UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

MAURÍCIO ALTENFELDER DE CRESCI PARAGUASSU

Migração, espaço e paisagem:
O caso da comunidade brasileira em Framingham,
no estado norte-americano de Massachusetts

São Paulo, 2014

MAURÍCIO ALTENFELDER DE CRESCI PARAGUASSU

Migração, espaço e paisagem:
O caso da comunidade brasileira em Framingham,
no estado norte-americano de Massachusetts

Dissertação para obtenção do título de
Mestre em Arquitetura e Urbanismo
pela de Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de São Paulo

Área de Concentração: Projeto, Espaço e Cultura

Orientadora: Profa. Dra. Maria Angela Faggin Pereira Leite

São Paulo

2014

**Autorizo a reprodução parcial ou total deste trabalho por qualquer meio convencional
ou eletrônico, para fins de estudos ou pesquisa, desde que citada a fonte**

paraguassu@usp.br

paragua@uol.com.br

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Antenor e Maria do Carmo.

À Patrícia Marchesoni, Pedro Lüders, Ronaldo Bruno, José A. F. Costa,
Odilon Moraes, Ana Cristina Braga Martes, Eduardo Siqueira, Regina
Meyer, José G. Magnani, Zenólia de Almeida e Sueli Siqueira.

À Profa. Maria Angela Faggin Pereira Leite.

RESUMO

PARAGUASSU, M. A. DE C. **Migração, espaço e paisagem: O caso da comunidade brasileira em Framingham, no estado norte-americano de Massachusetts.** 2014. 81f. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

Esta dissertação analisa o papel da comunidade brasileira na revitalização da região central da municipalidade de Framingham em Massachusetts. A reestruturação do capitalismo internacional transferiu grande parte do setor manufatureiro dos países de economia avançada para os países em desenvolvimento, esta circulação do capital provocou deslocamentos de mão de obra em todo o mundo. Durante a década de 1980, muitos brasileiros deixaram o país em busca das oportunidades de trabalho oferecidas pelo setor de serviços existente nos Estados Unidos. De Governador Valadares partiram muitos emigrantes para a municipalidade de Framingham, no estado de Massachusetts, para executar trabalhos de menor remuneração, como os de faxina doméstica e reformas. Ao chegarem a seu destino ocuparam espaços residenciais que se encontravam disponíveis devido ao declínio econômico da região central (Downtown) da municipalidade, e ao se instalarem na região criaram um pequeno circuito comercial que em muito contribuiu para a revitalização do lugar. Através dos conceitos de Espaço e Paisagem essa trajetória é reconstituída e analisada.

Palavras chave: Imigração. Paisagem. Espaço

ABSTRACT

PARAGUASSU, M. A. DE C. **Migration, space and landscape: The case of the Brazilian community in Framingham, Massachusetts, USA.** 2014. 81f. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

This dissertation examines the role of the Brazilian community in the revitalization of the downtown district in Framingham, Massachusetts . The restructuring of international capitalism transferred a large part of the manufacturing sector of the economy of advanced countries to developing countries , this movement of capital caused displacement of labor worldwide . During the 1980s , many Brazilians left the country in search of work opportunities offered by existing services sector in the United States . From Governador Valadares, many emigrants left Framingham , Massachusetts, to perform lower-paying jobs , such as domestic cleaning and renovations . When they reached their destination occupied residential spaces that were available due to the economic decline of the central region (Downtown) of the municipality , and settle in the region, creating a small commercial circuit that greatly contributed to the revitalization of the place . Through the concepts of space and landscape that trajectory is reconstructed and analyzed

Key words: Immigration. Landscape. Space.

Lista de figuras

Figura 1	Localização de Framingham em Massachusetts, EUA.....	15
Figura 2	Os Três polos de crescimento de Framingham.....	18
Figura 3	Ilustração de South Framingham em 1898.....	19
Figura 4	Publicidade de uma casa suburbana da década de 1950.....	22
Figura 5	Vista aérea de um subúrbio localizado ao norte da Route 9.....	24
Figura 6	Imagem de satélite da municipalidade de Framingham.....	26
Figura 7	Imagem aérea da Downtown de Framingham.....	27
Figura 8	Imagem aerea da Downtown de Framingham.....	28
Figura 9	Divisão em Census Tracts de Framingham utilizada pelo US Census Bureau.....	50
Figura 10	Delimitação circular da Downtown utilizada pela administração local.....	50

Lista de Tabelas

Tabela 1	Brasileiros residentes no exterior no ano de 2011.....	34
Tabela 2	Brasileiros residentes nos EUA por estado no ano de 2011.....	35
Tabela 3	Variação Populacional no período 1990 – 2010 em Framingham.....	49
Tabela 4	Taxa de ocupação residencial em Framingham para o ano de 2010.....	51
Tabela 5	Variação do número de negócios, empregados e população 1997 – 2006 dentro de 0,5 milha.....	51
Tabela 6	Variação do número de negócios, empregados e população 1997 – 2006 dentro de 1 milha.....	52
Tabela 7	Valor do aluguel comercial em Framingham em 2008.....	52
Tabela 8	Distribuição da renda per capita por census tracts para o ano de 2010.....	53

Lista de Gráficos

Gráfico 1	Evolução populacional de Framingham.....	25
-----------	--	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1– HISTÓRIA URBANA DE FRAMINGHAM.....	14
A ERA PRÉ-INDUSTRIAL (1633-1835).....	16
A ERA INDUSTRIAL (1835-950).....	18
SUBURBANIZAÇÃO E ESINDUSTRIALIZAÇÃO.....	21
2 - AS MIGRAÇÕES INTERNACIONAIS E O CASO BRASILEIRO.....	30
O CONTEXTO INTERNACIONAL DAS MIGRAÇÕES.....	31
O CASO BRASILEIRO.....	34
3 - OS BRASILEIROS E A RECUPERAÇÃO DA DOWNTOWN.....	41
4 - PLANOS DE REVITALIZAÇÃO PARA A DOWNTOWN.....	55
O MASTER PLAN DE 1988.....	58
O DOWNTOWN FRAMINGHAM ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGIC PLAN DE 1998.....	60
MASTER PLAN DE 2008.....	63
5 - A MANUTENÇÃO DO DISCURSO DE REVITALIZAÇÃO.....	66
O PROJETO ARCADE.....	72
CONCLUSÕES.....	78
REFERÊNCIAS.....	79

INTRODUÇÃO

Migrações acontecem no tempo e no espaço. A partir da década de 1980, brasileiros começam a deixar o país em números expressivos pela primeira vez em sua história. Os Estados Unidos da América tornaram-se o destino principal destas emigrações, e o estado de Massachusetts está entre os estados americanos que mais receberam as populações de migrantes brasileiros.

Fugindo da crise econômica daquele período, os brasileiros encontraram em Massachusetts forte demanda por trabalhos de baixa remuneração, gerada pela reestruturação da produção capitalista, que, neste estado, traduziu-se, entre outras coisas, na queda do emprego no setor manufatureiro, e no forte crescimento do setor de comércio e serviços.

Em Massachusetts, esta reestruturação afetou as cidades do interior, com o esvaziamento e deterioração de seus antigos centros comerciais e manufatureiros, conhecidos como Downtowns.

Framingham, uma cidade de cerca de 70 mil habitantes, situada a 32 km a oeste de Boston, foi um dos destinos dos emigrantes brasileiros, que supriram parte da demanda local por trabalhos de baixa remuneração. Ao se instalarem nesta municipalidade, iniciaram um processo de revitalização de sua Downtown. Mesmo assim, passados quase trinta anos do início deste processo, a municipalidade insiste na ideia de que a Downtown precisa ser revitalizada.

A investigação sobre a presença da comunidade brasileira na região da Downtown, sua atuação na configuração da paisagem, e suas relações com a administração municipal é o tema desta dissertação.

É preciso agora estabelecer como será conduzida a pesquisa. Segundo Milton Santos (*apud* LEITE, 2011a, 71-72):

"A sociedade, que deve ser, finalmente, a preocupação fundamental de todo e qualquer ramo do saber humano, é uma sociedade total. Cada ciência particular se ocupa de um de seus aspectos. O fato da sociedade ser global, consagra o princípio da unidade da ciência. O fato dessa realidade total, que é a sociedade, não se apresentar a cada um de nós, em cada momento e em cada lugar, senão sob um ou alguns dos seus aspectos, justifica a existência de disciplinas particulares. Isso não desdiz o princípio da unidade da ciência, apenas entroniza outro princípio fundamental, que é o da divisão do trabalho científico."

Seguindo a divisão do trabalho científico citada, propõe-se a investigação de um fluxo migratório, tomando como guia os conceitos de espaço e paisagem.

Para tornar mais clara esta proposta, segue um breve resumo da convergência entre paisagismo e geografia, ocorrida nos últimos anos. É uma história de afastamento da função de simples embelezamento, por parte do paisagismo, e de afastamento da descrição fisiográfica por parte da geografia, para explorarem novos campos.

Identificado com a atividade de projetar jardins, parques e praças, o paisagismo, no começo do século XX estava associado à criação de locais que pudessem oferecer, através de uma reconstituição da natureza, um alívio às pressões cada vez mais intensas da acelerada urbanização, o que acabou reforçando a separação entre homem e natureza, ao invés de procurar uma harmonização entre ambos.

Uma nova visão surgiu em meados do século XX na Califórnia, com paisagistas como Thomas Church, Lawrence Halprin e Garret Eckbo. Segundo Leite (1994, 46), para Eckbo:

“as linhas mestras de um projeto paisagístico ambiental emergem do exame atento das manifestações técnicas, econômicas e culturais da sociedade e das condições específicas de organização natural de cada lugar. Cada um desses dois conjuntos de fatores contribui, de sua própria maneira, para a solução do projeto e, portanto, jamais devem ser vistos isoladamente.”

Ainda segundo a autora, o pensamento de Eckbo que marcou fortemente os trabalhos de John Simonds, Francis Dean, Carl Steinitz e Ian McHarg, foi introduzido no Brasil por Roberto Cardozo Coelho¹, abrindo assim um campo de pesquisa e atuação profissional para nomes como os de Miranda Magnoli, Fernando Chacel e Rosa Klíass.

Na década de 1960, o ritmo do crescimento econômico, urbano e populacional em todas as partes, sinalizava para um esgotamento dos recursos naturais, esta ameaça aglutinou uma série de pessoas dentro do chamado movimento ecológico. Entre eles Ian McHarg que publicou em 1969 *Design with Nature*, que exerceu uma enorme influência, ao propor métodos de análise e projeto, que concilhassem o desenvolvimento econômico com a utilização dos recursos naturais.

Na década de 1970, as grandes cidades do Brasil espelhavam as profundas desigualdades de nossa sociedade, realçadas pela intensa urbanização das décadas precedentes. Os grandes planos para o país, característicos do desenvolvimentismo do

¹ Roberto C. Cardozo foi responsável pela disciplina de paisagismo na fundação da FAU-USP, em 1948.

período pareciam não considerar uma visão integrada entre as cidades e suas regiões de influência. É o momento que segundo Leite (2006, 69-70):

“Os estudos da paisagem em escala regional propostos por Miranda Magnoli representaram importante contribuição para destrinchar, no plano teórico, as causas desse descompasso. Atuar criticamente sobre essa realidade exigia enfatizar o potencial do Paisagismo para discutir e agir na raiz das relações quase sempre conflituosas entre a natureza e a sociedade, não para embelezar a *posteriori* escolhas territoriais equivocadas, mas para verificar a *priori* possibilidades de uso e propor alternativos de intervenção que assegurassem estabilidade ambiental ao território”.

Nesta mesma década de 1970, Milton Santos questiona o posicionamento da geografia em relação ao papel que esta atribuía ao espaço humano (1979, 9):

“Pode-se dizer que a Geografia se interessou mais pela *forma* das coisas do que pela sua *formação*. Seu domínio não era o das dinâmicas sociais que criam e transformam as formas, mas o das coisas já cristalizadas, imagem invertida que impede de apreender a realidade se não se faz intervir a História. Se a Geografia deseja interpretar o espaço humano como fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade.”

E mais adiante lança a pergunta (1979, 19): “Como pudemos esquecer por tanto tempo esta inseparabilidade das realidades e das noções de sociedade e de espaço inerentes à categoria da formação social? Só o atraso teórico conhecido por essas duas noções pode explicar que não se tenha procurado reuni-las num conceito único.”

Partindo deste questionamento, o conceito de espaço continuará sendo lapidado por toda sua carreira, e encontrará eco nas preocupações do paisagismo (LEITE, 2011a, 70-71):

“As articulações específicas entre as diversas variáveis que configuram o espaço, presença importante nos estudos de geografia, encontraram correspondência na procura de interação entre as formas visíveis e a trama parcialmente invisível da estrutura social a qual, instável e dinâmica, redefine constantemente os valores da paisagem, condicionando a atuação do paisagismo. A síntese de todas essas variáveis, para Milton Santos, é dada pelo espaço, construção social, conjunto indissociável do sistema de ações e do sistema de objetos. Estávamos, assim, arquitetura e geografia, unidos pelo espaço e a questão a ser posta então, era, ainda nas palavras de Milton Santos, a da *‘própria natureza do espaço, formado, de um lado, pelo resultado material acumulado das ações humanas através do tempo e, de*

outro lado, animado pelas ações atuais que lhe atribuem dinamismo e funcionalidade. Paisagem e sociedade são variáveis complementares cuja síntese, sempre por refazer, é dada pelo espaço humano.”

Apesar dessa convergência, Milton Santos diferencia paisagem de espaço nos seguintes termos (2008b, 103): “A paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre homem e natureza. O espaço são essas formas mais a vida que as anima.”

Ele ilustra esse conceito afirmando que após a detonação de uma bomba de nêutrons (que aniquila a vida humana, mas preserva as construções) em uma dada área “o que seria na véspera o *espaço*, após a temida explosão seria apenas *paisagem*. Não temos melhor imagem para mostrar a diferença entre esses dois conceitos.” (2008b, 106).

Leite (1994, 51) por vez afirma: “A paisagem é, portanto, composta de formas visíveis, duráveis, que lhe conferem certa estabilidade temporal e pela trama parcialmente invisível da estrutura social.”

Paisagismo e geografia continuam unidos em torno do conceito de espaço, - conjunto indissociável do sistema de ações e do sistema de objetos- mas o paisagismo elegeu a paisagem (que é o centro de suas reflexões) como um ponto de entrada para se conhecer o espaço.

Nas palavras de Leite (2011b, 72): “E é a paisagem, com suas desigualdades, heterogeneidades, diversidades e complementaridades, o veículo privilegiado para compreender essas ações ou reafirmar os valores sociais. A paisagem é o espaço - conjunto indissociável entre o sistema de objetos e o sistema de ações - visto em perspectiva”.

Pelo exposto, a pesquisa usará “espaço” tal como proposto por Milton Santos, e “paisagem” como proposto por Leite.

Retomo aqui a proposta desta dissertação com o intento de deixá-la mais clara. A paisagem da Downtown de Framingham é o nosso “veículo privilegiado” para o entendimento de um aspecto da sociedade total, que é o das migrações. Portanto o estudo de caso, que é singular, deve ser sempre confrontado com sistemas explicativos, como observa Leite (2004, 52): “A tendência do paisagismo de enfatizar o empírico como explicação privilegiada para esse sentido [o das ações humanas] encontrou em Milton Santos uma resistência inesperada: o empírico, para ele, leva a generalidades

empobrecedoras e apenas os sistemas explicativos podem dar conta do singular, do único, do particular”.

É desta maneira que será tratada a singularidade da comunidade brasileira em Framingham.

Como a riqueza dos desdobramentos possíveis dos conceitos de espaço e paisagem supera, em muito, o escopo desta introdução, alguns deles serão elaborados ao longo da exposição.

O primeiro capítulo é dedicado à entrada no espaço pela paisagem. A história urbana de Framingham é narrada com o intuito de entender a formação da paisagem local, e como a difusão das inovações em Massachusetts diferenciaram os lugares dentro do território de Framingham.

O segundo capítulo procura mostrar como as mesmas ações do capitalismo mundial interligam pessoas e lugares diferentes, e entre essas interligações estão as migrações.

O terceiro capítulo acompanha a trajetória da comunidade brasileira em Framingham, concentrando-se na influência recíproca entre os imigrantes e o edificado na Downtown, para evidenciar o perfil distinto que cada lugar apresenta.

No quarto capítulo são examinados os planos de revitalização da Downtown produzidos pela administração municipal, abrindo caminho para a análise dos diferentes valores que podem ser atribuídos a uma região.

No quinto capítulo essas disputas são investigadas sob a ótica dos resultados que podem surgir quando os lugares são tomados como a totalidade do espaço.

Nas conclusões, o conceito de espaço é retomado para verificarmos o que ele como sistema explicativo nos ajudou a entender o estudo de caso.

Foram utilizados na pesquisa documentos, relatórios e planos diretores da municipalidade de Framingham, dados socioeconômicos do US Census Bureau, pesquisas de antropologia e sociologia realizadas com a comunidade brasileira em Framingham, entrevistas com brasileiros que moraram na municipalidade, jornais e programas de rádio brasileiros em Massachusetts.

1– HISTÓRIA URBANA DE FRAMINGHAM

A paisagem como entrada para compreendermos o espaço é um método que exige cuidado, como nos alerta Santos (2008b, 107):

“M. Bloch nos põe em guarda contra o risco de querer impor essa imagem - oferecida pela paisagem – ‘a cada etapa do passado’. O que temos diante de nós são apenas fragmentos materiais de um passado - de sucessivos passados - cuja simples recolagem não nos ajuda em muito. De fato, a paisagem permite apenas supor um passado. Se queremos interpretar cada etapa da evolução social, cumpre-nos retomar a história que esses fragmentos de diferentes idades representam juntamente com a história tal como a sociedade a escreveu de momento em momento. Assim, reconstituímos a história pretérita da paisagem, mas a função da paisagem atual nos será dada por sua confrontação com a sociedade atual”.

Sobre o trecho acima, algumas observações são pertinentes. A primeira, e mais explícita, é a necessidade da busca por outras fontes de informação que nos esclareçam a evolução da paisagem, por esse motivo, o capítulo faz uso das fontes históricas disponíveis, que no caso de Framingham não são muitas. A segunda observação é que quanto à confrontação da sociedade atual com a paisagem atual, é preciso lembrar que usamos o conceito de paisagem que inclui nela as tramas sociais, portanto ao falarmos dela, esse confronto já está implícito.

Para concluir a importância de um percurso histórico para nosso trabalho, retornemos a Santos (*apud* LEITE, 2011b, 163): “a cada momento histórico as heranças dos períodos passados tem papel ativo na divisão territorial do trabalho atual”

Portanto, a periodização da história de Framingham cumpre o papel de fornecer subsídios para entendermos a situação atual da Downtown, e a discussão sobre sua revitalização. Esta periodização pretende mostrar as distintas divisões funcionais que foram sendo construídas dentro do território da municipalidade e a influência das etapas anteriores na determinação de novos usos e funções.

A periodização apresentada é um resumo da proposta por Herring (2000), cujos períodos principais são: 1) A Era dos Puritanos (1633-1700); 2) A Vila Colonial (1700-1776); 3) A Vila Yankee (1776-1835); 4) As Três Vilas (1835-1880); 5) A Vila Ferroviária (1880-1920); 6) Um Município Diferente (1920-1950); 7) A Maior Municipalidade (1950-2000).

Para nossa apresentação, concentramos os três períodos iniciais (1633-1835), pois correspondem ao período anterior à industrialização. Os períodos (4), (5) e (6) correspondem à industrialização e ao apogeu da Downtown (1835-1950), e o último período (1950-2000) corresponde à suburbanização, à perda das indústrias e à imigração brasileira, que constitui nosso foco.

Figura 1 - Localização de Framingham em Massachusetts, EUA

Fonte: realizado a partir de Google Maps.

A ERA PRÉ-INDUSTRIAL (1633-1835)

Framingham, um pequeno povoamento iniciado em 1633 por uma comunidade puritana, obteve sua carta de fundação em 1700. Sua localização a 32 km a oeste de Boston, capital de Massachusetts, no meio do caminho que a liga a Worcester, a segunda cidade mais populosa do estado, é posição estratégica que determinou muitos dos acontecimentos de sua história.

Boston, a capital e um dos portos mais importantes dos EUA, vinha ganhando importância crescente desde a sua fundação em 1630. Worcester, por sua vez, passou de pequeno núcleo agrícola a grande centro quando no começo do século XIX, foi aberto o canal Blackstone, ligando-a à cidade a Providence, capital do estado vizinho de Rhode Island, possibilitando o escoamento em larga escala de sua produção agrícola.

O núcleo central de Framingham servia nesta época basicamente para reunir os fazendeiros, espalhados por seu território, em suas igrejas e nas reuniões do *Town Meeting*, a assembleia de cidadãos com a finalidade de decidir questões relativas à municipalidade.

Com a inauguração da Worcester Turnpike em 1810, uma estrada privada ligando Worcester a Boston, mediante cobrança de pedágio, o pequeno centro de Framingham tornou-se um ponto de parada para os viajantes, com estalagem, ferreiros e outras atividades de suporte, tirando partido de sua localização intermediária entre aquelas duas cidades².

A ERA INDUSTRIAL (1835-1950)

A região da Nova Inglaterra foi o berço da Revolução Industrial americana, com tecnologia de teares trazida da Inglaterra e aperfeiçoada localmente. As indústrias têxteis cresceram e espalharam-se rapidamente por todos os seus estados, com maior concentração em Massachusetts, Connecticut e Rhode Island, e, em menor escala, nos estados de New Hampshire, Maine e Vermont.

² Um aprofundamento da história colonial norte-americana revelaria que mesmo a pequena Framingham já estava inserida dentro da lógica do Império Britânico, que, a partir de Londres coordenava vários sistemas produtivos pelo globo, tendo Boston como um de seus principais portos na América do Norte.

As tecelagens processavam o algodão trazido das *plantations* do sul do país e abasteciam todos os Estados Unidos com seus produtos. Na esteira desse sucesso, vieram também fábricas de sapatos, chapéus e papel, além de outras, como as armas leves do arsenal de Springfield, oeste de Massachusetts.

A fonte de energia usada, nesse período pelas indústrias, era a hidráulica, o que determinou a localização destas próximas às quedas de água dos rios de Massachusetts. Partindo desse este imperativo técnico, os investidores de Boston instalaram suas indústrias em cidades como Waltham, Lowell, Springfield, entre outras.

Framingham entra na etapa das cidades industriais no início do século XIX com o aproveitamento, em seu território, das quedas de água do rio Sudbury. Essas quedas estão localizadas no distrito de Saxonville, a leste do pequeno centro que servia de parada aos viajantes, onde nascerá então um segundo polo de desenvolvimento da municipalidade. Para as obras de construção do canal de aproveitamento da energia hidráulica, e depois para trabalhar na indústria, chegam os primeiros imigrantes italianos e irlandeses. É a primeira leva de imigrantes a chegar à municipalidade não oriunda da Inglaterra. Até então, todos os habitantes eram os pequenos fazendeiros de origem inglesa, conhecidos como *Yankees*.

Em 1835 chega à Framingham a The Boston and Worcester Railroad, cuja alteração de traçado exerceria uma enorme influência no destino da diferenciação regional da municipalidade: os proprietários da Worcester Turnpike, não desejando a concorrência com a ferrovia, impediram que aquela tivesse o mesmo trajeto da estrada. Um desvio foi feito no projeto de seu traçado, de modo que a linha férrea atravessou a porção sul do território de Framingham, quase desabitada, onde foi construída uma pequena parada, distante tanto do primeiro núcleo central quanto de Saxonville, ao norte. Esta pequena parada causou o nascimento de um terceiro polo de crescimento à sua volta, inicialmente chamado South Framingham, e depois Downtown Framingham.

O vapor não trouxe apenas as locomotivas, mas permitiu também a transformação da base energética das indústrias. Com suas geradoras próprias (*Power houses*), movidas a carvão, as indústrias estavam livres da necessidade das quedas d'água. Isto não significou que cidades como Lowell, Waltham e Springfield tivessem que realocar as indústrias já instaladas, pois foi feita a conversão da fonte de energia e os edifícios industriais foram servidos pelo transporte ferroviário. No caso de Framingham, o desvio da linha férrea, fez com que Saxonville, distante da ferrovia,

Figura 2 - Os Três polos de crescimento de Framingham

Fonte: University of Texas Archives - Framingham em 1886. Montagem realizada pelo autor.

passasse a ser um centro industrial secundário, servido apenas por um pequeno ramal, e as novas indústrias procuraram a linha férrea principal, na porção sul do município.

Framingham entra no século XX tendo South Framingham como a parte mais importante da municipalidade. Sua organização urbana girava em torno do cruzamento de dois eixos. O primeiro era formado pela sequência das ruas Concord e Hollis Street, onde estavam instalados o comércio e os serviços. O segundo eixo era formado pela ferrovia, ao longo da qual estavam instaladas as indústrias, cercadas por bairros operários com habitações multifamiliares, ocupadas principalmente por imigrantes irlandeses e italianos.

Figura 3 - Ilustração de South Framingham em 1898

Fonte: Framingham History Center

No cruzamento, em ângulo reto desses dois eixos, estava instalada a estação ferroviária, principal ponto de convergência dos transportes.

A divisão de Framingham nos polos de Saxonville, o centro antigo, e South Framingham, também era uma divisão social, como foi observado por um poema irônico de 1912: o centro antigo concentra o “sangue azul” da municipalidade, Saxonville, já com pouca importância industrial, abriga o time de baseball e é em South Framingham que está o “populacho”, trabalhando nas indústrias (HERRING, 2000).

Apesar de não ser considerada a parte nobre da municipalidade, South Framingham consolida sua importância em relação às outras regiões em 1928, com a transferência para dentro de seus limites do *Town Hall*, que estava no primeiro centro desde 1700. É a transformação de South Framingham em Downtown Framingham, onde as atividades administrativas vieram se juntar às comerciais, industriais e residenciais. Esse período de apogeu da Downtown seguirá até o pós-guerra, quando os subúrbios, que surgirão na parte norte da municipalidade, trarão uma nova diferenciação regional para a municipalidade. Essa parte norte, quase desabitada, tornar-se-á uma região com funções habitacionais, e depois comerciais que farão diminuir a importância da Downtown. As diferentes visões acerca do período de apogeu da Downtown, até hoje influenciam, e muitas vezes falseiam, as discussões sobre sua recuperação, assunto que será tratado posteriormente na dissertação.

O edifício industrial talvez seja o objeto mais representativo da revolução industrial. Sua difusão, pelo globo, deu-se a partir do grande centro irradiador das inovações, em que a Inglaterra havia se transformado no séc. XIX. As inovações técnicas do período, ao chegar a Framingham, não encontram a necessidade da requalificação de objetos sociais anteriores, pois estes praticamente não existiam.

Desse modo, a paisagem da Downtown surgiu totalmente em função das necessidades de um polo industrial típico do período, funcionando ela toda, quase como uma grande máquina, onde funcionavam em conjunto a ferrovia, as indústrias, os bairros operários, os serviços e o comércio, não restando nenhum objeto dissociado dessa função aglutinadora.

A continuação da narrativa, a seguir, mostrará como a grande força que a especialização trouxe para o lugar, transforma-se em fraqueza, quando nas sínteses entre sistemas de objetos e sistemas de ações, que caracterizam o espaço, surgem outras inovações e demandas sociais.

Segundo SANTOS (2008a, 68):

“ A existência de geografias desiguais no mundo (baseadas em estruturas específicas que demandam certas funções e formas) leva ao surgimento de determinadas configurações mais bem preparadas para certas inovações do que outras. Assim, podemos ter áreas onde:

- a. As inovações podem ser imediatamente aceitas e integradas ao sistema.
- b. As inovações precisam passar por um maior número de distorções a fim de se integrarem ao sistema.
- c. A estrutura imposta (inovações) mantém uma tão grande oposição relativamente às formas existentes que estas nunca se acham inteiramente integradas ao novo; este e o velho operam lado a lado, embora não sejam duas entidades separadas e autônomas”.

Se South Framingham pode aceitar, e integrar totalmente ao sistema, as inovações da revolução industrial, veremos agora o choque entre inovação e formas que caracterizou a história local na segunda metade do séc. XX.

SUBURBANIZAÇÃO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO

Após a Segunda Guerra Mundial, os subúrbios começam a preencher a parte norte de Framingham, até então ocupada apenas por pequenas propriedades rurais. Os fatores principais desta mudança foram: primeiro, o aumento da rede de transportes, segundo, a criação de grandes programas governamentais de incentivo à compra de habitações, e, terceiro, a industrialização da construção civil (HERRING, 2000).

Em 1932, a Worcester Turnpike, que se encontrava em estado precário, devido ao seu pouco uso causado pela concorrência da ferrovia, é renovada e ampliada, seguindo os programas de construções públicas criados pelo *New Deal*, que visavam o combate à recessão do começo dos anos 1930. Ela é rebatizada como Route 9, marcando o começo da transformação dessa rodovia em importante fator de desenvolvimento da parte norte de Framingham, o que nas décadas seguintes reduziria a importância da Downtown.

A renovação desta rodovia, também refletiu o enorme crescimento da utilização do automóvel, possibilitando que, no pós-guerra, empreendedores de Boston escolhessem a parte norte de Framingham para a instalação de seus empreendimentos de casas suburbanas para a classe média, cujo acesso à casa própria havia sido facilitado pelo governo federal através dos financiamentos dos programas *Home Owners Loan*

Corporations (HOLC) em 1933, da criação da agência *Federal Housing Administration* (FHA) em 1934, e do *Servicemen's Readjustment Act* de 1944 (mais conhecido como G. I. Bill), o qual criou o programa *Veterans Administration* (VA), destinado a auxiliar a reinserção dos soldados que retornavam da Segunda Guerra Mundial.

Em Framingham, os principais empreendedores de casas suburbanas foram Paul Livoli e a construtora Campanelli Brothers. Esta, hoje situada em Braintree, Massachusetts, começou suas atividades após a Segunda Guerra Mundial, quando os irmãos Michael, Nick, Joe e Alfred, filhos de sapateiros imigrantes italianos, compraram um excedente de equipamentos militares e iniciaram a construção de casas, que, nos anos 1950, eram conhecidas como *ranch houses*, as quais foram os primeiros modelos de casas a ocupar os recém-abertos loteamentos ao norte da Route 9. O corretor Martin Cerel foi o principal promotor dos loteamentos para subúrbio, usando grandes anúncios nos jornais de Boston, que sempre destacavam a possibilidade de utilização dos financiamentos dos programas VA e FHA.

Figura 4 - Publicidade de uma casa suburbana da década de 1950

Fonte: Herring, 2000

A instalação dos subúrbios mostra como a porção do território construída na segunda metade do século XX privilegia a separação de funções. Se a Downtown Framingham apresenta, dentro de um raio de meia milha (800 metros), habitações, comércio, administração e indústrias, a parte norte segrega completamente o uso residencial de todos os demais, o que corresponde a Leite (1994, 86):

“o atendimento das classes dominantes e o correspondente desatendimento das necessidades das classes mais populares construíram a paisagem com base em projetos que procurava assegurar o maior afastamento possível entre as funções urbanas: cada vez mais procurava-se para viver um lugar suficientemente distante do trabalho, onde os fatos da produção não estivessem, de maneira alguma, representados na paisagem”.

Esta análise é confirmada no caso de Framingham, quando, nos anos 1950, a maioria dos empreendimentos de subúrbio receberam nomes rurais, como Fairfield, Ridgefield, Cherryfield, Pinefield, Longfield e Woodfield, e os modelos de casas recebiam nomes românticos. Em Pinefield, por exemplo, os modelos variavam do mais acessível, como o Warwick, com três quartos e custando US\$ 15.800,00, até os mais luxuosos, como o Eldorado, com quatro quartos e dois banheiros no valor de US\$ 22.900,00. Quando o empreendimento Longfield foi lançado, Martin Cerel promoveu um evento no estilo de Hollywood, com canhões de luz varrendo o céu, desfile de moda, e um showroom com carros importados e barcos de lazer (HERRING, 2000, 313).

O tipo de inauguração descrita acima, em que é celebrado o estilo de vida baseado na casa suburbana distante do trabalho, é reforçado pela análise de Harvey (*apud* LEITE, 1994, 86):

“o capitalismo industrial enfatizou a tendência de contrariar, ativamente, em sua própria esfera de consumo, aquilo que estava organizando na esfera da produção... Essa tendência foi posta em prática, na construção de propriedades rurais, no estabelecimento de casas de campo, na fuga da cidade industrial e, em última instância, no projeto da solução suburbana”.

A separação de funções para o subúrbio ficou garantida com o zoneamento estabelecido em 1946, tendo por base as discussões que ocorreram na municipalidade a partir dos anos 1920, que, seguindo a ideia de “natureza e história”, determinava que as atividades agrícolas deveriam acontecer na porção norte da municipalidade, enquanto comércio, negócios e indústrias deveriam ser mantidos na parte sul, “garantindo o desenvolvimento ordeiro da comunidade, que promoverá saúde, segurança e bem estar

da população” (LEIT, 2006, 21). Deste modo, percebe-se como o zoneamento, que garantindo a exclusividade residencial para quase toda a porção norte, consagrou a distinção entre uma região unifuncional ao norte e uma multifuncional ao sul.

Figura 5 – Vista aérea de um subúrbio ao norte da Route 9.

Fonte: Microsoft Bing Maps.

O automóvel garantiu para os moradores do subúrbio a possibilidade de grandes deslocamentos para o trabalho, que já não precisava ser em Framingham, pois a conexão pela Route 9 conectou todo um grande perímetro ao redor de Boston.

O sucesso desse projeto suburbano pode ser verificado pelo rápido acréscimo populacional dos anos 1950 e 1960, quando a municipalidade passou de cerca de 25 mil habitantes em 1950 para cerca de 65 mil em 1970, ou seja, um aumento de 160% em vinte anos (ver Gráfico 1), sendo que a grande maioria deste aumento ocorreu na parte norte³.

³ Na região da Downtown cerca de 50% habitações foram construídas até 1949, e na parte norte, cerca de 60% de suas habitações foram construídas no período de 1950-1969 (US Census Bureau).

Gráfico 1 – Framingham Evolução populacional

Fonte: US Census Bureau Tabulação do autor.

Enquanto isso, a parte ao sul da municipalidade continuava com suas funções de habitação da classe operária, indústrias e administração no *Town Hall*, a porção ao sul da linha férrea foi descrita na época, por um jornal local, como “repleta de habitações superlotadas e com usos indesejados, como os de ferro velho” (LEIT, 2006, 23 tradução nossa). A função comercial da Downtown começa a sofrer concorrência com a delimitação de uma área ao longo da Route 9, com a finalidade de instalar ali um shopping center que atendesse à demanda de compras dos moradores do subúrbio próximo e demais potenciais compradores da região metropolitana de Boston⁴.

Em sua inauguração, no ano de 1951, o shopping center de Framingham, batizado de Shoppers World, era constituído por uma loja âncora, a Jordan Marsh de Boston, e mais duas alas de dois andares, com lojas menores, e cerca de 200m de comprimento, separadas por um canteiro central descoberto de 30m de largura. Um cinema completava o conjunto, que a sua volta oferecia um grande estacionamento descoberto.

Em 1966, o Natick Mall abriu suas portas na cidade vizinha de Natick, já com a configuração toda fechada (*enclosed mall*). Apesar de estar em outra cidade, o Natick Mall está localizado em um terreno contíguo ao Shoppers World. Começa então a ser

⁴ O shopping foi obra de investidores de Boston (National Suburban Centers, Inc), sendo que outro com o mesmo projeto básico foi construído em Peabody, um pouco ao sul, com a intenção de “cercar” Boston (WELCH, 1948). Atualmente o Shoppers World é administrado pela multinacional DDR, que também administra shopping centers no Brasil.

formado o que depois seria chamado de “Golden Triangle”, devido ao formato triangular do terreno que engloba os dois empreendimentos. Ao longo dos anos as expansões do Golden Triangle, juntamente com as várias lojas, que foram surgindo ao longo da Route 9, cada uma com estacionamento próprio, tornaram-se a maior concentração comercial da região central de Massachusetts (HERRING, 2000).

No final da década de 1960, edifícios de apartamento e sedes de empresas também começaram a se instalar ao longo da Route 9, aumentando ainda mais a importância econômica da região norte da municipalidade. Em 1968, o Boston Herald Traveller publicou um artigo chamado “Framingham prospera com Personalidade Dividida”. A reportagem notava que “a parte norte da municipalidade está florescendo enquanto o sul está afundando” e depois constata que “quase todo o tremendo crescimento populacional e de negócios dos anos recentes concentrou-se ao longo e ao norte da Route 9” (HERRING, 2000, 328-329).

Figura 6- Imagem de satélite da municipalidade de Framingham

Fonte: Google Maps com montagem do autor.

Figura 7 -Imagem aérea da Downtown de Framingham

Fonte: Microsoft Bing Maps com montagem do autor.

Figura 8 -Imagem aérea da Downtown de Framingham, em verde o corredor formado pelas ruas Concord e Hollis, e em vermelho a linha férrea.

Fonte: Microsoft Bing Maps com montagem do autor.

Apesar do declínio de sua importância comercial, a Downtown ainda contava com o setor industrial como atividade econômica significativa. Com a reestruturação econômica de Massachusetts durante os anos 1980, que trouxe o declínio da indústria manufatureira tradicional, a Downtown mergulhou em uma profunda crise. O fechamento de suas duas principais indústrias, a fábrica de etiquetas Dennison Manufacturing Co., e uma unidade da General Motors. Sendo esta última considerada a mais dramática perda da indústria tradicional de Framingham, com a eliminação de quatro mil empregos (TOF, 1988), marcando definitivamente o declínio da região.

A história urbana de Framingham mostra um município fundado em 1700 cujo território apresentava pouca diferenciação regional, sendo que praticamente a única distinção era entre um pequeno centro, com o *Town Hall* e as igrejas, e todo o resto composto por pequenas propriedades rurais. A presença de quedas d'água, que no início do século XIX determinaram a localização das indústrias, causou a diferenciação funcional de Saxonville. A ferrovia, ao chegar à porção sul, diferenciou-a do resto do território ao torná-la uma localização industrial. Na metade do século XX a porção norte

da cidade teve seu uso transformado de agrícola para residencial, criando uma região de subúrbio, atendida por um centro comercial próprio, em boa parte dissociada da Downtown.

Pelo descrito acima, pode-se constatar que das inovações citadas, ou seja, o subúrbio, o automóvel, e o shopping Center, nenhuma apresentava facilidade de incorporação à Downtown, causando seu declínio. O que resultou, no final da década de 1980, o início, por parte da municipalidade, da procura de uma nova função para a área, tendo como ponto de partida o pequeno comércio que havia permanecido, e a única atividade expressiva ali localizada, a de centro administrativo.

Enquanto isso, os primeiros brasileiros começam a chegar ao local, alheios à estas discussões, e a seu modo, continuarão a síntese entre o sistema de objetos e o sistema de ações. Este é o assunto dos próximos capítulos.

2 - AS MIGRAÇÕES INTERNACIONAIS E O CASO BRASILEIRO

A investigação iniciada pela paisagem no capítulo anterior termina na década de 1980, com a situação em que estava a Downtown Framingham no período imediatamente anterior ao início da chegada dos primeiros imigrantes brasileiros. É necessário agora investigar a formação deste fluxo migratório.

Esse “salto” de Framingham para o Brasil, pode parecer inesperado, e talvez aleatório, para uma pesquisa que postulou a utilidade da paisagem como entrada para conhecer o espaço. Com a intenção de demonstrar que não se trata de uma outra entrada, é necessário o desenvolvimento de alguns pontos.

Segundo LEITE (1998, 57), O espaço surge na obra de Milton Santos

“como um sistema complexo de relações submetido, em sua evolução a evolução de seus elementos ou subsistemas. O espaço total, que escapa à nossa apreensão empírica e vem ao nosso espírito como conceito, constitui o real, enquanto suas frações ou elementos, que apreendemos, tanto mais concretos, quanto menores, constituem o relacional, na medida em que seu valor não está neles próprios, mas no valor relativo que eles adquirem dentro de um sistema mais amplo. Homens, firmas, instituições, meio ecológico, infra-estrutura, são dados concretos pela sua existência, mas são também relacionais, porque mudam seu valor relativo dentro do sistema espaço. Essa mudança, que não é homogênea para todos os elementos, se explica pelo valor que eles adquirem com a incidência de eventos capazes de alterar as relações que comandam a evolução do espaço total”.

Ainda segundo a autora, Milton Santos posteriormente apresenta a categoria Mundo, como a ligação indissolúvel entre tempo e espaço, onde o espaço não se resume mais ao tipo de sistema de relações entre os elementos que o constituem, mas é também o lugar concreto da manifestação dessas relações, sendo que a cada momento mudam, juntos, o tempo, o espaço e o mundo. Em uma formulação final, o espaço “aparece como fluxo técnico-científico-informacional (espaço total), que pode se materializar nos lugares (frações relacionais), vulneráveis à evolução da técnica, do tempo, da razão hegemônica e da emoção” (LEITE, 1998, 57).

Pelo exposto, fica claro que nenhum lugar, paisagem ou conjunto de objetos pode ser explicado como uma entidade autônoma. O espaço é um só, portanto, de uma maneira mais forte ou mais fraca, todos os lugares estão conectados. Desse modo, para explicar a evolução da paisagem da Downtown de Framingham devemos

necessariamente partir para uma contextualização das migrações internacionais da segunda metade do século XX.

O CONTEXTO INTERNACIONAL DAS MIGRAÇÕES

Segundo Sassen (1988, 26, tradução nossa): “o uso do trabalho estrangeiro, seja ele de escravos ou imigrantes, tem sido uma tendência básica do desenvolvimento das economias industriais”. Um importante novo padrão foi acrescentado desde a década de 1960: a exportação de empregos dos países desenvolvidos para os países em desenvolvimento, principalmente na forma de zonas especiais de exportação, paradoxalmente, incentivou fluxos migratórios dos países que receberam esses investimentos para os países de economia avançada.

O investimento nestas zonas de exportação é o meio transnacional de movimento do capital: “A mobilidade do capital criou novas condições para a mobilidade do trabalho” (SASSEN, 1988, 1, tradução nossa). As práticas econômicas e a tecnologia contribuíram para a formação desse meio transnacional de circulação do capital que gerando transformações na formação e circulação da mão de obra, tanto nas nações em desenvolvimento quanto nas economias avançadas. O foco sobre o efeito nas nações avançadas cumpre, na análise de Sassen, a tarefa de rebater a ideia tradicional de que as migrações ocorrem apenas pela situação do país de origem, tradicionalmente elencadas como “superpopulação, pobreza e estagnação econômica” (1988, 4, tradução nossa)⁵.

A circulação do capital é um fator que então desencadeia os processos migratórios como resultado do investimento realizado pelas nações desenvolvidas nas nações periféricas. Nas nações em desenvolvimento, o investimento externo para industrialização e extrativismo, causou dois efeitos principais, primeiro, a ruptura dos modos de produção tradicionais, e, segundo, a criação de vínculos ideológicos entre o país investidor e o país receptor dos investimentos.

O primeiro efeito, a ruptura nos modos de produção tradicionais, causada pelos empreendimentos instalados, emprega uma parcela da população, mas também cria um contingente de pessoas desenraizadas (*uprooted*), que podem migrar para as cidades maiores de seus países, formando uma reserva de mão de obra, ou também procurar realizar uma migração internacional.

⁵ A exportação de empregos, iniciada nos anos de 1960, continua em curso até o presente momento, assim como as principais características das migrações mostradas aqui (CASTLES, 2009).

No mesmo sentido, Santos (*apud* LEITE, 1994, 26) diz que: “as migrações aparecem, em primeiro lugar, como uma reação de defesa de grupos cujo espaço original é ou foi invadido por técnicas que eles só parcialmente assimilaram ou não assimilaram”.

O segundo efeito do investimento externo, a criação de um vínculo ideológico, surge na forma de uma aproximação cultural, dada pela relação estabelecida entre a empresa estrangeira e seus funcionários também estrangeiros, com as pessoas contratadas no local em que esta se estabelece. “A distância entre um emprego na indústria ou escritório *off-shore* e uma indústria ou escritório *on-shore* é subjetivamente reduzida. Nestas condições a emigração começa a aparecer para os indivíduos como uma opção realmente possível” (SASSEN, 1988, 20, tradução nossa). Esse vínculo forma o direcionamento do fluxo migratório no sentido inverso ao do fluxo de capitais.

Nas economias avançadas, o efeito no mercado de trabalho é a exportação dos empregos, principalmente das indústrias manufatureiras, transferidos para os países em desenvolvimento que recebem os investimentos, gerando no país investidor uma polarização no mercado de trabalho, onde, por um lado, os postos mais altos, tais como gerenciamento e setor financeiro, são ocupados por indivíduos de alta qualificação e melhor remunerados e, por outro, empregos que não puderam ser exportados, tais como faxina doméstica, garçons, entregadores de alimentos e ajudantes de reforma. Este segmento é chamado de setor secundário da mão de obra, de pouca atração para os nativos, o que cria uma grande demanda para o trabalho imigrante.

Duas características do mercado de trabalho nos países desenvolvidos serão aprofundadas com o propósito de auxiliar a compreensão dos determinantes da situação do imigrante da comunidade brasileira em Framingham. Tais características, que estão inter-relacionadas, são: a documentação e a informalidade.

A documentação dos imigrantes também cumpre um papel na globalização do capitalismo. A maciça circulação de capital e a manutenção das fronteiras nacionais podem parecer um paradoxo, mas tal ocorre porque o capitalismo precisa operar em um meio onde nenhuma entidade política pode ter controle total, mantendo para os capitalistas uma capacidade de manobra estrutural. “Fiscalização das fronteiras é um mecanismo que facilita a obtenção de mão de obra barata, designando um status criminal para um segmento da classe trabalhadora – imigrante ilegal” (SASSEN 1988, 36, tradução nossa).

A manutenção das fronteiras acaba criando então uma categoria especial de trabalho, o trabalho imigrante, com duas características básicas: primeira, diferenciação institucional da reprodução e manutenção da força de trabalho e, segunda, uma forma particular de fragilidade associada ao status de estrangeiro, que atende as necessidades de tipos de organização de trabalho baseados em controle direto da força de trabalho, ao invés de um controle institucional, como, por exemplo, os sindicatos.

Os trabalhadores nativos, dada sua cidadania plena, por sua vez, tornam-se mais politizados e não dispostos a aceitar os empregos menos desejados, mesmo que recebendo o salário mínimo, pois podem contar com o seguro social (*welfare*) como alternativa. Fácil perceber então o papel do imigrante como força de trabalho para tarefas como limpeza doméstica, reformas, entregas de comidas, etc.

A segunda característica é o crescimento da informalidade nas economias avançadas no final do século XX, contrariando a noção geral de estas economias apresentarem, como característica principal, um alto nível de formalização, fator que as distinguiria das economias menos avançadas.

As explicações para este fenômeno estavam centradas em dois fatores. O primeiro seria que setores atrasados da economia estariam partindo para a informalidade como última opção de sobrevivência, e o segundo seria a presença de imigrantes de países periféricos, que estariam levando uma cultura de informalidade para os países avançados. Sassen-Koob (1989) mostra que, na verdade, o crescimento da informalidade não é causado nem por setores atrasados, nem pelos imigrantes, mas que as reformas de tendências neoliberais das décadas de 1980 e 1990, procurando diminuir a influência do trabalho organizado em sindicatos, permitiram um grande número de subcontratações e terceirizações, abrindo assim caminho para a informalização. Seu estudo mostra que, mesmo em cidades como Nova York, o trabalho informal cresceu em setores como o da construção civil, pela utilização de uma longa cadeia de subcontratações⁶.

A fragilidade causada pela condição de ilegal torna os imigrantes um tipo de mão de obra bastante procurado por estas subcontratações, “mas oportunidades não são necessariamente criadas pelos imigrantes. Elas podem ser um resultado estrutural das tendências nas economias avançadas” (SASSEN-KOOB, 1989, 61, tradução nossa).

⁶ Enquanto que Sassen demonstra a interdependência entre economia formal e informal, o modelo chamado de “segmentação de mercados” desenvolvida por Piore & Berger, de grande influência, postula uma separação estrutural dos dois setores (MARTES, 2000).

As comunidades imigrantes, além de participarem do mercado de trabalho informal, acabam por criar pequenas “subeconomias de vizinhança”, uma variedade de atividades que atendem à demanda por produtos e serviços gerada internamente à comunidade. Este tipo de economia formará o motor econômico da recuperação da Downtown pelos brasileiros. Voltaremos a este tópico no próximo capítulo, onde mostraremos sua formação.

O CASO BRASILEIRO

No cenário geral das emigrações brasileiras, dados de 2011 mostram a predominância da escolha dos EUA como destino, que abriga 44% do total de brasileiros residentes no exterior (ver Tabela 1).

Tabela 1 -Brasileiros residentes no exterior no ano de 2011.

América do Norte	
Estados Unidos	1.380.000
Canadá	30.000
América do Sul	
Paraguai	200.000
Bolívia	50.000
Argentina	37.000
Uruguai	30.000
Venezuela	26.000
Suriname	20.000
Guiana Francesa	8.000
Europa	
Inglaterra	180.000
Espanha	159.000
Portugal	136.000
Alemanha	91.000
Itália	85.000
França	80.000
Suíça	57.000
República da Irlanda	18.000
Pacífico	
Japão	230.000
Austrália	45.000
Outros Países	
-----	238.000
Total	3.100.000

Fonte: MARGOLIS, 2013

Segundo os dados do US Census Bureau de 2011, Massachusetts, Florida e Nova York são os três estados com a maior presença brasileira, com cerca de 65 mil, 66

mil e 63 mil residentes, respectivamente. A comparação de Margolis (2013) entre estes dados e as estimativas dos distritos consulares do Ministério das Relações Exteriores, também para o ano de 2011, aponta para um número maior de brasileiros para os três estados, com Massachusetts em primeiro lugar, com 355 mil imigrantes, e Florida e Nova York com 330 mil cada um.

A discrepância de dados é compreensível dada a condição de ilegais de muitos brasileiros. Segundo uma estimativa de 2007, dois terços dos brasileiros nos EUA são residentes ilegais (MARGOLIS, 2013: 20).

No entanto, o que os levantamentos, tanto do US Census Bureau quanto do Ministério das Relações Exteriores, têm em comum, é a posição do estado de Massachusetts como um dos três estados com maior número de residentes brasileiros nos EUA, com números parecidos com os da Flórida e Nova York (ver Tabela 2).

Tabela 2 -Brasileiros residentes nos EUA por estado no ano de 2011

	American Community Survey (US Census Bureau)	Itamaraty
	Estados	Distritos Consulares
Flórida	66.213	300.000
Massachusetts	65.719	355.000
Nova York	63.489	300.000
Califórnia	30.433	123.000
Washington	20.298	26.000
Connecticut	13.771	60.000
Texas	11.865	50.000
Georgia	7.677	80.000
Illinois	3.795	40.000
Total	283.260	1.334.000

Fonte: MARGOLIS, 2013

Em Massachusetts os imigrantes brasileiros se estabeleceram primeiramente em Boston, na zona leste da cidade, considerada uma área de menor valor, depois também ocuparam outras partes da região metropolitana, como a zona leste de Cambridge, tradicionalmente um bairro português, onde surgiram alguns dos primeiros negócios brasileiros. Outras comunidades brasileiras significativas localizam-se em Allston e Somerville, mas, a escolha de Framingham, para esta pesquisa, fundamenta-se na em Margolis (2013, 101): “embora haja brasileiros morando por toda a área da Grande

Boston, em nenhum outro lugar eles tiveram maior impacto do que em Framingham” . Este impacto deve-se a proporção relativamente alta de brasileiros, e também a sua grande visibilidade, que será abordada nos próximos capítulos.

Governador Valadares, por sua vez, neste estudo de caso, confirma a sua fama de cidade de emigrantes e apesar de atualmente cerca de 40% dos brasileiros em Framingham serem de Governador Valadares, no final da década de 1980 e início da de 1990, cerca de 80% dos brasileiros eram oriundos desta cidade mineira ou de alguma das cidades vizinhas: “Do ponto de vista dos brasileiros no Brasil que consideram Valadares o arquétipo de comunidade remetente de imigrantes, não é necessário olhar além de Framingham” (MARGOLIS, 2013). Nos anos 1990 Framingham e Governador Valadares celebraram o acordo de cidades irmãs.

Assis (1999) identifica três momentos do que ela chamou de conexão EUA-Valadares: primeiro, a instalação de mineradoras americanas nos anos de 1940-1950; segundo, as primeiras emigrações para os EUA nos anos 1960; terceiro, o grande fluxo de emigração a partir da década de 1980.

A conexão entre Governador Valadares e os Estados Unidos começa na metade do século XX com os capitais americanos investidos nas mineradoras da cidade, no chamado ciclo da mica, que “estabeleceu a primeira conexão EUA – Governador Valadares. Esse período de apogeu da atividade extrativa – a mica – movimentava a vida comercial, colocando a cidade em contato direto com os EUA” (ASSIS, 1999, 128).

A presença das empresas americanas, embora de apenas alguns anos entre as décadas de 1940 e 1950, criou o laço ideológico apontado por Sassen, pois trouxe uma imagem positiva dos Estados Unidos, seja nas polpudas gorjetas deixadas pelos funcionários americanos com os engraxates, até o convênio Brasil-EUA que criou em 1943 o SESP (Serviço Especial de Saúde Pública), com a finalidade de erradicar a malária, e cujos principais cargos eram exercidos por americanos. Mesmo que o interesse em saúde pública por parte dos americanos fosse ligado à melhoria da produtividade da extração da mica, o efeito final foi de uma imagem bem positiva, como afirma Assis (1999, 129): “Na memória desses valadarenses, a lembrança dos americanos está relacionada ao progresso, à melhoria das condições de vida, a ganhar

dólar” e, mais adiante: “na década de 40, Governador Valadares era uma cidade pequena, cujos cerca de 25 mil habitantes experimentaram essa intersecção de culturas”.

Além da imagem positiva dos EUA, pode-se ainda acrescentar que Valadares era um polo de atração de migrantes brasileiros nos anos de 1940 e 1950, em busca de trabalho no ciclo econômico da mica, e, portanto, a migração já fazia parte da experiência dos habitantes da cidade (ASSIS: 1999).

No segundo momento, o dos primeiros imigrantes nos anos de 1960, dois fatos importantes ocorreram: as notícias de sucesso dos primeiros imigrantes, seguidas pela formação das primeiras redes de contatos nos EUA.

O primeiro fato é caracterizado por um pequeno contingente de emigrantes que foram aos Estados Unidos para “Fazer a América”, o que neste caso significava trabalhar intensamente por alguns anos, guardar o dinheiro, e retornar para Valadares com capacidade para abrir um negócio e/ou comprar imóveis, consolidando um projeto de melhoria de vida iniciado com a emigração. O resultado dessas experiências foi que “os primeiros emigrantes, ao retornarem com seus relatos, contribuíram para alimentar o sonho de outros valadarenses de ir para a América” (ASSIS, 1999, 131).

Neste segundo momento é também de fundamental importância o estabelecimento das primeiras ligações que articularam uma rede de apoio “tanto nos EUA para receber os imigrantes e auxiliá-los nos seus primeiros meses, como na cidade para ajudá-los na execução do projeto” (ASSIS, 1999, 131).

A década de 1980 é o momento que tornou Governador Valadares conhecida nacionalmente como uma cidade de emigrantes. A grave crise econômica brasileira da “década perdida” fez com que a ida aos EUA se tornasse uma alternativa para um número cada vez maior de valadarenses⁷.

As ocupações dos brasileiros em Framingham pertenceram expressivamente ao chamado mercado de trabalho secundário, onde eles ocuparam as vagas de trabalho cujas condições e valores não interessavam aos americanos nativos ou aos imigrantes legalizados. Esses empregos, porém, já não eram mais na indústria manufatureira de tipo tradicional, com as suas linhas de montagem, que existiam desde o século XIX na municipalidade, mas trabalhos como faxina doméstica, limpeza pesada e manutenção residencial, cujo crescimento de demanda acompanhou a grande transformação do mercado de trabalho nos Estados Unidos (SALES, 1999; MARTES, 2000 e 2011).

⁷ Para um estudo sobre o impacto das remessas de dólares enviados pelos emigrantes na economia de Governador Valadares, consultar SOARES, 1999.

A população latina de Framingham era majoritariamente constituída por porto-riquenhos que se dirigiram para esta municipalidade nos anos sessenta com o objetivo de trabalhar nas indústrias tradicionais, que até esta década ainda atraíam trabalhadores (HERRING, 2000). Os porto-riquenhos podem trabalhar legalmente nos EUA, então, quando o fechamento das grandes indústrias nos anos 1980 gerou um grande desemprego, muitos deixaram a cidade, e os que permaneceram não chegavam a disputar diretamente os empregos menos desejados com os brasileiros, pois tinham a opção de usar o auxílio do seguro social. Os brasileiros formaram então o que Sassen (1988) denominou como o contingente especial de mão de obra chamado *trabalho imigrante*.

Sales (1999, 179) confirma a posição do emigrante brasileiro em Framingham, descrevendo-a como “uma migração de mão de obra, inserida geralmente em ocupações no setor de serviços de baixa qualificação do chamado mercado de trabalho secundário”.

Seus entrevistados chegaram a competir para ver quem havia trabalhado mais intensamente: “Eu cheguei a trabalhar 100 horas por semana”. Ao que o outro revidava: “Eu bati o seu recorde, teve um dia em que eu trabalhei 24 horas” (SALES, 1999,180). Estes depoimentos, apesar do tom bem humorado, revelam a dura realidade deste segmento do mercado de trabalho.

As ocupações mais comuns eram, para os homens, o *landscape*, que significa, além de jardinagem, pequenos consertos, construção de muros, calçadas e limpeza de neve no inverno. As mulheres participavam da faxina doméstica, que também podia ser realizada por um casal, geralmente com a supervisão da mulher. Os brasileiros também começaram a encontrar vagas no cuidado de idosos, iniciando com o trabalho pesado de limpeza nos asilos, e, aproveitando cursos oferecidos, conseguiam chegar aos postos de auxiliar de enfermagem (SALES, 1999).

Com a chegada de um número cada vez maior de imigrantes, as redes sociais se expandiam e eram responsáveis pela rápida absorção dos brasileiros neste mercado de trabalho. Para ilustrar a importância da formação destas redes sociais, uma pesquisa realizada por Almeida (2001, 70) constatou que 77% dos entrevistados escolheram Framingham como destino da emigração devido à presença de familiares e/ou amigos.

Geralmente o imigrante contraía dívidas no Brasil para realizar a viagem, o que aumentava a necessidade de ganhar dinheiro o mais rápido possível, tornando esses indivíduos mais dispostos a aceitar as longas e até mesmo duplas ou triplas jornadas.

Este tipo de trabalho geralmente não é o mesmo tipo trabalho que era realizado no Brasil. Assis (1999) encontrou imigrantes fazendo trabalhos de faxina, mas que no Brasil eram engenheiros, secretárias executivas, bancários e professores. A diferença de ocupação entre o Brasil e os EUA também foi confirmada por Sales (1999) e Martes (2000 e 2011).

Analisando o exercício, pelos imigrantes em Massachusetts, desses trabalhos geralmente menos valorizados que aqueles que detinham no Brasil, Martes (2000) observa, porém, que o tipo de trabalho exercido, particularmente o de faxineira doméstica, é mais valorizado nos EUA que no Brasil, a ponto de faxineiras brasileiras nos EUA afirmarem que jamais desempenhariam o mesmo trabalho no Brasil. Em razão das diferenças essenciais na relação entre trabalhador e empregador nos EUA e no Brasil, a autora alega que a maior valorização deste tipo de trabalho decorre do valor relativamente alto dos pagamentos, de uma carga de trabalho menos pesada, e de sua autonomia, isto é, sua qualificação como business, ou “companhia de limpeza”, de modo que a faxineira considera-se dona de um negócio de prestação de serviços (MARTES, 2000: 101-103). O imigrante que desempenha serviços de limpeza doméstica não considera, portanto, que tem patrões, mas clientes que os tratam com respeito e confiança e pagam satisfatoriamente pelo serviço prestado. A própria formalidade desta relação nos EUA é vista como uma característica desta relação entre cliente e trabalhador autônomo, que tende mesmo a motivar o prestador de serviços a dedicar-se mais à qualidade de seu trabalho e assegurar, assim, a preferência e fidelidade da clientela por trabalhadores brasileiros. Deste modo, embora se dedicando a trabalhos sem prestígio social e vivendo em condições adversas, muitos imigrantes tendem a valorizar sua experiência e destacar seu sucesso no novo país (MARTES, 2011, 133-134).

A demanda por faxina doméstica resultava em pagamentos muito atraentes principalmente para as brasileiras. Isto gerou um fenômeno identificado por Martes (2000) de “venda de empregos”, onde a faxineira que está deixando uma residência negocia a indicação de sua substituta com as interessadas pela vaga que se abre, quem puder pagar por essa indicação ficará com a vaga.

Em resumo: Os imigrantes de nosso estudo de caso estão inseridos em uma situação maior de reestruturação econômica de Massachusetts, onde a demanda por mão

de obra barata constituiu um fator de atração para os brasileiros que procuravam escapar das dificuldades financeiras da crise dos anos 1980, mas cujas relações com os EUA remontam aos investimentos realizados pelas mineradoras americanas em Governador Valadares nas décadas de 1940 e 1950, e aos primeiros emigrantes valadarenses da década de 1960 e 1970.

Mesmo oferecendo menor prestígio social, as ocupações no mercado de mão de obra secundário permitiram a acumulação de um pequeno capital, que possibilitaria a procura de uma nova forma de ganhar dinheiro: abrir um pequeno comércio voltado para a comunidade brasileira.

A narrativa acima, ao procurar a ligação entre Governador Valadares e Framingham, duas localidades de importância secundária em seus países, encontrou suas causas nos grandes movimentos do capital. Creio que no movimento do espaço, isso corresponda ao que disse Santos (2008a, 25):

“É na medida em que a economia se complica que as relações entre variáveis se dão, não apenas localmente, mas a escalas espaciais cada vez mais amplas. O mais pequeno lugar, na mais distante fração do território, tem, hoje, relações diretas ou indiretas com outros lugares de onde lhe vêm matéria-prima, capital, mão de obra, recursos diversos e ordens. Desse modo, o papel regulador das funções locais tende a escapar, parcialmente ou no todo, menos ou mais, ao que ainda se poderia chamar de sociedade local, para cair nas mãos de centros de decisão longínquos e estranhos às finalidades próprias da sociedade local”.

No próximo capítulo, continua a narrativa da trajetória dos imigrantes brasileiros, agora com destaque para sua instalação em Framingham, procurando entender como os imigrantes começaram a formar uma comunidade nesta municipalidade, transformando assim o lugar.

3 - OS BRASILEIROS E A RECUPERAÇÃO DA DOWNTOWN

A procura das origens do fluxo migratório mostrou como a paisagem, como veículo para se entender o espaço, pode abranger escalas globais. Neste capítulo retorno à paisagem da Downtown Framingham, onde o percurso da comunidade brasileira, é também a história da requalificação dos imóveis, e portanto da paisagem.

Quando analisamos a implementação de grandes projetos, privados ou públicos, podemos com mais facilidade identificar os principais agentes de transformação. Mas como proceder quando os agentes são pessoas comuns, que aos poucos vão transformando o lugar?

Creio que a resposta pode ser encontrada em Leite (1994, 71), :

“neste final de século já existe uma nova maneira de integração entre os planos de definição da paisagem: o plano horizontal, ou das formas de organização e atuação dos grupos sociais no cotidiano, filtra e redefine, cada vez mais, as diretrizes de organização do plano vertical, o da hierarquia econômica, política e administrativa”.

Cotidiano aqui é a palavra chave. Este capítulo tem a intenção de acompanhar as pequenas ações da comunidade brasileira que transformaram a paisagem. Sendo esta tarefa impossível de ser realizada por completo, a solução foi procurar selecionar alguns eventos que pudessem, pelo menos, esboçar um quadro da atuação desse plano horizontal, tão importante, mas também tão disperso em um sem número de pequenos agentes.

Começarei mostrando que, de fato, a concentração brasileira está na Downtown: “As ruas Beaver, First, Second, Kendall, Weld, Union, Waverley, Concord, Universal, Leland, quase todas cabendo em um quadrilátero do mapa de Framingham, são as principais ruas onde se concentram os condomínios habitados pelos brasileiros, no lado sul da cidade, sobretudo ao sul da ferrovia” (SALES, 1999, 60). A autora também observa a divisão social:

“não é privilégio de Framingham ter a área geográfica da cidade marcada por divisões sociais e étnicas. No caso de Framingham, a divisão entre o norte e o sul da cidade é feita a partir de dois marcos: a Route 9 e a ferrovia. Baseados nos depoimentos obtidos para seu profile de Framingham, Sanders et alii dizem que ‘parece haver um consenso de que a parte que fica ao sul da estrada de ferro é a seção residencial menos desejável, e algumas pessoas de

lá dizem odiar os trilhos, pela distinção social que eles representam. ‘Do outro lado dos trilhos’ é uma expressão significativa” (SALES, 1999, 61).

Logo do “outro lado dos trilhos” está localizada a paróquia de Saint Tarcisius, na rua Waverley, frequentada por brasileiros até hoje, e que no começo da década de 1990 era um dos únicos pontos de encontro dessa nascente comunidade. O Padre Roque Petussi (2013), que foi pároco desta igreja no período de 1992 a 1998, em entrevista para este mestrado, declarou que no início dos anos 1990 não havia ainda nenhum comércio entre brasileiros, apenas a ocupação dos setores de baixos salários da economia de Massachusetts. Os trabalhos não precisavam ser realizados especificamente em Framingham, já que a aquisição de um carro usado era acessível, além do uso de caronas e transporte dos empregadores. Os rendimentos do trabalho eram guardados para voltar para casa, e a ideia de um comércio interno surgiu pelos seguintes motivos: primeiro, o desconhecimento da língua inglesa trazia grandes dificuldades para os brasileiros fazerem suas compras nos EUA, segundo, a falta de produtos básicos de nossa culinária, como o arroz e o feijão, e, terceiro, o desejo de notícias do Brasil, que nesse momento, pouco antes da disseminação da internet, ainda dependia de jornais, revistas e fitas VHS com gravações de programas de televisão.

As primeiras iniciativas foram a encomenda de contêineres por parte de alguns imigrantes de espírito empreendedor, que já haviam acumulado algum capital, e a venda de toda a carga, calças jeans, camisetas, tênis, arroz, feijão, jornais, revistas e fitas VHS com novelas brasileiras, não demorava mais de um dia, “chegava na sexta e acabava no sábado”.

Pode parecer estranho que haja necessidade de comprar uma calça jeans, camisetas, ou tênis importados do Brasil nos Estados Unidos, mas como dissemos, o desconhecimento da língua não permitia que os brasileiros entrassem em uma loja e explicassem que tipo de calça queriam, a cor, o modelo e demais tipos de informações que precisam ser trocadas entre o vendedor e o comprador quando o assunto é vestuário. O feijão podia ser comprado em um mercado, apontando-se para o produto e sinalizando quantas unidades, mas nesse caso, o feijão consumido nos EUA é o feijão enlatado mexicano, estranho ao paladar brasileiro. Os jornais, revistas e fitas VHS com novelas atendiam mais às necessidades psicológicas de matar saudade do Brasil do que às necessidades práticas como os itens de vestuário (informação verbal)⁸.

⁸ Informação fornecida por Petussi em São Paulo, em 2013.

Sales (1999, 140) narra que em uma das casas dos brasileiros que visitou, “o pessoal chegava ao requinte de sentar em frente à TV e passar primeiro um capítulo da novela das 6, depois das 7 e depois das 8, assim mesmo na sequência, deixando para o dia seguinte a continuação (isso com uma semana de atraso em relação à programação brasileira)”. Com os parentes eram trocadas cartas, nas quais se percebe a articulação com os que ficaram no Brasil e os desejos de retorno da grande maioria deles naquele momento, o que se traduziu em investimentos, quando possível, ou remessas de dinheiro para a família, necessidade que mobilizou também uma rede de agentes em Framingham para envio de dinheiro e outra rede em Valadares para receber esse dinheiro (ASSIS, 1999).

Mesmo com os custos do transporte, a demanda por produtos brasileiros deste nicho de mercado resultava em grandes lucros, o que fez com que a iniciativa de ocupar os espaços comerciais fixos na Downtown começasse a parecer viável. Um caso ilustrativo é o da padaria Pão Brasil, um dos mais conhecidos e bem-sucedidos negócios brasileiros em Framingham. Ela começou com a percepção dos irmãos Tânia e Elias Fernandes da demanda pelo nosso pãozinho francês. Os irmãos então alugaram uma pequena loja na Hollis Street para vender apenas este único tipo de pão. O padeiro foi trazido do Brasil com o dinheiro que os irmãos ganhavam no *landscape* (pequenas obras e jardinagem), e na faxina doméstica. A padaria foi tão bem sucedida que os irmãos deixaram suas ocupações para cuidar apenas do estabelecimento, que hoje tem duas unidades em Framingham e mais uma filial em Allston e outra em Milford, ambas distantes cerca de 25 km da matriz.

Outras ideias iam surgindo. Petussi (2013) conta que na paróquia de Saint Tarcisus após a missa, ele perguntava para os fiéis o que achavam de um serviço de marmitas, pois um membro da comunidade estava interessado investir nesse negócio. Se a resposta fosse positiva, ou seja, que a comunidade estava disposta a comprar as marmitas, portanto, garantindo o retorno do investimento, o serviço era montado, e neste caso, com direito a benção do padre no dia da inauguração⁹.

Nas igrejas evangélicas que se estabeleciam para os brasileiros em Framingham, além do culto, era formado um ponto de encontro para a troca de informações de negócios dos mais variados tipos. E, assim, as igrejas, e depois os primeiros

⁹ Millman (1997, 210) registra uma homilia proferida pelo Pe. Roque em Framingham nesta época: Deus fez a terra e o homem fez as fronteiras. Ir para qualquer lado do mundo para seu próprio bem é o modo de Deus. Não poder ir por causa das fronteiras e da lei é o modo do Homem. Nós seguimos o modo de Deus.

estabelecimentos comerciais, tornaram-se pontos de troca de informações, como se evidencia no depoimento dado por um dono de joalheria no centro de Framingham para Sales (1999, 102):

“... você vê que nós temos a mesa do café ali fora, a pessoa não vem aqui só para comprar joia, ela vem também desabafar, vem conversar, olhar o jornalzinho. Ele vem sentir um bocado do cantinho do Brasil aqui para ver se ele dilui um pouco dessa angústia, dessa vontade doida que no fundo ele tem de voltar. E os americanos não entendem isso, eles não entendem um cafezinho com três ou quatro pessoas batendo papo”.

Assim, a linha formada pelo corredor da Concord Street e da Hollis Street, que estava com alta vacância, foi sendo ocupada pelo pequeno comércio brasileiro. Os imóveis da região, que já contavam com muitos brasileiros, mas que ainda apresentavam muitas unidades em mau estado, também ofereceram oportunidades de negócios. Surgiram empreendedores brasileiros que, tirando partido da situação, investiram na recuperação de casas com a *Operation Red*, criada em Framingham, e que teve destaque na imprensa americana (THE NEW YORK TIMES, 1997) ao adotar o procedimento de fixar, nas casas vazias, tapumes pintados de vermelho intenso, e escrever em uma faixa o nome do proprietário. A ideia era expor o proprietário que não cuidava do seu imóvel a uma condenação pública. Segundo o comissário de obras Lewis Colten, a operação funcionou, pois os proprietários entravam em contato imediatamente para saber como poderiam remediar a situação.

Sales (1999) documenta a trajetória de Miguel, que entrou no mercado de trabalho americano pelos empregos de limpeza pesada, atuando na área de Framingham e na vizinha Marlborough, acumulando três empregos de tempo parcial em restaurantes e depois também em limpeza doméstica juntamente com sua mulher. Quando conseguiu dinheiro suficiente para montar um negócio, comprou uma oficina mecânica que logo acabou por tornar-se um negócio secundário depois que ele começou a comprar alguns imóveis vazios marcados pela *Operation Red*: “um desses imóveis que ele comprou por US\$ 90 mil e reformou, está avaliado hoje em US\$ 300 mil. Em 1997 ele [Miguel] já era proprietário de seis destes imóveis (SALES, 1999, 71)”. A pesquisadora ainda ressaltava que a entrevista com este empreendedor, foi realizada em seu mais novo empreendimento, um restaurante no centro de Framingham, montado com a intenção de introduzir seu irmão mais velho no negócio.

Nesse período da década de 1990 a paróquia de Saint Tarcisius chegou a alugar apartamentos no condomínio Brookfield para receber os imigrantes recém-chegados. Petussi (2013) conta que muitos chegavam exaustos e desidratados, pois a fama de Governador Valadares fez com que o consulado americano no Brasil restringisse fortemente a concessão de vistos para as pessoas desta localidade, sendo então necessário, para muitos imigrantes, fazer a travessia pela fronteira do México utilizando os atravessadores de fronteira conhecidos como “coiotes”. Após a arriscada travessia da fronteira, os brasileiros ainda tinham que cruzar cerca de quatro mil quilômetros dentro do território americano até finalmente chegar à Massachusetts.

Segundo Margolis (2013), este tipo de entrada nos EUA, partindo de Governador Valadares até Framingham, criou uma rede que oferecia um serviço completo, que começando com uma viagem de ônibus da cidade até o Rio de Janeiro ou São Paulo, seguida do voo até a Cidade do México, o trabalho dos coiotes na fronteira e o transporte de van que levava os imigrantes até o destino em Massachusetts. A viagem toda levava em média um pouco mais de sete dias. O assim chamado “pacote de contrabando” pode ser resumido pela declaração de um dos moradores de Governador Valadares em Mineo (*apud* MARGOLIS, 2013, 93): “Eles entregam você em Framingham [Massachusetts] ou em qualquer outro lugar nos EUA quase como a United Parcel Service ou a Federal Express”.

O condomínio Brookfield, que recebia estes imigrantes recém-chegados do México, estava com uma grande oferta de domicílios pois sua construção do início da década de 1970 tinha como objetivo os operários da planta da General Motors. Com a saída desta fábrica, abriu-se uma grande vacância neste condomínio. “Ainda que o trabalho fabril que alimentou um século de imigração não exista mais, as casas multifamiliares, os *triple deckers*¹⁰, e os bangalôs que se ergueram a uma curta distância da Dennison e da GM ainda estão lá” (MILLMAN, 1997, 230, tradução nossa).

A saída da planta da General Motors deixou vazio um imenso galpão na parte sul da Downtown. Ele é utilizado desde então pela empresa de leilões de veículos, a ADESA, uma empresa de Carmel, Indiana, com mais de cinquenta unidades nos EUA, além de unidades no Canadá e México. A unidade de Framingham, ADESA – Boston, opera leilões semanais todas as sextas-feiras, quinzenais às terças e quintas, além de leilões mensais especiais. Para atender à necessidade da ADESA de limpeza e

¹⁰ Os *triple deckers* são edifícios de três andares, de uso residencial multifamiliar, que nos Estados Unidos estão sempre associados às classes menos favorecidas.

polimento dos carros que chegam para o leilão, muitos brasileiros, especialmente homens, se dedicaram a esta tarefa em jornadas também bastante exaustivas cobrando menos e trabalhando mais tempo que seus concorrentes porto-riquenhos. Pequenas oficinas para reparos também foram montadas por brasileiros para atender os outros brasileiros da comunidade que, além dos serviços rotineiros de revisões, trocas de óleo, limpeza, também demandavam muitos consertos das batidas ocorridas pelo fato de dormirem ao volante, resultado das extenuantes jornadas de trabalho.

Os motoristas brasileiros tinham muita dificuldade para conversar com os policiais quando eram parados guiando seus automóveis, pois como não compreendiam o inglês, e o procedimento padrão da polícia americana é pedir para que o motorista fique dentro do carro durante a verificação, hábito estranho para os brasileiros, que costumam sair de seus carros¹¹. Isto gerava situações tensas. O Padre Roque, então, passou a usar um Pager para ser avisado pela polícia quando algum brasileiro era parado e não conseguia se comunicar. O Pager também era utilizado para atender chamadas dos funcionários do hospital que não conseguiam entender o que os brasileiros estavam tentando pedir (PETUSSI, 2013).

As faxineiras também tinham no carro um importante instrumento de trabalho. Muitas delas que moram em Framingham estenderam seus serviços a alguns dos mais ricos subúrbios de Boston, como Wellesley, Natick, e Sudbury (MILLMAN, 1997). Estas localidades, que não possuem a mesma população imigrante que Framingham possui, também necessitam de trabalhadores confiáveis. O percurso de Framingham para estes locais gira em torno de 10 a 23 minutos, e isto torna o negócio de limpeza doméstica muito mais sedutor para aqueles que procuram ganhar tanto dinheiro por dia quanto possível (SKORCZESKI, 2009).

Este grande deslocamento não é restrito à comunidade brasileira em Framingham, pois apenas 32% da força de trabalho residente tem emprego na municipalidade, sendo Boston o segundo destino com 10% e Natick o terceiro com 8,5% (TOF, 2008, 84).

O ano de 1994 pode ser considerado um divisor de águas na história da comunidade brasileira em Framingham (SALES, 1999), por dois motivos: primeiro, as celebrações da vitória brasileira na copa de 1994, e, segundo, o começo da mudança de expectativa de retorno por uma parte significativa dos emigrantes.

¹¹ Sobre a obtenção de carteiras de motorista falsas consultar SALES, 1999.

As celebrações da vitória brasileira na Copa de 1994, realizada nos EUA, encheram a Concord Street, em frente ao *Town Hall*, de pessoas com camisas amarelas e bandeiras do Brasil, apitando e tocando samba, mostrando para muitos habitantes de Framingham que ali havia uma nacionalidade específica, a brasileira.

A alteração dos planos de retorno para uma permanência mais longa ou até definitiva em Framingham refletia o sucesso dos empreendimentos de alguns, mas também a necessidade de outros de ficar por mais tempo para completar a soma de dinheiro que julgavam suficiente para retornar. Em ambos os casos, o importante é a mudança de atitude dos brasileiros, que passaram a se interessar mais pelos destinos da região que habitavam.

Tanto as comemorações da copa, quanto a alteração dos planos de retorno são transformadores do lugar. O primeiro pelo seu caráter simbólico de expressão de uma nacionalidade, e o segundo pelo investimento efetivo na requalificação de imóveis, reflexo do aumento da perspectiva de permanência. Comenta Leite (2011a, 75):

“O processo de construção do lugar é um processo de representação de relações sociais, que faz com que o simbólico se transforme, por meio de intervenções formais ou informais, em realidades materiais, em ordem efetiva dos objetos sobre o território. Como as relações sociais locais são, na atualidade, cada vez mais influenciadas por fenômenos econômicos, políticos e culturais de caráter global, sua representação por meio de objetos qualificados é uma representação local diversificada - e não determinada *a priori* - e obedece aos impulsos da escala global.

Sendo assim, parece que apenas pela apropriação efetiva - que transcende o simples uso - de seu lugar de vida, a sociedade pode qualificar as determinações econômicas ou políticas da escala global, construindo uma paisagem narrativa, com sentido cultural”.

A apropriação efetiva logo começou a ser notada em Framingham, Sales (1999, 65) cita matéria publicada no Boston Sunday Globe, em dezembro de 1994, intitulada “Construindo uma nova vida – Nova onda levanta Framingham”, que em sua reportagem diz:

“Naquele centro da cidade, sinais de decadência estavam por toda parte – lojas vazias, calçadas sujas e pessoas vendendo drogas em esquinas escuras. Então os novos habitantes (*newcomers*) começaram a chegar em torno da última década, com seus sonhos de uma nova vida. Eles vinham de Porto Rico, Costa Rica, Guatemala e Brasil – especialmente Brasil. Alguns encontraram trabalho como operários de construção, jardineiros e garçons. Outros, tendo juntado algum dinheiro desses empregos, alugaram as lojas

vazias, limpavam suas calçadas e, com a sua presença, ajudaram a expulsar os vendedores de drogas. Hoje, o novo centro da cidade, com menos crime e mais lojas, levanta-se como um símbolo palpável da mais recente mudança histórica na demografia de Framingham desde a chegada dos irlandeses que vieram trabalhar na indústria têxtil daquele município [...] Agora são os brasileiros, liderando uma onda de *newcomers* de outro hemisfério, a forjar uma nova identidade em Framingham para o próximo século”.

Um importante ponto de vista para também é fornecido por John Stefanini, deputado estadual de Massachusetts, e ex-membro do Board of Selectmen de Framingham, para Sales (1999, 66):

“No início dos anos 90, ele havia alugado um escritório de campanha na área central de Framingham por apenas USD 150,00 por mês, e poderia ter conseguido facilmente um imóvel para alugar, pois 50% dos imóveis estavam desocupados. Já em 1996, quando novamente ele precisou alugar um escritório de campanha na mesma área, já não encontrou espaço disponível. Conseguiu um espaço bem menor do que o de anos anteriores, e tendo que pagar muito mais que o dobro pelo aluguel.”

No mesmo depoimento, Stefanini compara o empreendedorismo da comunidade brasileira com o da comunidade porto-riquenha, dizendo que, apesar desta última estar em Framingham há duas ou três gerações, ela não possui ainda negócios familiares ou empresariais. A comunidade brasileira, por sua vez, apesar de estar na região há apenas dez anos, já possui vários negócios. Seguindo sua comparação, o deputado comenta que a comunidade italiana, que se estabeleceu no início do século XX em Framingham, precisou esperar a sua segunda geração para se tornar política e socialmente ativa e abrir negócios próprios, “enquanto os brasileiros imediatamente se tornaram proprietários de seus negócios empresariais e familiares” (SALES, 1999, 68).

Uma visão mais crua, mas não menos positiva, do trabalho da comunidade brasileira é dada pelo jornalista Joel Millman (*apud* SKORCZESKI, 2009, 16, tradução nossa): “Ao longo de toda a Hollis Street, com efeito, vidros quebrados, vômito e lixo deram lugar a um próspero cenário de novos salões de beleza, lojas de roupas íntimas, magazines e lojas, praticamente todos abertos por imigrantes do Brasil”.

Outro jornalista, Chris Bergeron (*apud* HERRING, 2000, 360, tradução nossa), escreveu que “... negócios brasileiros despontaram, ocupando muitas das fachadas vazias que manchavam Framingham durante aqueles magros anos. Uma nova Downtown nasceu”.

Os dados do US Census Bureau mostram um crescimento populacional da região da Downtown, entre 1990 e 2010, de 12,48%, muito maior que a média da municipalidade no mesmo período, de 4,8%, e mostra também um decréscimo em alguns locais da parte norte (ver Tabela 3).

Tabela 3 - Variação Populacional no período 1990 – 2010 em Framingham

Census Tracts	1990	2010	Variação
3831	7854	9140	14,0%
3832	5273	6046	12,7%
3833	2788	3042	8,3%
3834	4713	5540	14,9%
3835	8325	8032	-3,6%
3836	5519	6138	10,0%
3837	5173	5213	0,7%
3838	5631	5360	-5,0%
3839.01	7979	7628	-4,6%
3839.02	5472	5227	-4,6%
3840	6274	6952	9,7%
Total	65001	68318	4,8%

Fonte: US Census Bureau com tabulação do autor

A divisão territorial utilizada pelo Census Bureau designa cada porção como um *census tract*. A numeração destas divisões que correspondem à Downtown são as de número 3831, 3832, 3833 e 3834. Devido à sua condição de ilegal, não podemos precisar o quanto de brasileiros compõem a população que cresceu, mas uma estimativa de Skorczeski (2009) coloca os brasileiros como constituindo cerca de 50% da população da Downtown, especialmente ao sul da linha férrea¹².

¹² A escola pública *Woodrow Wilson Elementary*, localizada nessa área tem o currículo bilíngue português-inglês.

Figura 9 - Divisão em Census Tracts de Framingham utilizada pelo US Census Bureau

Fonte: Montagem sobre imagem de Google Maps

Figura 10 - Delimitação circular da Downtown utilizada pela administração local.

Fonte: Montagem sobre imagem de Google Maps

A Tabela 4 mostra que a ocupação residencial nos *census tracts* correspondentes à Downtown é de 94,7%, o que é praticamente apenas um ponto percentual abaixo da média da cidade, que é de 95,8%.

Tabela 4 - Taxa de ocupação residencial em Framingham para o ano de 2010

Census Tracts	Ocupação
3831	97,7%
3832	94,7%
3833	90,6%
3834	95,7%
3835	97,4%
3836	94,5%
3837	95,4%
3838	97,6%
3839.01	97,6%
3839.02	96,9%
3840	96,1%
Média	95,8%

Fonte: US Census Bureau com tabulação do autor

Alguns levantamentos sobre a Downtown delimitam a região com um círculo de meia milha (800 metros) e outro de uma milha (1.600 metros), cujo centro está na rua Concord, em frente ao *Town Hall*. Os dados da Tabela 5 e 6 utilizam este sistema (ver Figura 10), e mostram um acréscimo de 33% do número de negócios no período entre 1997 e 2006, também um aumento no número de empregados de 25%, o que mostra que este período é caracterizado por um grande aumento no número de negócios, reforçando a noção de que a revitalização é um fato também da atividade comercial e não apenas do aumento populacional.

Tabela 5 - Variação do número de negócios, empregados e população 1997 – 2006 dentro de 0,5 milha

	1997	2006	Variação
Negócios	680	905	33%
Empregados	9177	11496	25%
População	4689	6235	24,8%

Fonte: TOF, 2008b, com tabulação do autor

Tabela 6 - Variação do número de negócios, empregados e população 1997 – 2006 dentro de 1 milha

	1997	2006	Variação
Negócios	1168	1387	9%
Empregados	15768	16894	7%
População	17465	18982	9%

Fonte: TOF, 2008b, com tabulação do autor

O valor dos alugueis comerciais, mostrado na Tabela 7, é um indicador da retomada da atividade comercial. Apesar de a Downtown apresentar o menor valor de aluguel da municipalidade, a diferença é pequena em relação a outros pontos, exceto no caso do grande centro de compras Golden Triangle, onde é, em média, o dobro dos outros pontos.

Tabela 7 - Valor do aluguel comercial em Framingham em 2008

Localização	square foot(0,093m ²) por ano
Village Centers	10,00 a 15,00
Downtown	8,00 a 12,00
Union & Concord Streets	12,00 a 18,00
Route 9	12,00 a 20,00
Golden Triangle	20,00 a 40,00

Fonte: TOF, 2008b, com tabulação do autor

Apesar dos números favoráveis, a divisão de classes continua marcando a região da Downtown. A média da renda per capita ali é de US\$ 24.509, abaixo da média da municipalidade. Podemos encontrar ainda os extremos entre o *census tract* 3839.02, localizado ao norte da Route 9, com US\$ 51.363, e o *census tract* 3831, ao sul da linha férrea, com US\$ 15.040 (ver Tabela 8)¹³.

¹³ Segundo dados do IBGE, a renda per capita brasileira em 2010 era de US\$ 10.237.

Tabela 8 - Distribuição da renda per capita por *census tracts* para o ano de 2010 (em dólares)

(Downtown) 3831	15.040
(Downtown) 3832	25.190
(Downtown) 3833	28.054
(Downtown) 3834	29.752
3835	27.330
3836	35.581
3837	32.166
3838	43.991
3839.01	39.048
3839.02	51.353
3840	46.490
Média	34.000

Fonte: US Census Bureau com tabulação do autor

Os dados mostram claramente o papel positivo da comunidade brasileira. Contudo, o crescimento populacional e comercial não significou que a Downtown tenha se deixado de ser a região de menor renda per capita da municipalidade. Esta disparidade, dentro do território de Framingham, reflete a divisão do mercado de trabalho norte-americano em uma parcela com mão de obra de alta qualificação e salários compatíveis, e a outra constituída de trabalhadores, muitos deles imigrantes, com menor qualificação e salários, concentrados principalmente no setor de serviços.

Essa divisão do mercado de trabalho norte-americano já foi mencionada várias vezes nesta pesquisa. Segundo Martes (2000, 78):

Tal convergência também se estende à constatação de que uma das características dessa nova fase, impulsionada pela expansão de tecnologias altamente desenvolvidas, é a ampliação tanto da demanda por mão de obra superespecializada quanto da demanda por mão de obra de baixa qualificação. Não por acaso, tenta-se explicar a atual reestruturação da produção nos países industrializados buscando apoio em teorias cujos modelos visavam, até então a retratar a realidade econômica dos países não industrializados ou em desenvolvimento tanto na África quanto na América Latina.”

Transferindo essa discussão, específica do mercado de trabalho, para questões relativas ao espaço, o modelo de circuitos econômicos superior e inferior apresentado por Santos (1979) poderia contribuir para ampliarmos nosso estudo da “subeconomia de vizinhança”, ou, com aproximações, o que os sociólogos chamam de enclave étnico, desenvolvida dentro da comunidade brasileira?

Para os sociólogos o importante é verificar se existe um circuito econômico interno a uma determinada minoria que possa gerar um certo grau de independência dos que nela trabalham em relação ao mercado aberto, mas não está em seu escopo a questão do espaço.

Retornando a Milton Santos, a tarefa não é tão simples, pois sua preocupação era com a geografia dos países do terceiro mundo, e se, o mercado de trabalho bifurcado nos Estados Unidos pode encontrar paralelos nos países menos avançados, a sua infraestrutura física é muito diferente. A distribuição das atividades econômicas é muito menos concentrada, e os transportes estão bem estruturados.

Dito isto acredito que podemos pensar a subeconomia de vizinhança como uma maneira de requalificação de um local, e este foi o tema do capítulo, mas também a sua conexão com as outras áreas, dentro do espaço relacional, dessa maneira acredito que temos um ponto de partida.

Em Framingham a discussão sobre a revitalização da Downtown gerou a discussão sobre a sua função enquanto região. As disputas em trono dessa questão são o tema do próximo capítulo

4 - PLANOS DE REVITALIZAÇÃO PARA A DOWNTOWN

Para Ferrara (1988) As recuperações urbanas podem ser divididas em três categorias. A primeira é o restauro, que está inscrito na esfera da informação documental, onde o antigo é tomado como um juízo de valor, proporcionando uma volta ao passado, para capturar um significado que silencia o presente.

A segunda é a renovação, onde, o planejamento do uso ignora a memória que enraíza o urbano, para privilegiar um sistema de ordem imposto pelo projeto.

A terceira é o redesenho, situado “em uma espécie de areia movediça entre o passado e o presente. A partir de um desenho original - o passado - o redesenho revela e desvela o antigo em suas possibilidades de uso.”(FERRARA, 1988, 59).

O redesenho, ao transcender a objetividade técnica dos objetos para conferir-lhes novos usos, mostra sua sintonia com o paisagismo, para o qual segundo Leite (2011a, 71) :

“O entendimento da paisagem como um produto, um conjunto de objetos, seria, então, uma abstração, na medida em que, esvaziados de suas capacidades simbólicas, esses objetos denotariam sempre as mesmas capacidades funcionais, estáveis e cativas de um código absoluto e imutável. Os elementos do conjunto denotariam, eternamente, as mesmas funções, estabelecendo uma espécie de proposição necessária e definitiva da paisagem, interrompendo o fluxo difusor das inovações. Mas a funcionalidade dos objetos que constituem um sistema espacial é sempre socialmente experimentada e, portanto, submetida a ações as quais, ao longo do tempo, qualificam esses objetos, permitindo-lhes assumir conotações sucessivas”.

Não é difícil encontrar na Downtown de Framingham edifícios convertidos em igrejas evangélicas brasileiras¹⁴, o que mostra que em seu cotidiano, a ação transformadora da comunidade imigrante, dentro de suas limitações, é criativa perante a imposição técnica dos objetos. Mas será que o mesmo pode ser dito das ações da administração municipal? No capítulo anterior foi citada a divisão dos dois planos que atuam na definição da paisagem. O primeiro (horizontal) é o das formas de organização e atuação dos grupos sociais no cotidiano, e o segundo (o vertical), o da hierarquia econômica, política e administrativa. Esse segundo plano de definição é o assunto deste capítulo.

¹⁴ Por exemplo, a igreja pentecostal Shalom, na Hollis Street.

Framingham produziu três planos (1988, 1998 e 2008), focando na recuperação urbana da região da Downtown, a palavra usada em abundância nesses planos é revitalização (*revitalization*), porém sem uma definição clara de seus objetivos, deixando uma impressão vaga, uma polissemia pouco produtiva, e principalmente uma repetição de que a Downtown precisa ser revitalizada.

Por exemplo, em um trecho do Master Plan de 1988, lê-se que:

“As consequências de manter a Downtown na sua atual direção incluem continuado declínio econômico do varejo, alta vacância de escritórios e baixos valores de aluguel para comércio e escritórios. A probabilidade é que o distrito central de negócios continue a competir sem sucesso com os economicamente fortes shoppings regionais” (TOF, 1988, 28-29, tradução nossa).

E, mais adiante: “No passado esta área foi intensamente utilizada para propósitos industriais. O papel da porção sul está mudando. Como pode ser observado pela alta taxa de vacância industrial, de edifícios e numerosos anúncios de ‘vende-se’” (TOF, 1988, 39, tradução nossa).

Essas afirmações parecem ser um diagnóstico correto para aquele momento, mas com tudo que foi exposto sobre a requalificação promovida pela comunidade brasileira, é com espanto que vinte e três anos depois, em 2011, o Planning Board coloque na homepage da municipalidade, como parte de sua missão, a revitalização da Downtown nos seguintes termos:

“Imagine a Downtown de Framingham... um centro vibrante, amigável ao pedestre, com edifícios históricos renovados, sinalização atrativa, fácil acesso a estacionamento, à estação ferroviária e ao transporte público. Haveria uma grande variedade de atrações comerciais, artísticas, culturais e culinárias durante o dia assim como eventos noturnos empolgantes e seguros. (...) Imagine a Downtown de Framingham como um centro com sabor urbano” (TOF, 2011, tradução nossa).

Percebe-se, pela citação acima, que, pela ótica da administração municipal, nada aconteceu durante mais de duas décadas.

Para continuar a investigação, são necessárias algumas explicações sobre a estrutura administrativa deste estudo de caso.

Como não há uma tradução exata do termo *town* para o português é preciso distingui-la de *city* (cidade). Em Massachusetts¹⁵ existem *cities* e *towns*. Basicamente, as *towns* adotam o sistema de votação em assembleia aberta aos cidadãos votantes,

¹⁵ Nos Estados Unidos, as definições legais de *city* e *town* variam entre os estados.

chamada de *Town Meeting*, que é o poder legislativo, sendo o poder executivo exercido pelos *Boards*. As *cities*, por sua vez, são comandadas por prefeitos e uma câmara de vereadores. Em Massachusetts, geralmente, as municipalidades começaram como *towns* e com o crescimento populacional transformaram-se em *cities*. Boston, por exemplo, mudou seu regime de governo em 1822, quando atingiu uma população de 44 mil habitantes. Framingham, quando atingiu quase 30 mil habitantes em 1949 e estava ciente que a população continuaria a crescer rapidamente, ao invés de se transformar em *city*, adotou uma fórmula intermediária de governo, o *representative town meeting*, cuja antiga assembleia, aberta a todos os cidadãos votantes, foi substituída por uma assembleia de 216 membros, onde doze representantes eleitos representam cada um dos dezoito distritos (*precincts*) em que está dividido o território da municipalidade.

Em 1996 foi aprovada a criação de um novo cargo, o *town manager*. Ele não tem os mesmos poderes de um prefeito, sendo sua função agilizar os procedimentos do poder executivo, a cargo dos *boards*. Anualmente é convocada a assembleia geral (*town meeting*), geralmente dividida em *town meeting* da primavera, em abril/maio, e *town meeting* de outono, em outubro/novembro. Cada uma destas convocações dura cerca de duas semanas. Em casos especiais pode ser convocada uma assembleia geral extraordinária. Cabe ao *town meeting* aprovar as propostas elaboradas pelos *boards*. O *Planning Board* é um dos mais poderosos *boards* do governo local e entre suas atribuições estão a criação dos projetos de revitalização, o zoneamento, planos diretores e aprovação ou não de projetos de investidores privados. Portanto, para nossa análise, é o *Planning Board* o principal poder político e administrativo nas iniciativas de revitalização da Downtown.

Em prosseguimento à análise acerca deste contraste entre o trabalho bem sucedido da comunidade brasileira, e as avaliações negativas do *Planning Board*, usarei como ferramenta a seguinte definição de região utilizada por Leite (1994, 50):

“A região, enquanto categoria espacial, é, assim, parte fundamental do processo de conferir valores ao território, e está sempre intimamente associada aos padrões culturais, à história econômica, ao modo de produção da sociedade, e à relação existente entre os elementos do espaço – os homens, as firmas, as instituições, o meio ecológico e as infraestruturas. Essa relação se estabelece tanto a partir da atuação da sociedade – que a define por meio de critérios sociais, econômicos e culturais – quanto a partir da atuação do Estado, que a define por meio de critérios políticos e administrativos”.

Partindo desta definição, entendo que o problema está na atribuição de valores à região denominada de Downtown. O Master Plan (MP) de 1988, o Downtown Framingham Economic Development Strategic Plan (DFEDSP) de 1998 e o Master Plan (MP) de 2008 lutam para definir uma nova função para a Downtown depois da constatação da perda de sua importância comercial e industrial. O que os planos têm em comum é a ideia de que o sucesso para a revitalização está em uma aposta na diferenciação do comércio local em relação aos shoppings centers e no incentivo à maior utilização para uso residencial. Apesar destes pontos em comum, pequenas diferenças revelam mudanças bastante significativas em relação à visão da municipalidade sobre a comunidade brasileira.

No Master Plan de 1988 está dito que a Downtown precisa encontrar uma nova função, mas não existe ainda nenhuma menção à comunidade brasileira, assim como a qualquer outra comunidade imigrante, restando apenas uma sugestão um tanto quanto vaga de comércio diferenciado em relação aos shoppings centers.

O DFEDSP (1998), onde se pode perceber uma escrita otimista, reconhece que a Downtown já tem fortes sinais de revitalização, e que os comerciantes brasileiros são a principal comunidade responsável por esta revitalização, sendo capazes até de atrair consumidores não só de Framingham, mas também de cidades vizinhas, devido ao caráter multicultural presente trazido pelos imigrantes.

O Master Plan de 2008 já busca atrair um público mais sofisticado para a Downtown e quase todo o assunto da revitalização está concentrado em uma sessão que identifica a entidade Framingham Downtown Renaissance (FDR) como a responsável por encampar os projetos com esta finalidade.

Ante o problema comum aos três planos (1988, 1998 e 2008), o de determinar uma nova função para a Downtown como forma de promover sua revitalização, e a evolução de princípios de um plano a outro, será relevante estudar seus pontos fundamentais, de maneira a compreender o discurso de revitalização tal como elaborado pela municipalidade de Framingham.

O MASTER PLAN DE 1988

O plano caracteriza a Downtown como o antigo centro varejista de Framingham, constituído naquele momento, apenas de pequenas lojas, serviços e restaurantes. Aponta

também que a competição dos shopping Centers regionais próximos reduziram a “viabilidade da Downtown como um centro importante de negócios” (TOF, 1988, 26, tradução nossa). Muitas lojas da Downtown serviam principalmente aos serviços governamentais que ocupam a área devido à presença da sede do governo municipal.

Apesar de aludir a alguns sinais de revitalização, sem especificá-los, o plano considera que a situação é, no geral, pouco favorável, com um grande número de lojas fechadas e onde “prevalecem altas taxas de vacância tanto ao nível do chão quanto nos andares superiores” (TOF, 1988, 27, tradução nossa).

Além da concorrência dos shopping centers, outro fator apontado como um problema da região naquele período é a escassez de vagas de estacionamento. Dados estes dois problemas, busca-se então definir uma nova função para a região do ponto de vista político-administrativo:

“Um novo papel deve ser estabelecido para a Downtown que reflita um novo caráter e propósito. Fundamental para este novo papel é o reconhecimento que a área não pode competir com os shoppings regionais orientados para o automóvel. Para evitar futuro declínio econômico um papel diferenciado deve ser estabelecido para a Downtown” (TOF, 1988, 27, tradução nossa).

O plano apresenta três alternativas de desenvolvimento para a região. A primeira seria uma não intervenção na área, cujas consequências incluiriam “continuado declínio econômico do varejo, alta vacância de escritórios e baixos valores de aluguel para comércio e escritórios” (TOF, 1988, 28, tradução nossa). Situação que seria agravada pelos problemas de tráfego e estacionamento. A área também continuaria preterida pelos consumidores em favor dos grandes shopping centers.

A segunda alternativa seria enfrentar a competição com os shoppings, oferecendo serviços e produtos do mesmo tipo, o que envolveria implantação de grandes lojas de departamentos e também o fornecimento de áreas de estacionamento compatíveis. Os resultados disso seriam a necessidade de demolições e a eliminação do varejo local. Como a região não dispõe do mesmo acesso que a Route 9 oferece ao shopping center, esta alternativa não oferece oportunidade de sucesso.

A terceira, apontada como a melhor, seria desenvolver “atividades de varejo para as necessidades da vizinhança e dos escritórios, e também do governo municipal” (TOF, 1988, 28, tradução nossa), além de promover o uso residencial da área, que geraria um mercado para varejo e outras atividades econômicas na Downtown, mantendo, ali ciclos de atividades 24h. Os edifícios de escritório, então com altas taxas de vacância,

poderiam ser adaptados para uso múltiplo, com o residencial reservado para o segundo e terceiro andares.

Para a porção ao sul da linha do trem, é destacado como principal problema o encolhimento do setor industrial, cuja solução seria a facilitação de mudança da área de manufatureira para residencial, levando em conta a necessidade de um estudo pormenorizado, pois “algumas áreas, normalmente usadas para manufatura, foram contaminadas pelo despejo de material tóxico, necessitando de limpeza ou contenção para permitir o uso residencial” (TOF, 1988, 40, tradução nossa).

Do exposto, entendo que a busca da nova função é tímida, pois ao tentar resolver um problema de uma área com grandes sinais de abandono, não avança em uma conexão desta região com as outras regiões da cidade, limitando-se a sugerir soluções que, mesmo se bem sucedidas, não mostram claramente como ela estaria inserida em um projeto de desenvolvimento para Framingham, ao contrário, parece colocar a região em uma posição defensiva em relação aos shopping centers, como uma maneira de evitar uma deteriorização ainda maior do lugar. Não existe ainda, neste plano, menção à comunidade brasileira, que neste momento estava começando sua instalação, mas sem ainda abrir negócios com visibilidade, situação que mudaria bastante nos dez anos seguintes e está refletida no plano que veremos a seguir.

O DOWNTOWN FRAMINGHAM ECONOMIC DEVELOPMENT STRATEGIC PLAN DE 1998

Este plano parte de uma avaliação bastante diferente do anterior, afirmando: “Atualmente, existe um clima de otimismo e oportunidade na Downtown de Framingham” (TOF, 1998, i, tradução nossa), pois a avaliação indica que “novos investimentos privados estão mostrando interesse na Downtown e as vacâncias estão diminuindo” (TOF, 1998, i, tradução nossa). A própria existência do plano indica que há um momento favorável para a mobilização: “Este plano estratégico de desenvolvimento econômico foi encomendado pela municipalidade de Framingham para prover um plano para ações coordenadas de entidades públicas, privadas e também indivíduos para revitalizar o distrito comercial da Downtown” (TOF, 1998, i, tradução nossa). Estas ações coordenadas referem-se também a uma variedade de projetos: “a ênfase está na coordenação de uma série de iniciativas ao invés de um ou dois grandes projetos” (TOF, 1998, i, tradução nossa).

A presença dos imigrantes já é entendida como positiva: “empreendedores imigrantes de todo o mundo uniram-se aos negócios tradicionais ao longo do corredor de comércio da Downtown” (TOF, 1998, 1, tradução nossa), e a comunidade brasileira também já é reconhecida como a “comunidade de negócios imigrantes mais visível da Downtown” (TOF, 1998, 1, tradução nossa).

O próprio plano oferece um pequeno histórico sobre os imigrantes brasileiros, reforçando nossa perspectiva de que a década de 1990 presenciou acontecimentos decisivos para a constituição desta comunidade em Framingham: “A comunidade brasileira começou a chegar em peso há apenas dez ou doze anos atrás, e é particularmente visível devido à sua presença comercial na Downtown” (TOF, 1998, 8, tradução nossa). Naquele momento o plano estimava a presença de 5 a 6 mil brasileiros com cerca de 200 negócios conhecidos, muitos deles pequenas empresas pessoais, e:

“Ao longo do corredor da Downtown empreendedores brasileiros começaram a alugar lojas vazias a partir de 1992 e existe agora uma variedade de negócios, desde lanchonetes até joalherias e serviços profissionais. Muitos destes negócios são voltados primordialmente para a comunidade brasileira da região, mas alguns estão começando a ter mais clientes não brasileiros” (TOF, 1998, 8, tradução nossa).

Apesar deste clima positivo, continua a busca por uma função, agora também chamada de identidade, para a região:

“Todos concordam que a Downtown tem um problema de imagem e de identidade. Um esforço de revitalização precisa definir e comunicar uma identidade para a Downtown que seja compatível com seu caráter histórico, urbano e multicultural. Ao colocar ênfase em sua atmosfera de pequenos negócios comprometidos com o atendimento à clientela, a Downtown pode diferenciar-se das grandes lojas de cadeia e shoppings da Route 9.” (TOF, 1998, 62, tradução nossa).

Para este problema de identidade, são realizadas propostas de intervenção direta na paisagem local, sendo a principal delas a consolidação das atividades comerciais da Downtown em áreas definidas, com a instalação de portais de entrada. Para este portal, desenvolver-se-ia um logotipo com um slogan que comunicasse que “a Downtown de Framingham é um distrito comercial seguro, vibrante, interessante e multicultural” (TOF, 1998, iv, tradução nossa), e também que celebrasse seu “caráter histórico, tradicional e, ainda assim, diverso” (TOF, 1998, iv, tradução nossa). Algumas sugestões foram “*Framingham Crossworlds*”, “*Framingham Mainstreet*” e “*Cosmopolitan Framingham*”.

Também em relação à sinalização do comércio é apontado que as lojas brasileiras poderiam ser encorajadas a providenciar letreiros e vitrines também em inglês para expandir sua clientela.

A coordenação destas iniciativas foi deixada a cargo de uma organização sem fins lucrativos, chamada *Downtown Solutions*, que seguiria um plano de cinco M's da consultora Dolores Palma:

“*Management*: gerenciar a Downtown como se fosse uma única entidade comercial, como um shopping. *Market Knowledge*: conhecer o seu nicho de mercado e quem são seus consumidores alvo. *Marketing*: divulgar e promover a Downtown para que ela possa se comunicar com seu público alvo. *Maintenance*: torne a Downtown sedutora, mantendo altos padrões de manutenção de propriedades tanto públicas como privadas. *Money*: criar sistemas de financiamento que forneçam fundos adequados, previsíveis e confiáveis para implementar o plano da Downtown” (TOF, 1998, 3, tradução nossa).

Além do comércio, o plano sugere que sejam seguidas as indicações do Master Plan de 1988, onde são apontados os benefícios de promover uso residencial na região, especialmente através de habitações que aproveitem os espaços vagos, comerciais e de escritório, nos andares superiores dos edifícios comerciais.

As novidades deste plano em relação ao Master Plan de 1988 são o reconhecimento do papel importante da comunidade brasileira, e a organização da *Downtown Solutions*, com o objetivo de coordenar as iniciativas tanto públicas quanto privadas, e angariar financiamento para o projeto de revitalização. Este esforço de coordenação reconheceu a importância do surgimento do *The Brazilian Business and Community Council* em 1997, que, pela primeira vez, deu voz à “comunidade de negócios imigrante mais visível da Downtown” (TOF, 1998, 1, tradução nossa).

No entanto, não se percebe uma verdadeira evolução no sentido de realmente encontrar uma nova função para a Downtown que esteja ligada a um plano de desenvolvimento para toda Framingham. O que realmente se constata são apenas sugestões de pequenas melhorias, visando manter a posição defensiva em relação aos shoppings, que já constavam no *Master Plan* de 1988. Se a comunidade brasileira é celebrada como elemento fundamental de revitalização urbana, ela é retratada no plano como uma comunidade voltada para si mesma, com presença no local, mas não verdadeiramente integrada numa dinâmica regional: “a nova diversidade da Downtown

e seu antigo caráter histórico e cívico ainda não se uniram em uma única identidade que contraste efetivamente com os shoppings da Route 9” (TOF, 1998, 38, tradução nossa).

O MASTER PLAN DE 2008

O Plano de 2008 reflete os acontecimentos da década de 2000, onde a Downtown tornou-se interessante para investidores privados realizarem grandes projetos para requalificação de antigos edifícios e destiná-los a residências de padrão mais elevado do que as até então existentes. Seguindo esta tendência de focar em um público mais sofisticado, o plano recomendava a conversão de alguns edifícios em *lofts*, inclusive colocando-se como “alternativa economicamente viável para artistas e outros profissionais criativos de Boston e Cambridge” (TOF, 2008b, 50, tradução nossa), permitindo o uso dos chamados *live-work spaces*, pequenos estúdios em que é permitido viver e trabalhar no mesmo espaço.

A justificativa para trazer artistas e profissionais criativos encontra embasamento, segundo o plano, no fato de que as atividades culturais e artísticas, além de suas contribuições para a qualidade de vida em uma comunidade, colaboram para o desenvolvimento econômico através do gasto gerado em produtos e serviços, consequentemente gerando empregos. Os eventos artísticos melhoram o mercado para restaurantes, negócios ligados ao turismo, tais como *gifts shops* e postos de gasolina: “A ‘indústria’ das artes é de fato um grande contribuidor para a economia de uma região e das cidades onde estão localizadas” (TOF, 2008a, 94, tradução nossa).

Além de artistas, o termo “profissionais criativos” tem como alvo empresas de alta tecnologia em estágio inicial de desenvolvimento (*start-ups*), que poderiam receber incentivos para ocupar alguns dos espaços comerciais da Downtown.

A organização e coordenação dos esforços de revitalização estavam a cargo da entidade sem fins lucrativos *Framingham Downtown Renaissance* (FDR), criada em 2003, substituindo a *Downtown Solutions*. Ao invés de utilizar o plano de cinco M’s, descrito anteriormente, ela segue algo parecido, chamado *Main Street Program*, elaborado pelo *National Trust for Historical Preservation*. Este programa consiste de quatro pontos, divididos em *Organization*: estabelecer consenso e cooperação através de parcerias entre os vários grupos que tem participação na Downtown; *Promotion*: criar uma imagem positiva que recuperaria o orgulho da comunidade e incrementaria a confiança dos consumidores e investidores; *Design*: deixar a *Main Street* com a melhor

aparência possível, criando um ambiente seguro e convidativo para os consumidores, trabalhadores e visitantes; *Economic Restructuring*: reforçar a atividade econômica existente, ao mesmo tempo diversificando sua base econômica. Isto é alcançado mantendo-se e expandindo os negócios de sucesso, incrementando a competitividade e a capacitação dos proprietários de negócios e também atraindo novos negócios que sejam viáveis (TOF, 2008b).

Com a possibilidade de trazer artistas e profissionais criativos, apesar de não negar o potencial econômico da diversidade que o pequeno comércio imigrante oferece, o plano parece vislumbrar a assimilação de pelo menos uma parte desta população através da presença desses novos profissionais na área: “... o setor de indústrias de alta tecnologia, biotecnologia e serviços podem fornecer empregos para os habitantes de menor educação e os imigrantes” (TOF, 2008a, 95, tradução nossa). Não só na indústria de alta tecnologia o plano antecipa o efeito positivo de pessoas com renda maior: “Seria desejável fornecer um balanço dos tipos de empregos criados ou mantidos na revitalização de áreas comerciais” (TOF, 2008a, 95, tradução nossa).

Neste quadro, a municipalidade vislumbra a utilização do comércio de varejo como um fornecedor de empregos de menor nível para aqueles com menor treinamento e experiência, com o intuito de, futuramente, transformar o perfil econômico dos residentes da Downtown, encorajando o desenvolvimento de mais empregos com altos salários “quando a força de trabalho de Framingham se tornar mais educada e capacitada” (TOF, 2008a, 95, tradução nossa). Esta possibilidade de desenvolvimento de um comércio mais sofisticado na Downtown também parte da constatação da saturação do comércio na Route 9 durante a primeira década de 2000, cujo modelo, baseado em automóveis, resultou em excessivas calçadas rebaixadas, baixa densidade e grandes áreas destinadas apenas para estacionamento. Por este motivo “é importante minimizar este tipo de desenvolvimento concentrando atividades de comércio em atrativas vilas de compras ou concentrações com uso misto, incluindo residencial e escritórios” (TOF, 2008a, 90, tradução nossa).

A comunidade brasileira, que recebeu destaque no Plano de 1998, aparece com pouco destaque neste plano, considerada apenas como um dos componentes a serem coordenados dentro do programa de quatro pontos, e cujo futuro demográfico pode não mais apresentar crescimento.

A exposição das características do Plano Diretor de 2008 revela várias ambiguidades. A busca de uma nova função aparece diluída no perfil do novo tipo de

residente que se pretende atrair. Esta diluição parece encobrir o fato de que a presença do comércio imigrante na região, apesar de seu papel importante, não é mais considerada como um fator de revitalização, deixando isto a cargo dos chamados profissionais criativos que se pretende atrair, e cuja atividade econômica, poderia oferecer empregos para os menos qualificados. Foi a primeira vez nos planos em que se indica qual o tipo de pessoas que se deseja na região, e não são imigrantes. Em contraste com esta posição, a atuação do FDR baseia-se justamente em aproveitar e incrementar o potencial dos grupos que já estão no local. Esta ambiguidade, em razão da diferença de valores atribuídos à revitalização, gerará as tensões que acompanharão um projeto de renovação em grande escala na Downtown, que tratarei no capítulo seguinte.

5 - A MANUTENÇÃO DO DISCURSO DE REVITALIZAÇÃO.

No capítulo anterior foram ressaltadas as ambiguidades da administração em relação aos imigrantes e a recuperação da Downtown, porém sem aprofundar as suas causas. Neste capítulo o conceito de espaço é tratado como chave explicativa para esse descompasso, segundo Leite (1998, 53):

“Para Freud, nas condições sociais que, historicamente, prevalecem, os homens precisam proteger-se de si mesmos, de sua capacidade de desejar alterações nas relações sociais de produção estabelecidas e, para isso, contam *com* mecanismos de defesa, isto é, acionam dispositivos inibidores da consciência, que tornam invisíveis as percepções da realidade exterior associadas a impulsos de transgressão. Esses mecanismos de autoproteção, que coincidem *com* as formas de proteção social, são ilusões, ou falsificações da consciência, que *vão* da percepção ao pensamento: deixamos de perceber, portanto não podemos pensar. A ilusão não resulta, em princípio, de perversidades inerentes à realidade exterior, isto é, não é a realidade exterior que me ilude, mas é minha percepção dela que, canalizada para a ilusão, visa perpetuar o modo de produção e reprodução das relações sociais”.

Relacionando o exposto acima com o conceito de espaço, lembremos que ele é relacional e contém os lugares, sendo que esses só podem ser compreendidos dentro das redes de relações das nas quais estão inseridos. Os lugares não são o espaço, são um fragmento dele, portanto segundo Leite (1998, 59):

“Tomar a fração do espaço pela sua totalidade, implica fazer vista grossa para o fato de que ela, a fração, é apenas uma relação arbitrária e específica entre os elementos do espaço, sujeita à incidência diferenciadora de eventos e intervenções. Tomá-la como totalidade permite, porém, acreditar em planos e projetos como sistemas de ações indutores de objetos ou como objetos indutores de comportamentos. Planos e projetos são, entretanto, apenas normas e códigos que dependem da sociedade e, até mesmo, da economia de mercado para sua concretização”.

Tomar a fração do espaço pela sua totalidade, aqui significa encobrir o fato de que a reestruturação da produção em Massachusetts demanda mão de obra barata, comumente servida por imigrantes, e desse encobrimento resulta o desejo de criar uma Downtown idealizada, sem essa população.

A urbanização de Framingham, com a implementação dos subúrbios, trouxe a vida de isolamento da residência unifamiliar cercada por jardins (*detached house*), e

consequentemente o esvaziamento da vida pedestre, pois o automóvel provocou a transferência do centro comercial da Downtown para o shopping center.

Em 1994, o edifício original do Shopping Center foi demolido para dar lugar a uma nova configuração, na qual um enorme estacionamento central é cercado por grandes lojas sem conexão entre si. Todas as entradas estão voltadas para o estacionamento, sendo então o único percurso o carro – a loja – de volta para o carro. A alteração da configuração do shopping center eliminou o espaço central cercado por pequenas lojas, que, segundo a intenção de seus autores, serviria para a socialização de seus consumidores (WELCH, 1948). Framingham perdeu então seu único espaço projetado com a finalidade de unir compras e atividades sociais.

A perda deste espaço contribuiu para a criação nostálgica de uma Downtown idealizada a ser recuperada. Para a construção desta Downtown foi seletivamente destacado que ela fora um local de caminhadas e encontros dos cidadãos, mas foram seletivamente ignorados aspectos tais como a forte divisão de classes entre a parte norte e a parte sul, as residências multifamiliares marcadas pela pobreza dos imigrantes italianos e irlandeses recém-chegados, as duras condições de trabalho dos operários, o emprego, até os anos de 1930, de trabalho infantil em indústrias como a Dennison, além dos graves problemas de poluição da rede fluvial causados pelo setor de pintura automotiva do complexo industrial da General Motors.

A seletividade que compõe este tipo de imagem idealizada precisa ser vista sob o olhar crítico de Michael Brill, analisado por Leite (2011b, 163):

“Michael Brill aponta a atitude nostálgica de uma vida pública ilusória como determinante dos projetos urbanos contemporâneos, que se desenvolveram a partir de uma visão idealizada, nas cidades americanas, de espaços centrais multifuncionais. Para ele, esta nostalgia tornou-se uma ideologia de projeto segundo a qual o espaço público bucólico traria automaticamente de volta uma antiga vida pública perdida e que, provavelmente, nunca existiu na forma imaginada pela sociedade contemporânea. Num contexto pautado por segmentação, pluralismo, e estratificação social, não há lugar para a vida pública diversificada, democrática e sem distinção de classes, e, sendo assim, as alterações da sociabilidade que acompanham a contínua evolução do processo civilizatório são a causa da transformação do espaço público. E não sua consequência.”

Em 1964 o Presidente Lyndon Johnson lança o programa *War on Poverty*, tendo como uma das maiores medidas o corte do modelo de assistência baseado nas

prefeituras das grandes cidades em prol de um modelo administrado por agências comunitárias sem fins lucrativos.

Como resultado, em 1966 é criada a *South Middlesex Opportunity Council* (SMOC), em Framingham, conduzindo programas tais como *Head Start* (voltado para crianças de famílias de baixa renda) e o *Upward Bound* (ajuda para estudantes carentes de ensino médio) (HERRING, 2000: 330). A SMOC, em seus primeiros 40 anos de existência, comprou edifícios em desuso na Downtown, sendo o maior deles o edifício da Dennison Manufacturing Co., e os converteu para uso social operando os programas citados acima. Durante os anos de maior abandono da região (década de 1980), a SMOC mantinha boas relações com a municipalidade, mas nem por isso deixava de ser mal vista por habitantes da zona norte da cidade mesmo, que raramente frequentassem a o local.

“Mesmo que a SMOC tenha injetado milhões de dólares na Downtown ao renovar propriedades negligenciadas, reclamam que isto não é um benefício pois transforma os edifícios em bases permanentes para os elementos mais problemáticos da sociedade” (MILLMAN, 1997: 16, tradução nossa).

Já na década de 2000, quando a Downtown mostrava sua recuperação, a SMOC e seus assistidos de baixa renda tornaram-se alvo de ações com o propósito de dificultar suas atividades, pois essas ações consideravam que a concentração dos “indivíduos mais problemáticos da sociedade” era um empecilho para a atração de investimentos voltados para um público de maior renda. Também eram vistos como geradores de pouca receita para o município, já que a entidade que os assiste é isenta do pagamento da *property tax*, a principal fonte de renda da municipalidade.

Os oponentes da SMOC começaram a se mobilizar, pressionando os membros da administração e também o *Town Meeting* para exigir desta e de outras entidades sem fins lucrativos o aumento do valor do *payment in lieu of taxes*, pagamento que é uma cobrança como forma de ressarcimento pela isenção dos tributos municipais das entidades de assistência social. Ao mesmo tempo em que se pressionava por esta cobrança, o *Planning Board* também começou a submeter os novos projetos da SMOC ao mesmo regime de taxas para obter autorização, geralmente reservado aos empreendimentos com fins lucrativos. Enquanto isso, alguns cidadãos começaram a espalhar cartazes com os dizeres “Stop SMOC”.

A SMOC, então, processou a municipalidade de Framingham, alguns oficiais da administração, e também alguns cidadãos, em uma corte federal, no ano de 2007,

acusando-os de violação dos direitos civis da população por ela assistida. Com uma despesa girando entre US\$ 1 a 3 milhões de custas judiciais em três anos de litígio (2007-2010), o Juiz Federal Douglas Woodlock rejeitou o pedido da municipalidade para anulação do processo e aconselhou as partes a procurar um acordo antes que as despesas aumentassem ainda mais. O acordo final foi o pagamento de US\$ 1 milhão pela municipalidade à SMOC para o encerramento do processo. A municipalidade, ademais, concordou em não aumentar o *payment in lieu of tax*. Este caso abalou a reputação de Framingham como uma comunidade aberta à diversidade.

Muitos cidadãos tentaram relacionar a presença de serviços sociais com a presença de imigrantes brasileiros, ainda que a SMOC tenha declarado que raramente algum brasileiro fazia uso de seus serviços sociais. “Pessoas que devem estar frustradas com o grande número de imigrantes ilegais em Framingham tendem a misturar esta frustração com a rejeição que sentem pelos serviços sociais em geral” (SKORCZESKI, 2009, 69, tradução nossa).

Em visita a Framingham perguntei para alguns brasileiros, o que eles achavam dos serviços prestados pela SMOC em sua sede no antigo edifício da Dennison, e eles me responderam que não sabiam muita coisa, disseram apenas que era “coisa do governo”. O que mostra que, além de não utilizarem, pois, do contrário, saberiam quais serviços são prestados no local, desconhecem até a estrutura institucional responsável.

Um caso de discriminação explícita contra os brasileiros começou em 2003, quando um grupo de cidadãos liderados por Jeff Buck e os irmãos Jim e Joseph Rizoli fundaram o *Concerned Citizens and Friends of Illegal Immigration Law Enforcement* (CCFIILE). O grupo organizou protestos com cartazes que diziam “os ilegais roubam os empregos dos americanos”, “pare a invasão”, e “ilegais trazem doenças” (LEIT, 2006: 64, tradução nossa).

O CCFIILE alega que racismo não é sua motivação, sendo a principal questão a perda de soberania de Framingham quanto a decidir quem são os cidadãos que podem morar na comunidade, e que o “politicamente correto” obriga a municipalidade a aceitar imigrantes ilegais de toda parte, especialmente brasileiros: “status legal a parte, ter 20 mil brasileiros não é uma coisa boa” declarou Jeff Buck (LEIT, 2006: 64, tradução nossa).

As ações do CCFIILE também incluíram visitas à Downtown com câmeras e bonés escritos “*Border Patrol*” pedindo documentos aos imigrantes. Em 2004

começaram um programa na TV local chamado *Illegal Immigration Chat* (Bate Papo sobre Imigração Ilegal). Durante o programa os brasileiros eram acusados de lotar as escolas locais e outras instituições públicas custeadas pelos contribuintes, além de trazerem o crime e a doença, alegando até que a tuberculose estaria voltando a atacar em Framingham devido à presença brasileira. O programa fez outras declarações, como: “não estamos atingindo os brasileiros, eles é que estão atingindo Framingham”, “os ilegais tornaram Framingham uma terra de foras da lei”, a cidade “virou um acampamento de escravos brasileiros”, e chamaram Governador Valadares de “a mais corrupta cidade do Brasil – seu maior produto de exportação são forasteiros ilegais e documentos falsificados” (MARGOLIS, 2013: 113).

Na página do CCFIILE a missão da organização é descrita como a do “canário na mina alertando sobre os problemas antes que eles se tornem uma ameaça mortal, e acreditem Framingham está cheia desses problemas”. Também vemos uma foto da Padaria Brasil na Concord Street com os dizeres “a Padaria Brasil na Downtown de Framingham é onde alguns desses ilegais se concentram de manhã para procurar trabalho”. A foto ainda serve para denunciar supostos políticos locais que apoiam imigrantes em troca de votos.

Apesar do grupo ser pequeno, considerado marginal, e seu programa na TV local ter sido cancelado devido aos conteúdos preconceituosos, o CCFIILE acabou gerando dois efeitos negativos: primeiro, contribuiu para o estigma da Downtown e, segundo, suas posições extremas fazem com que outras posturas anti-imigrante acabem sendo consideradas moderadas. “Tem sido um trauma na mentalidade da comunidade essa discussão virulenta, e tem tornado o processo de revitalização muito mais difícil”, declarou Ms. Lemoin, ex-integrante do *Planning Board* (LEIT, 2006: 64, tradução nossa).

O argumento de que os imigrantes estão roubando o emprego dos americanos não é válido, pois demonstramos o pouco interesse dos americanos pelo trabalho em geral desempenhado pelos brasileiros. O argumento da doença, por sua vez, não passa de um velho chavão do discurso anti-imigrante em geral. Quanto à criminalidade, não encontramos nenhuma estatística que suporte o argumento.

Mais ameaçador que o caso acima foi “descoberta” pelo *U. S. Immigration and Customs Enforcement* (ICE), a agência federal americana responsável, entre outras tarefas, pela identificação de imigrantes ilegais, de que em Framingham havia muitos destes, principalmente brasileiros. Esta descoberta tardia está dentro de uma situação

maior de sentimento anti-imigrante deflagrado depois dos atentados terroristas de 11 de setembro de 2001. Em 2006, uma operação deflagrada pela ICE envolveu um agente disfarçado que, ao longo de um ano, fingiu ser um funcionário corrupto do governo americano vendendo cartões de “Green Card” a imigrantes ilegais por US\$ 9 mil e autorizações de trabalho por US\$ 4 mil. O imigrante brasileiro Wirlei foi preso quando comprava um destes cartões no ponto de encontro marcado na Route 9 em Framingham. Mais 27 brasileiros foram presos e processados nesta operação. Prisões de motoristas sem documentos também se tornaram uma maneira do ICE reforçar a repressão aos imigrantes. (MINEO, 2007). O aumento da fiscalização, sob o pretexto de violação de códigos municipais, também atingiu vários edifícios multifamiliares habitados por brasileiros, gerando grande preocupação na comunidade.

Wallace, proprietário de um negócio na Downtown desde 1987, acreditando que a atitude em relação aos imigrantes mudou em relação à década de 1990, declarou que “as coisas mudaram por toda parte desde o 11 de Setembro” (SKORCZESKI, 2009: 63, tradução nossa).

A situação tornou-se tensa entre a comunidade brasileira em meados da década de 2000 quando, quatro policiais de Framingham receberam treinamento diretamente da ICE. Tal treinamento pela agência de imigração despertou suspeitas na comunidade, já arredia, em razão de seu estado de ilegalidade, ao contato com policiais americanos. Apesar da ameaça de maior afastamento entre a os imigrantes e a polícia, o chefe local alegou que não havia a intenção de perseguir quem estivesse em situação ilegal, mas sim investigar aqueles envolvidos em atividades criminosas que porventura pertencessem à comunidade imigrante, o que, em tese, seria do interesse dos imigrantes honestos.

Estes casos ilustram como a discussão em torno da Downtown e sua revitalização envolve necessariamente os sentimentos conflitantes em relação aos imigrantes. Neste contexto, não podemos deixar de mencionar que em frente ao edifício do Town Hall existe uma placa, marcando o local onde está enterrada uma cápsula do tempo, em que se lê “Cápsula do tempo a ser aberta em 16 de outubro de 2025, com itens simbolizando os esforços para eliminar o racismo, os estereótipos e a discriminação em Framingham – outubro de 1994”.

Atitudes como a da placa mostrada acima, e também a implementação de programas de ensino bilíngue português-inglês em algumas escolas públicas do ensino fundamental, e cursos gratuitos de inglês para adultos, não nos permitem acusar toda

Framingham de discriminação contra imigrantes. Mas o projeto mostrado a seguir resume de maneira exemplar as críticas que podem ser dirigidas a projetos que ambicionam a criação de objetos indutores de comportamento.

O PROJETO ARCADE

Na *Concord Street* situa-se o edifício *The Arcade*, construído em 1926, com lojas dispostas na calçada e um corredor formando uma galeria interna, coberta com uma iluminação zenital. Este edifício abriga uma filial da rede de farmácias CVS e pequenas lojas de comerciantes brasileiros. Na primeira metade da década de 2000 o empreendedor Martin Perry apresentou um projeto para a construção de um complexo comercial e residencial no local. O *Planning Board* necessitava fornecer permissão especial para sua construção, devido às alterações de permissão do uso do solo requeridas pelo projeto, o que foi feito após algumas negociações com o empreendedor. O empreendimento de US\$ 60 milhões foi saudado como um grande passo para a revitalização da Downtown, pois, em tese, traria um comércio e moradores de maior poder aquisitivo para o local. O problema inicial desse empreendimento estava na expulsão dos cerca de 40 comerciantes brasileiros do local, sem nenhuma medida de realocação. Este processo foi analisado por Leit (2006) como um paradoxo da revitalização, onde os verdadeiros responsáveis pela revitalização, que foram os comerciantes brasileiros, acabam sendo expulsos em nome da própria revitalização.

Basicamente, a pesquisa discute dois modelos de revitalização, um que ele chama de incremental e outro por ele chamado de gentrificação. O caso do *The Arcade* em Framingham foi mostrado pelo autor como um processo de três etapas: A primeira fase, que se segue a um período de significativo desinvestimento, é caracterizada por negócios étnicos de imigrantes abertos nas áreas vazias e de baixo aluguel das Downtowns, subsequentemente revitalizando esses distritos comerciais com novas fachadas e uma vida pedestre renovada. Na segunda fase, a vizinhança então atinge um *turning point* no momento em que os investimentos mostram resultados positivos, e na terceira fase, investidores privados apostam em um mercado já promissor, utilizando-se de valores sociais excludentes, instituições políticas ineficientes e desorganização local para refazer a identidade da Downtown, através de processos que ameaçam despejar os pequenos comerciantes responsáveis pela revitalização do local.

Os dois modelos, o incremental e o de gentrificação, apresentam, ainda segundo o autor, vantagens e desvantagens. As principais vantagens do modelo incremental são, primeiro, mudanças orgânicas que podem ser gradualmente absorvidas pela comunidade, segundo, a não necessidade de despejo comercial ou residencial, terceiro, a diversidade comercial e o caráter do lugar preservado, e, quarto, sua direção pelo governo local juntamente com o setor privado. Suas desvantagens principais incluem, primeiro, o longo prazo exigido pelas mudanças incrementais, segundo, a necessidade de múltiplas e relativamente pequenas fontes de financiamento, e, terceiro, a ausência de um marco visível para ser promovido.

O modelo chamado de gentrificação tem como vantagens, primeiro, um grande e imediato aporte de investimentos, segundo, a cobrança de taxas que resultam em maior infraestrutura e outras melhorias urbanas, e, por último, maior renda residencial. Entre as desvantagens deste modelo estão, em primeiro lugar, o despejo comercial e residencial, em segundo, o aumento das tensões entre os grupos e desunião social, terceiro, a perda da diversidade comercial, quarto, as repercussões políticas potencialmente danosas, quinto, a identidade artificial e, finalmente, o controle econômico pelo setor privado (LEIT, 2006).

O modelo incremental é aquele que vinha sendo seguido desde o plano de 1998, recomendando não apostar tudo em um único grande projeto, como vimos anteriormente, dando ênfase ao incentivo do pequeno comércio, procedimento que já vinha dando resultados sensíveis.

O problema marcante foi o apoio que o *Planning Board* dava ao modelo incremental ao mesmo tempo em que apoiava e promovia o projeto do *The Arcade*, mostrando que a retórica de apoio ao pequeno comércio, principalmente brasileiro, estava mais ligada à falta de algum grande investidor do que à efetiva confiança no modelo incremental.

A crise do setor imobiliário em 2008 nos EUA acabou por determinar a falência deste empreendimento. Felizmente, as obras não haviam ainda começado, o que evitou que um grande esqueleto ficasse abandonado em um ponto bastante visível da Downtown, contribuindo para uma estigmatização do local.

Em 2011 o imigrante e empresário de origem grega Vaios Theodorakos comprou o edifício por US\$ 3,2 milhões e iniciou um processo de pequenas reformas. Quando perguntado sobre os comerciantes brasileiros, declarou: “a comunidade brasileira continuará no edifício, será o *creme de la creme*” (AMEDEN, 2011, tradução nossa).

Abordamos, neste trabalho, o período de tempo iniciado no final da década de 1980 até o final da primeira década do século XXI. Insistiu-se, durante toda a pesquisa, na ideia de que a comunidade brasileira foi o grupo social mais destacado na revitalização da Downtown. Isso não significa que a revitalização seja um estágio ao qual se chega e, a partir daí, não haverá mais transformações, pois o estado natural da paisagem é o movimento e não o repouso (LEITE, 1994).

Tendo isso em vista, proponho algumas alternativas para o futuro da comunidade brasileira e da Downtown de Framingham. O primeiro grupo de alternativas investiga as possibilidades, tomando como princípio que grandes alterações tanto econômicas quanto políticas não acontecerão a curto ou médio prazo. O segundo grupo investiga o que poderia acontecer caso alguma mudança ocorra no cenário político e econômico tanto local quanto global, apresentarei as mudanças mais prováveis.

No entanto, as alternativas são baseadas na percepção da situação corrente, o que pode levar a erros, pois, como afirma Santos (*apud* LEITE, 1994, 166):

“A gestação do novo, na história, dá-se frequentemente, de modo quase imperceptível para os contemporâneos, já que suas sementes começam a se impor quando ainda o velho é quantitativamente dominante. É exatamente por isso que a qualidade do novo pode passar despercebida”.

Feita esta ressalva, apresentarei então minhas hipóteses, começando pela análise do que pode ocorrer caso grandes alterações políticas, econômicas ou sociais não aconteçam a curto ou médio prazo.

Para fundamentar o que acredito ser uma possibilidade de futuro recorro às lições do trabalho de Zhou (1994) sobre o bairro de Chinatown em Manhattan, Nova York. Neste estudo, reconhecemos vários elementos em comum com a comunidade brasileira em Framingham, como a chegada dos primeiros imigrantes, sua concentração em uma área determinada da cidade, a formação de uma economia local para atender as necessidades dos imigrantes, e as mudanças de perspectiva de retorno. Porém, como a Chinatown é uma concentração imigrante centenária, podemos observar desdobramentos que apenas começam a se desenhar em Framingham, mas que são de capital importância.

No começo do século XX, a Chinatown ocupava apenas algumas quadras no Lower East Side de Manhattan, estando separada da comunidade de imigrantes italianos

de proporção parecida, chamada de Little Italy, somente pela Canal Street. Atualmente, a Chinatown está se expandindo e englobando a Little Italy. A razão principal deste fato está na continuidade da migração chinesa os EUA, enquanto que a imigração italiana para este país teve seu apogeu entre o final do século XIX e início do século XX.

Com base na comparação destas duas comunidades, entendo que a concentração brasileira em Framingham depende também da contínua chegada de novos imigrantes, pois a tendência da maioria das comunidades imigrantes é a dispersão geográfica, promovida principalmente pela geração já nascida no país de destino, onde é educada, cria relações sociais com um número muito maior de nativos do que seus pais e, portanto, tende a se inserir na sociedade, conservando de seu país de origem apenas alguns aspectos culturais, como preferências culinárias.

Atualmente, a primeira geração de filhos de brasileiros nascidos em Framingham está chegando à idade de cursar o ensino superior. Caso esta geração consiga, pelo menos em parte, realizar um projeto de ascensão social, e o fluxo de imigrantes partindo do Brasil para Framingham diminua, não se pode afirmar que a Downtown continuará contando com uma maciça população brasileira como se verifica hoje.

Pesquisas recentes (SIQUEIRA, 2009 e MARGOLIS, 2013) apontam para uma forte queda no número de brasileiros que se dirigem para Massachusetts, e também um aumento no número de retornos, devido ao forte abalo que a crise imobiliária de 2008 causou à economia americana. Além disso, desde o começo da década de 2000, a economia brasileira apresentou uma situação muito mais favorável do que as duas décadas anteriores, constituindo também um motivo de retorno ou diminuição da saída de emigrantes do Brasil.

Em Framingham pude ouvir relatos que confirmam essa tendência, no entanto, a falta de dados oficiais, devido à condição ilegal de muitos imigrantes, ainda não permite uma compreensão mais exata deste novo fenômeno.

As principais mudanças no cenário político, social e econômico que podem influir são a reforma da imigração e uma alteração no cenário da economia brasileira. Localmente, a mudança do regime de *town* para *city* em Framingham, a construção de algum novo projeto nos moldes do The Arcade ou uma grande obra de infraestrutura de transportes.

Atualmente, está em negociação um projeto de reforma de imigração cujo ponto central é a anistia aos imigrantes ilegais. Devido às controvérsias que este tipo de discussão suscita na sociedade americana, o futuro desta reforma permanece incerto,

mas caso seja aprovada a anistia, seus efeitos podem enfraquecer esta comunidade, já que, como vimos, a fragilidade da situação ilegal favorece a criação de concentrações como a Downtown, que proporciona uma segurança. Por outro lado, a anistia pode dar a segurança a alguns brasileiros que lá estão de investir na Downtown sem o medo da deportação. O caso narrado do imigrante brasileiro que foi preso ao tentar adquirir ilegalmente documentação americana por um total de US\$ 13 mil mostra a capacidade de levantar fundos, empregada por brasileiros para ter a segurança de poder permanecer nos EUA. Com a anistia, pelo menos uma parte deste capital poderia ser empregada na abertura de uma pequena empresa, pois segundo o levantamento de Almeida (2001, 101), em 36,4% das empresas de imigrantes brasileiros abertas em Framingham o capital inicial investido é de até US\$ 10 mil.

O capitalismo sempre gera novas reestruturações na economia global. Se a primeira década do século XXI foi favorável à economia brasileira, disto não podemos concluir que esta situação favorável continuará nos próximos vinte anos. Caso uma nova crise econômica se configure no Brasil, e a economia americana mostre sinais mais fortes de recuperação, a rede de relações entre brasileiros em Framingham e Massachusetts e aqueles que permanecem no Brasil, construída ao longo das três últimas décadas, com suas redes de envio e recepção de imigrantes, torna simples a configuração de um novo fluxo migratório do que ocorreu durante os anos 1980, quando a rede de relações entre imigrantes do Brasil para os EUA era muito menor.

Mudanças locais podem exercer influências iguais ou maiores do que as de caráter mais geral, expostas acima. A primeira delas trata da mudança do sistema político de Framingham. Em 1996, quando o *Town Meeting* decidiu criar a figura do Town Manager, a outra opção era a transformação da municipalidade em uma city e, portanto, a criação do cargo de prefeito. Esta centralização também seria seguida de uma reestruturação geral da estrutura administrativa, com a consequente perda de poderes, ou até mesmo extinção, do *Planning Board*. Em 2012 um grupo de cidadãos chamado *Citizens for a Better Framingham*, motivado por um aumento da *property tax*, reacendeu a discussão sobre a mudança do regime de governo, e sua plataforma é a transformação da municipalidade em city. Sua justificativa é que um território com uma população de cerca de 70 mil habitantes não pode mais permanecer com a atual configuração administrativa, pois o grande número de *boards*, dirigidos por voluntários, tais como os importantes *Board of Selectmen* e o *Planning Board*, gera um intrincado labirinto, onde tempo e dinheiro são desperdiçados. O grupo também considera que a

representação da municipalidade em Boston torna-se muito mais fraca quando é realizada por um *board* de voluntários do quando por um prefeito. Contra este argumento, os defensores da manutenção do atual regime de governo dizem que, quer seja *city* ou *town*, as pessoas da administração continuarão sendo as mesmas, e, como trezentas das 351 municipalidades de Massachusetts são *towns*, não há nenhuma evidência de discriminação por parte de Boston.

A proposta de transformação de *town* em *city* teria que ser aprovada em uma assembleia extraordinária do *Town Meeting*, cuja data ainda não foi marcada. Mas caso isto aconteça e a proposta seja vencedora, uma autoridade eleita dotada de maior centralização e capacidade de aplicação de políticas de longo prazo pode ser decisiva na condução das iniciativas relativas à Downtown.

A crise imobiliária de 2008 suspendeu o projeto de renovação do The Arcade, mas, como foi visto, o *Planning Board* apoiou e promoveu este empreendimento, e mesmo sem um grande empreendimento, continua com a ideia de atrair artistas e profissionais criativos para a Downtown. Desta maneira, é provável que um eventual projeto de mesmo tipo receba um tratamento similar. A viabilidade econômica de um projeto desta natureza ainda parece um pouco distante devido à lenta recuperação da economia americana, mas, caso isto aconteça, a comunidade brasileira certamente sofrerá com despejos ou alugueis elevados, desorganizando o processo de desenvolvimento desta comunidade, que vem sendo construído há quase três décadas.

Tal como a ampliação da Route 9 influenciou a criação dos subúrbios e do shopping Center, uma ampliação parecida na Route 126, que atravessa a Downtown paralelamente à linha ferroviária, pode trazer o interesse de novos investidores, apesar de que o mais provável é que procurem regiões onde a terra seja mais barata.

Uma obra com mais probabilidade de acontecer é uma passagem de nível onde a ferrovia cruza com a Concord Street. Esta obra certamente valorizaria as áreas próximas, o que pode favorecer os brasileiros proprietários de imóveis, mas para os que são locatários, é provável que alguns precisem procurar outra área.

Das possibilidades que se abrem, várias podem aparecer combinadas, como por exemplo, a construção da passagem de nível da Concord Street e uma reforma da lei de imigração. Mas para qualquer tipo de mudança que ocorra, a definição da paisagem continuará nascendo da integração entre as formas de organização e atuação dos grupos sociais no cotidiano, e as diretrizes da hierarquia econômica, política e administrativa.

CONCLUSÃO

Esta dissertação procurou, através do acesso privilegiado que a paisagem fornece para o espaço, explorar um aspecto da sociedade.

Mas, o que o sistema explicativo “espaço” revelou sobre o particular, que neste estudo de caso é comunidade brasileira na Downtown de Framingham?

Acredito que em primeiro lugar seja a constatação de que hoje, mais do que em qualquer outro momento da história, todas as partes do globo estão conectadas, e esse processo tende a continuar, criando deslocamentos de pessoas entre localidades que anteriormente sequer compartilhavam vínculos mais estreitos, como a inesperada conexão Governador Valadares-Framingham.

O fluxo das inovações, e a capacidade para recebê-las, diferencia os lugares, alterando seu valor relativo, direcionando das mais variadas maneiras, o deslocamento de pessoas em busca de melhores condições de vida. Mas os objetos não são entidades autônomas, com o uso fixado pela sua perfeição técnica, caso contrário, os imigrantes jamais poderiam transformar os locais para onde se deslocam, criando as surpreendentes paisagens que encontramos pelo mundo afora, nos chamados bairros imigrantes, que, em muitos casos se transformam em atrações turísticas.

Por outro lado, não podemos nos surpreender com o surgimento de reações contrárias aos imigrantes por parte dos nativos. Repito que não podemos condenar toda a municipalidade de Framingham por essas reações, o mais proveitoso, no meu entender é identificar o mecanismo dessas reações. O fragmento entendido como o espaço total, torna-se gerador dos mais variados conflitos e projetos errôneos de intervenção relativos às populações imigrantes, e essa elucidação é o ponto que deve ser ressaltado.

A convivência, o cotidiano, as relações internas e externas das comunidades imigrantes é a matéria prima dos estudos de sociologia, acredito ter demonstrado a importância delas na configuração da paisagem de nosso estudo de caso. Creio também que ficou claro a importância da infraestrutura física para os rumos dessas comunidades, portanto um diálogo com as ciências sociais poderia ser benéfico para todos.

As migrações são um dos aspectos mais visíveis da globalização, então gostaria de encerrar este trabalho com uma frase de Milton Santos (2008b, 339):

“Cada lugar é ao mesmo tempo, objeto de uma razão global e de uma razão local, convivendo dialeticamente”.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, ZENÓLIA M. **Inserção e Mobilidade do imigrante brasileiro em uma economia de base étnica**. Belo Horizonte: PUC-Minas (Dissertação de mestrado), 2001.

AMENDEM, DANIELE. **Arcade owner says he'll make Framingham building 'a beautiful property'**. The MetroWest Daily News, 22 fevereiro, 2011

ASSIS, GLÁUCIA O. **Estar aqui..., Estar lá: uma... cartografia de emigração valadarensense para os EUA**. In: REIS, ROSSANA R. et al, (org.) **Cenas do Brasil Migrante**. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

CASTLES, STEPHEN. **The Age of Migration**. New York: The Guilford Press, 2009.

FERRARA, LUCRÉSSIA D`ALESSIO. **Ver a cidade**. São Paulo: Nobel, 1988.

HERRING, STEPHEN.W. **Framingham- An American Town**. Framingham: The Framingham Historical Society, 2000.

LEIT, JONATHAN. **Beyond the Market**. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology (Dissertação de Mestrado), 2006.

LEITE, MARIA ANGELA F. P. **Destruição ou Desconstrução?** São Paulo: Hucitec, FAPESP, 1994.

_____. **As Tramas da Segregação**. São Paulo: FAU-USP (Concurso para Livre Docência), 1998.

_____. **Mas, se o lugar nos engana, é por conta do mundo**. In: BRANDÃO, MARIA (org.) **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

_____. **Em Favor da Paisagem**. In: **Paisagem e Ambiente**, n.21, p.65-72. São Paulo: FAU-USP, 2006.

_____. **Uma Narrativa da Paisagem**. In: **Paisagem e Ambiente: Ensaios**, n.28, p.59-78. São Paulo: FAU-USP, 2011a.

_____. **Um sistema de espaços livres para São Paulo.** São Paulo: Instituto de Estudos Avançados USP vol.25 no.71, 2011b.

MARGOLIS MAXINE L. **Little Brazil- Imigrantes brasileiros em Nova York.** São Paulo: Papirus, 1994.

_____. **Goodbye Brazil.** São Paulo: Editora Contexto, 2013.

MARTES, ANA CRISTINA B. **Brasileiros nos Estados Unidos - Um estudo sobre os imigrantes em Massachussets.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. **New Immigrants, New Land.** Gainesville: University Press of Florida, 2011.

MILLMAN, JOEL. **The other Americans: How immigrants renew our country, our economy, and our values.** New York: Penguin Books, 1997.

MINEO, LIZ. **How agents sold an illegal dream: Undercover sting lands some in jail; others will be deported.** The MetroWest Daily News, 10 de setembro, 2007.

THE NEW YORK TIMES. **American Topics : Shame! Framingham Knows How to Use It.** Disponível em: < http://www.nytimes.com/1997/05/22/news/22iht-topics.t_21.html> Acesso em 10 Jan. 2014.

SALES, TERESA. **Brasileiros longe de casa.** São Paulo: Cortez, 1999.

SANTOS, MILTON. **Espaço e Sociedade.** Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **Espaço e Método.** São Paulo: Edusp 2008a.

_____. **A Natureza do Espaço.** São Paulo: Edusp 2008b.

SASSEN, SASKIA. **The Mobility of Labor and Capital.** New York: Cambridge University Press, 1988.

SASSEN-KOOB, SASKIA. **New York City's Informal Economy**. In: PORTES, ALEJANDRO et al. (org.). **The Informal Economy**. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1989.

SIQUEIRA, SUELI. **Sonhos, sucesso e frustrações na emigração de retorno Brasil Estados Unidos**. Belo Horizonte: Argumentum, 2009.

SKORCZESKI, LAURA A. **Ethnic Place Making: Thirty Years of Brazilian Immigration to South Framingham, Massachusetts**. Portland: Portland State University (Dissertação de Mestrado), 2009.

SOARES, WEBER. **Emigração e (i)mobilidade residencial: momentos de ruptura na reprodução/continuidade da segregação social do espaço urbano**. In: REIS, ROSSANA R. et al, (org.) **Cenas do Brasil Migrante**. São Paulo: Boitempo Editorial, 1999.

TOWN OF FRAMINGHAM (TOF). **Framingham Master Plan**. 1988.

_____. **Downtown Framingham Economic Development Estrategic Plan**. 1998.

_____. **Framingham Master Plan**, 2008a.

_____. **Framingham Downtown Study**, 2008b.

_____. **Vision Statement–Goals and Policies**. Disponível em: <<http://www.framinghamma.gov/DocumentCenter/Home/View/1292>>. Acesso em: 08 Jan. 2014.

WELCH, KENNETH C. **Suburban Shopping Center**. Journal of American Institute of Planners – Fall Issue, 1948

ZHOU MIN, **Chinatown**. Filadélfia: Temple University Press, 1992.