as grandes empresas dos setores financeiro, industrial e comercial (varejistas ou atacadistas) que operam nas escalas regional, nacional e, muitas vezes, internacional. Nessas empresas, a utilização de capital é intensiva e há um elevado emprego de tecnologias de automação, visando garantir uma maior eficiência nos processos de produção ou de prestação de serviços. A mão de obra empregada por essas empresas geralmente é contratada no campo da formalidade, sendo recorrente também a contratação terceirizada de determinados serviços. No caso das indústrias desse circuito, são mantidas grandes quantidades de estoques de alta qualidade das mercadorias produzidas, haja vista que possuem infraestrutura adequada para tal fim. Um aspecto fundamental para a compreensão desse circuito é o seu fácil acesso ao crédito formal de instituições financeiras públicas e privadas. Historicamente, o Estado desempenha um papel de grande valia no desenvolvimento dessas atividades, oferecendo isenções fiscais e a infraestrutura necessária para o funcionamento de suas cadeias produtivas (Santos, 2004).

Os aspectos constitutivos do circuito superior da economia urbana em nada se aproximam da forma como as atividades comerciais do *Ridley Road Market* se organizam. É justamente aí que se vislumbra considerar os aspectos constitutivos do circuito inferior para entender a sua organização.

O circuito inferior é composto por empreendimentos de menor nível de capitalização, que se organizam de forma menos burocrática, de modo a atender às demandas de trabalho e consumo das classes sociais de menor renda na cidade. Nesse circuito, há o trabalho intensivo dos comerciantes, frequentemente informal e que dão preferência à contratação de conhecidos e familiares. No *Ridley Road Market*, é extremamente comum o emprego de membros da família nos estabelecimentos comerciais.

Diferentemente das atividades do CS, as atividades do CI mantêm pouco ou nenhum estoque, haja vista o espaço físico limitado dos seus estabelecimentos (Santos, 2004). Para as atividades comerciais do *Ridley Road Market* a realização dos estoques depende não apenas da disponibilidade – ou não – de espaço físico, mas também do tipo de produto comercializado: os produtos de maior perecibilidade (como carnes, legumes e algumas frutas) tendem a ser comprados pelos comerciantes do mercado em empresas intermediárias de atacado (ou mesmo varejo) em Londres e nas proximidades, sob demanda ajustada ao curto prazo, de modo a não ter que realizar estocagem; já os produtos de maiores prazos de perecibilidade (como alimentos processados, roupas e etc.), e que não são encontrados nas empresas intermediárias inglesas, são comprados em maiores quantidades com empresas intermediárias que exportam as mercadorias em contêineres à partir dos principais portos das cidades africanas (Ojo, 2012).

Santos explica que, nesse circuito, o preço dos bens e serviços não é fixo, mas sim algo a ser discutido e negociado na relação entre vendedor e consumidor, conferindo ao relacionamento com o cliente um tom marcadamente personalizado. Além disso, o lucro por unidade de produto é elevado, mas pequeno em termos de volume de negócios (Santos, 2004). Todos os vinte consumidores entrevistados, dentre britânicos e imigrantes, asseguraram que já negociaram preços com os vendedores do mercado.

Outro aspecto que aproxima o *Ridley Road Market* das atividades do circuito inferior é a dificuldade encontrada pelos comerciantes do mercado em acessar linhas de crédito formal. Nenhum dos dez entrevistados já fizeram uso de modalidades de crédito voltadas aos seus negócios. Essa mesma dificuldade já havia sido assinalada por Sanya Ojo em seu artigo *Ethnic Enclaves to Diaspora Entrepreneurs*, quando explicou que, frequentemente, os empreendedores comerciantes nigerianos que atuavam em Londres explicitavam múltiplos aspectos relacionados à dificuldade em se obter empréstimos, como a informalidade de seus negócios, a falta de conhecimento das instituições financeiras sobre a organização atividades comerciais de pequena escala organizada por imigrantes africanos (Ojo, 2012).

A baixa articulação das atividades comerciais às empresas do sistema financeiro não corresponde a nenhuma novidade para os comerciantes do *Ridley Road Market*, uma vez que também não são comuns nos mercados das cidades africanas, considerando que a informalidade no continente atinge aproximadamente 82,7% dos homens e 89,7% das mulheres, dados que dificultam a bancarização da população (International Labour Organization, 2024).

Entre afastamentos de idealizações europeias e aproximações de realidades africanas, o *Ridley Road Market* é uma “paisagem africana” em plena capital inglesa. No entanto, essa paisagem tem uma perenidade relativa, sendo quase diária e durando uma boa parte das manhãs e das tardes quando os comerciantes – vindos de diferentes partes do continente africano – para lá vão trabalhar. E os consumidores, não apenas do bairro, mas “de toda a cidade” vão para lá realizar suas compras.

É justamente na organização dessas atividades comerciais e na forma como os trabalhadores se relacionam com os consumidores que surgem os arranjos de uma economia urbana que tanto se assemelham ao circuito inferior teorizado por Milton Santos nos anos 1970. Assim, toma-se o exercício de “repensar a geografia das teorias urbanas e regionais” (Roy, 2009) como um exercício de retomar também a “história” dessas teorias. Assim como as teorias construídas na América Latina, África e Ásia podem ajudar a estudar a Europa, as teorias “antigas” podem ajudar a explicar os dinamismos do presente.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fluxo migratório Sul-Norte que se evidenciou no final do século XX consolidou a presença de diversas comunidades de imigrantes africanos nas grandes cidades da Europa Ocidental, sobretudo em Londres, Paris, Bruxelas e Madri.

Com maior ou menor adesão às suas comunidades, esses atores urbanos passaram a transformar as cidades onde vivem por meio das formas como nela trabalham e consomem. Essa transformação, por sua vez, vem inscrevendo novas paisagens nos espaços urbanos europeus, paisagens essas que se aproximam da realidade urbana dos países da África Ocidental e do Norte da África ao mesmo tempo em que se afastam dos imaginários mais tradicionais e difundidos sobre aquilo que deveria ser as grandes cidades europeias.

Em Londres, o *Ridley Road Market* é um dos principais mercados onde esses imigrantes trabalham e consomem. Trazendo as heranças das formas de trabalhar e consumir de seus países de origem, esses atores urbanos acabam por criar arranjos na economia urbana londrina, arranjos esses que se aproximam das atividades que Milton Santos classificou como circuito inferior.

A presença de trabalhadores do Sul nos países do Norte se impõe como uma importante frente de investigação para todos aqueles que se dedicam à complexidade dos estudos urbanos na contemporaneidade. Ao mesmo tempo que esse desafio se coloca no âmbito empírico, como a presença concreta de imigrantes africanos, asiáticos e latino-americanos transformando (em diferentes medidas) as realidades urbanas nos países do Norte, há também o desafio de buscar o instrumental teórico capaz de analisar essa novidade.

É nesse movimento de busca que se pode acessar a história da ciência dos países latino-americanos, africanos e asiáticos com o objetivo de se basear nas inúmeras contribuições de autores que se debruçaram, por décadas, na construção de interpretações consistentes e originais dos complexos dos próprios espaços urbanos periféricos. Milton Santos foi um desses autores, mas há muitos outros, ainda. Talvez muitas respostas para as perguntas que formulamos na atualidade só possam ser respondidas se acessarmos as formulações teóricas já desenvolvidas no passado. Não apenas os trabalhadores do Sul estão no Norte, como a ciência produzida nos países do Sul podem pavimentar os caminhos para interpretar a complexa da contemporaneidade.

5. REFERÊNCIAS

AFONSO, L. “Uma leitura da urbanização recente da cidade de Luanda a partir da teoria dos dois circuitos da economia urbana”. **Percursos**. v.23, n.51, 2022.

ALENCAR, A. K. G. “Guerra dos lugares e circuitos da economia urbana: a instalação da Grendene S.A. em Crato (CE)”. São Paulo: USP, 2019 (Dissertação de Mestrado).

AMIN, S. Ideology and development in Sub-Saharan Africa. In: ANYANG’ NYONG’O, Peter. *30 years of independence in Africa: the lost decades?* Nairobi: African Association of Political Science (AAPS), 1992.

- ANTIPON, L. C. “Os circuitos da economia urbana e a situação alimentar de São Luís (MA): a dimensão do mercado de alimentação”. Campinas: UNICAMP, 2019 (Dissertação de Mestrado).
- BAYCAN-LEVENT, T.; NIJKAMP, P. Determinants of migrant entrepreneurship in Europe. *The 45th Congress of the European Regional Science Association*. Amsterdam: ERSA Amsterdam Congress, 2005.
- BICUDO JR., E. C. “O circuito superior marginal: Produção de medicamentos e o território brasileiro”. São Paulo: USP, 2006 (Tese de Doutorado).
- COOK, M.; EKWULUGO, F.; FALLON, G. Startup motivation factors in UK, African and Caribbean SMEs: An exploratory study. *4th International Conference of International Academy of African Business & Development*. London, 2003.
- DA SILVA, F. C. “O circuito inferior da economia urbana em Campinas/SP: análise sobre a mobilidade espacial e o acesso ao crédito”. São Paulo: USP, 2012 (Dissertação de Mestrado).
- DAVID, V. C. “Território usado e circuito superior marginal: equipamentos médico-hospitalares em Campinas, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto (SP)”. São Paulo: USP, 2010 (Dissertação de Mestrado).
- DE PAULA, C. G. Do Território ao lugar: bancos comunitários, moedas locais e o circuito inferior da economia urbana em São Paulo - SP. São Paulo: USP, 2015 (Dissertação de Mestrado).
- DI NUCCI, J. “*División territorial del trabajo y circuitos de la economía urbana: bebidas gaseosas y agua saborizadas em Buenos Aires, Mar del Plata y Tandil.*” Universidad Nacional del Sur, Departamento de Geografía y Turismo, 2010 (Tesis doctoral)
- DO CARMO, L. S. “Território, finanças e circuitos da economia urbana: investigando a capilaridade das organizações do jogo do bicho em Arapiraca (AL)”. São Paulo: USP, 2021 (Dissertação de Mestrado).
- EKWULUGO, F. Entrepreneurship and SMEs in London (UK): Evaluating the role of black Africans in this emergent sector. *Journal of Management development*, 25:1, 2006.
- GEERTZ, C. *The Interpretation of Cultures*. Nova Iorque: Basic Books, 1973.

- HACKNEY. *Hackney's heritage*. Disponível em: <https://hackney.gov.uk/hackney-diversity> (Acesso em 28 de Abril de 2024).
- IAMONTI, V. Z. “O circuito inferior na favela de Heliópolis”. São Paulo: USP, 2009 (Trabalho Individual de Graduação).
- ILO (International Labour Organization). *ILO Database*. Disponível em: <https://www.ilo.org/data-and-statistics> (Acesso em 28 de Abril de 2024).
- KERSHEN, A. Introduction. In A. Kershen (Ed.) *London: The promised land? The migration experience in a capital city*. Avebury: Aldershot, 1997.
- LEBLANG, D. Another link in the chain: Migrant networks and international investment. *World Bank Conference on Transnational and Development*. Washington, DC, 2009.
- MEDEIROS, D. A. “Financeirização do território e circuitos da economia urbana: agentes de crédito, técnicas e normas bancárias. Um exemplo em Alagoas”. São Paulo: USP, 2013 (Dissertação de Mestrado).
- MIYATA, H. “Trabalho, redes e territórios nos circuitos da economia urbana: uma análise da venda direta em Jundiaí e Região Metropolitana de São Paulo”. São Paulo: USP, 2010 (Tese de doutorado).
- MONTENEGRO, M. R. “A teoria dos circuitos da economia urbana de Milton Santos: de seu surgimento à sua atualização”. **Revista Geográfica Venezolana**. v. 53, 2012, p. 147-164.
- NWANKWO, S. Characterization of Black African entrepreneurship in the United Kingdom: A pilot study. *Journal of Small Business and Enterprise Development*, 12:1, 2005.
- NWANKWO, S.; AKUNURI, J.; MADICHIE, N. Supporting black businesses: Narratives of support providers in London. *International Journal of Entrepreneurial Behaviour & Research*, 16:6, 2010.
- OJO, S. Ethnic Enclaves to Diaspora Entrepreneurs: A Critical Appraisal of Black British Africans' Transnational Entrepreneurship in London. *Journal of African Business*, 13:2, 2012.
- OLIVEIRA, E. L. “Divisão do Trabalho e Circuitos da Economia Urbana em Londrina – PR”. São Paulo: USP, 2009 (Tese de Doutorado).

- ROY, A. The 21st-Century Metropolis: New Geographies of Theory. *Regional Studies*, 43:6, 2009.
- SANTOS, K. L. “Uma financeirização da pobreza? O sistema financeiro e sua capilaridade no circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo”. São Paulo: USP, 2007 (Trabalho Individual de Graduação).
- SANTOS, K. L. “Da informalidade ao circuito inferior: um estudo sobre a economia urbana em Gana no início do século XXI”. **GEOgraphia**, v.23, 2021.
- SANTOS, M. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SILVEIRA, M. L. “Da pobreza estrutural à resistência: pensando os circuitos da economia urbana”. **Ciência Geográfica**. v.XVII, 2013.
- SILVEIRA, M. L. “Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo”. **Caderno CRH (UFBA)**. v.22, 2009.
- SILVEIRA, M. L. “Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas”. **Cuadernos del CENDES, Caracas**. v.3, n.57, 2004.
- SILVEIRA, M. L. “Metrópolis brasileñas: un análisis de los circuitos de la economía urbana”. **EURE (Santiago)**. v.XXXIII, 2007.
- SILVEIRA, M. L. “Modernização contemporânea e nova constituição dos circuitos da economia urbana”. **GEOUSP: espaço e tempo**. v.19, 2015.
- SILVEIRA, M. L. “Modo de existência da cidade contemporânea: uma visão atual dos circuitos da economia urbana”. **Cidades**. v.14. 2022.
- SILVEIRA, M. L. “Urbanização Latino-americana e Circuitos da Economia Urbana”. In: DANTAS, A.; ARROYO, M. M.; CATAIA, M. **Dos circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais da produção: um diálogo coma teoria de Milton Santos**. Natal: Sebo Vermelho, 2017.
- SILVEIRA, M. L. **Circuitos de la economía urbana. Ensayos sobre Buenos Aires y São Paulo**. Buenos Aires: Café de las Ciudades, 2016.

- SORRE, M. *L'homme sur la terre: Histoire de la géographie*. Paris: Librairie Armand Colin, 1961.
- SPOSITO, E. S. “A teoria dos dois circuitos da economia urbana: seu esquecimento ou sua superação?” **Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente**. v. 21, 1999, p. 43-51.
- SPOSÍTO, E. S. “A teoria dos dois circuitos da Economia Urbana”. In: SPOSITO, E. S.; CLAUDINO, G. S. (orgs.). **Teorias na geografia III: mundos possíveis**. Rio de Janeiro: Consequência, 2023.
- SPOSITO, E. S. “O espaço dividido: elementos para discussão”. **Revista de Geografia**. São Paulo: UNESP, v.2, 1983.
- UNDESA (United Nations Department of Economic and Social Affairs) *International Migration Stock 2020: Destination and Origin: International migrant stock at mid-year, both sexes combined*. 2020. Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>. (Acesso em 29 de Abril de 2024)
- UNDESA (United Nations Department of Economic and Social Affairs). *Population Division* Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/pd/data-landing-page> (Acesso em 35 de Abril de 2024).
- UNITED KINGDOM. *Census 2021*. Disponível em: <https://www.ons.gov.uk/census/maps/choropleth/identity/ethnic-group/ethnic-group-tb-20b/black-black-british-black-welsh-caribbean-or-african-african?lad=E09000012> (Acesso em 28 de Abril de 2024).
- VANUCCHI, L. V. “Novos nexos na economia urbana da cidade de São Paulo: as grandes redes comerciais e suas interferências no circuito inferior”. São Paulo: USP, 2009 (Trabalho Individual de Graduação).
- WATTS, M. The geography of post-colonial Africa: space, place and development in Sub-Saharan Africa. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 14:2, 1993.