

CRASH – PARA ALÉM DOS LIMITES: DESVELANDO AS COLISÕES ENTRE MÚLTIPLAS TERRITORIALIDADES¹

Gabriel de Lima Souzaⁱ

Doutorando em Geografia
Pontifícia Universidade Católica
do Rio de Janeiro (PUC-Rio)

Resumo

O presente trabalho tem por objetivo analisar os conflitos sociais e as tensões que se dão no espaço urbano a partir das representações observadas no filme *Crash – No Limite*, uma vez que a própria imagem do cinema apresenta essencialmente analogias com a espacialidade. Pretendemos responder como podemos pensar essas tensões, os conflitos sociais e seus limites, e, sobretudo, as representações do espaço urbano a partir da representação cinematográfica.

Palavras-chave: geografia; limites; filme *Crash – No Limite*.

CRASH - BEYOND THE LIMITS: UNCOVERING COLLISIONS BETWEEN MULTIPLE TERRITORIALITIES

Abstract

This work aims to analyze the social conflicts and tensions that occur in urban space from the representations observed in the movie *Crash*, since cinema's own image essentially presents some analogies with spatiality. We intend to answer: how can we think this tensions, the social conflicts and, most of all, the representations of urban space from the cinematographic representation.

Keywords: geography; limits; movie *Crash*.

ⁱ *Endereço institucional:*

Rua Marquês de São Vicente, n. 225. Edifício da Amizade, ala Frings, sl. F411. Gávea. Rio de Janeiro, RJ, Brasil. CEP: 22451-900.

Endereço eletrônico:

gabriel.geo2010@gmail.com

¹ O presente artigo baseia-se no segundo capítulo da dissertação de mestrado *Espaços de Colisão: representações do espaço urbano no filme Crash – No Limite*, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PGE) da PUC-Rio, defendida em abril de 2016 e orientada pelo Prof. João Rua. Ao trabalhar com questões relativas às territorialidades, às fronteiras e aos limites, pareceu-nos interessante neste artigo o título “Crash – para além dos limites”, nos remetendo ao subtítulo “no limite” do filme *Crash*, embora ele não exista no original em inglês.

Ao nos movermos na velocidade da vida,
somos obrigados a colidir uns com os outros
(Crash – No Limite, 2004)

Introdução

É noite em Los Angeles e dois policiais brancos, um veterano chamado John Ryan e seu jovem parceiro Tom Hansen, fazem um ronda em busca de um carro recém-roubado por dois jovens negros. Ao avistar um carro semelhante, John decide segui-lo, mesmo que as evidências, assim como a alerta de Tom, mostrem que aquele não era o veículo procurado. No carro estão o casal de negros Cameron e Christine Thayer, que logo são abordados pelos policiais. A abordagem, porém, não se dá de forma pacífica, pois John continua desconfiando do casal e Christine, indignada com as atitudes do policial, apresenta resistência. O casal é obrigado a colocar as mãos sobre o carro para serem revistados. O jovem Tom desaprova a atitude de seu veterano, mas não diz nada. Durante a revista, John toca a Sra. Thayer de forma inadequada enquanto seu marido também fica quieto. Após serem humilhados, o casal é liberado pelos policiais.

A situação descrita acima é uma cena do filme “Crash – No Limite”², cuja problemática revela as tensões presentes no/pelo espaço, no nosso caso o espaço urbano, representado na cidade de Los Angeles. Sabemos que diferente do filme, que revela um momento da metrópole norte americana, Los Angeles é uma cidade que se move e esta cena pode continuar sendo rotineira entre suas ruas. Os diferentes personagens presentes no filme estão lá ainda na figura dos diversos grupos étnicos que compõem a cidade e que dão vida ao movimento. Trata-se de uma sociedade em andamento, em evolução, um movimento permanente e por esse processo infinito, a sociedade e o espaço evoluem contraditoriamente conforme verifica Santos (1983).

² O filme Crash – No Limite (Crash, 2004) é um drama urbano dirigido e coescrito pelo cineasta Paul Haggis e vencedor de diversos prêmios, dentre eles, três Oscars da Academia de Artes e Ciências Cinematográficas dos Estados Unidos (Melhor Filme, Melhor Roteiro Original e Melhor Montagem). Iniciando com um acidente de carro e uma investigação de um assassinato, o filme nos apresenta de forma gradual e não linear uma série de personagens que representam diversos tipos compreendidos pela sociedade e que se entrelaçam de alguma forma na grande Los Angeles, uma cidade marcada pelas confusões ideológicas intensificadas no pós 11 de setembro.

John Ryan, Tom Hansen, Cameron e Christine Thayer, são representações dessa evolução contraditória. Existem entre eles barreiras, limites que desencadeiam os eventos descritos. A autoridade policial de John não foi o único fator que o levou a tomar tais atitudes, vemos ali a barreira étnica muito evidente, se sobrepondo até mesmo às condições financeiras do casal. Da mesma forma, a falta de atitude de Cameron diante do abuso pelo qual sofreu a mulher, revela-nos uma espécie de submissão do personagem frente aos dois policiais brancos. Essa “separação” é produto/produtor do próprio espaço onde vivem; um espaço que apresenta-se homogenizado, mas que também se fragmenta e hierarquiza, como mostra em diferentes obras o filósofo francês Henri Lefebvre.

Diante disso, no presente artigo pretendemos analisar os conflitos sociais e as tensões que se dão no espaço urbano a partir das representações vistas no filme “Crash – No Limite”, uma vez que a própria imagem do cinema apresenta essencialmente analogias com a espacialidade. Pretendemos responder: Como podemos pensar essas tensões, os conflitos sociais e seus limites, e, sobretudo, as representações do espaço urbano a partir da representação cinematográfica?

Sobre fronteiras, limites e colisões

O filme Crash recebe esse nome para se referir tanto às rotineiras colisões de veículos no trânsito da cidade de Los Angeles, quanto aos encontros entre os mais diversos grupos de pessoas que compõem a grande metrópole. Um dos personagens do filme, inclusive, chega a pensar que pelo fato das pessoas estarem sempre atrás do metal e do vidro dos carros, elas “colidem” umas com as outras de propósito a fim de suprir a falta do toque que deveria haver entre elas. É a partir dessa ideia, que pensamos nos espaços de colisão como aqueles que revelam o embate entre as diferentes espacialidades/ações no espaço presentes na cidade norte americana, não como um espaço fechado, fixo e estático, mas como espaço aberto às interações, como um processo.

De acordo com a geógrafa Doreen Massey (2005):

Nesse espaço aberto interacional há sempre conexões ainda por serem feitas, justaposições ainda a desabrochar em interação (ou não, pois nem todas as conexões potenciais tem de ser estabelecidas), relações que podem ou não ser realizadas. Um espaço como produto das relações e para que assim o seja tem de haver multiplicidade (p.32).

Baseados em Santos (1983) podemos pensar que essa multiplicidade é reconhecer o espaço como um conjunto indissociável do qual participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos e de outro a vida que os preenche e os anima, ou seja, uma sociedade em movimento a qual acreditamos ser heterogênea, múltipla e complexa.

De acordo com Coralís (2014), em seu trabalho acerca das teorias da modernidade e da vida na metrópole a partir de uma análise do musical *Brigadoon*, a urbanidade configura uma sociedade complexa, estruturada com base na economia de mercado, rompimento dos laços tradicionais, racionalidade, intelectualismo e assimilação do individualismo. Segundo a autora, baseada nas ideias do sociólogo alemão Georg Simmel (1967):

A metrópole moderna é concebida como espaço complexo e heterogêneo devido à convivência de múltiplos grupos com práticas sociais e códigos próprios [...] A metrópole exigiria do indivíduo um nível mais alto de consciência e de domínio do intelecto do que a pequena cidade ou o campo, devido ao imenso estímulo que o estilo de vida metropolitano exerce sobre o psicológico. Esse excesso de estímulos configuram nos indivíduos uma mentalidade específica: a atitude *blasé*, que Simmel define como um mecanismo de defesa, um fenômeno psíquico capaz de ‘filtrar’ os estímulos do ambiente de forma a fazer com que os indivíduos reajam apenas àqueles considerados mais relevantes. Desse modo, o intelecto torna-se o mediador entre o indivíduo e a sociedade, conduzindo a um isolamento: incapaz de responder à intensidade de estímulos da metrópole, o indivíduo desenvolveria mecanismos de distanciamento que resguardam sua sanidade e equilíbrio (CORALIS, 2014, p.156 e 157).

Nesse sentido, como consideramos o espaço como produto e produtor da sociedade, é possível verificarmos nas práticas espaciais esse isolamento apontado por

Coralis (2014), isolamento tal que leva o indivíduo a se refugiar em comunidades ou grupos, o que no trabalho de Coralis é representado como um refúgio contra o mundo contemporâneo, mas que aqui analisamos como uma espacialização da segregação, em que grupos são “separados” de outros tendo por critérios aspectos étnicos, econômicos e sociais. Essa segregação, contudo, não se restringe apenas à separação, mas contém dialeticamente um movimento permanente de segregação e integração simultaneamente.

Ao estudar o caso particular da metrópole Los Angeles, Soja (1993) vai afirmar que a cidade abriga imensos contingentes de negros, mexicanos, coreanos, japoneses e chineses, e isso acarreta inúmeros conflitos relativos à segregação, costumes, entre outros. Sob esta ótica verificaremos que a intensificação da segregação socioespacial no urbano, cria não somente um isolamento, mas também obstáculos que dificultam (mas não impedem) o encontro e a reunião de pessoas. Dessa forma, a cidade e a realidade urbana tendem a ser destruídas, pois a cidade não é vivida em sua totalidade, e sim fragmentariamente e através de crescentes constrangimentos aos seus habitantes (BOTELHO, 2007), que impõem limites a essa convivência.

Nossa tentativa aqui é apresentar uma Los Angeles para além desses limites. Ao fazermos um breve levantamento histórico verificamos que casos como a recente explosão de violência em Ferguson, no estado de Missouri (EUA), após o anúncio do abandono das acusações contra um policial branco que matou um jovem negro, soma-se a uma longa lista de distúrbios raciais em diferentes cidades norte americanas. Dentre elas, podemos destacar Los Angeles, a qual Mike Davis chama de epicentro do que seria uma nova guerra civil, estimulada por um novo *apartheid* espacial ainda por explodir em outras cidades dos EUA e do mundo. O *apartheid* como um sistema segregador se repete em Los Angeles, impondo limites, ainda que de forma simbólica (mas vividos cotidianamente) entre negros e brancos, ricos e pobres, imigrante e nativo.

Segundo Haesbaert (2014), a explosão dos guetos e favelas reflete uma crise das sociedades de confinamento ou reclusão social. Nesse sentido surgem novos muros e cercas, não com o objetivo de confinar, mas de barrar. Pretendemos nos apropriar da figura dos muros, com a ressalva de que nesse trabalho, esses novos muros apare-

cem mais como uma metáfora, do que o muro como elemento do espaço físico, material, conforme nos mostrará mais adiante uma reportagem do jornal de *Washington Post*, acerca das “linhas imaginárias” presentes em diferentes cidades norte americanas.

No que tange a essa questão dos limites e muros, acreditamos que vale pensar o conceito de espaço transformado em território. Haesbaert (2014) vai afirmar que:

Os conceitos não só não podem ser tratados isoladamente como nunca constituem unidades homogêneas, sempre são múltiplos, tanto no sentido interno, com seus elementos, suas sobreposições e sua flexibilidade em torno de uma problemática ou foco central, quanto no sentido externo, na relação com outros conceitos dentro de uma constelação ou sistema mais amplo – permanentemente sempre abertos, portanto, a novas conexões potencialmente realizáveis (p.32).

Baseados no autor, acreditamos que muitas serão as conexões entre os conceitos espaço e território. Este aparece aqui como um espaço poder, para além da esfera das relações jurídico-administrativas, e que também, conforme verificamos no conceito de espaço, assume um caráter múltiplo, diverso e complexo.

Desde sua origem, o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois epistemologicamente aparece tão próximo de *terra-territorium* quanto de *térreo-terror* (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo – especialmente para aqueles que, com esse dominação, ficam alijados da terra, ou no *territorium* são impedidos de entrar. Ao mesmo tempo, por outro lado, podemos dizer que, para aqueles que têm privilégio de plenamente usufruí-lo, o território pode inspirar a identificação (positiva) e a efetiva apropriação (em termos lefebvreanos) (HAESBAERT, 2014, p. 57).

Ao pensarmos essa dupla conotação do território, somos remetidos, conforme afirma Haesbaert, às ideias lefebvreanas de apropriação e dominação, sendo preciso lembrar que a primeira difere da segunda: enquanto na dominação, o espaço é dominado por um grupo hegemônico, na qual as ações e o convívio são privatizados, conferindo a esse espaço um valor de troca (LEFEBVRE, 1986); na apropriação, temos o espaço compartilhado, visto que reapropriar não é tomar a propriedade, mas é fazê-la sua, moldá-la, colocar nela sua própria marca, evidenciar seu valor de uso (LEFEBVRE, 1991). Vemos na apropriação do espaço um ato, uma ação transformadora, que se opõe de todo discurso de segregação ou, conforme conclui Lefebvre (1968), que se opõe a todas as expropriações que atingiram desde as profundezas do

ser humano (da sexualidade) até a exclusão da sociedade, pelos mais diversos caminhos.

Dessa forma e dentro desses processos de apropriação e/ou dominação, o território precisa ser pensado e trabalhado levando em conta a multiplicidade de suas manifestações, que é também uma multiplicidade de poderes, incorporados através dos múltiplos sujeitos envolvidos (HAESBAERT, 2014). Dentro desta lógica, Foucault (2008) vai afirmar que num primeiro momento:

a soberania se exerce nos limites de um território, a disciplina se exerce sobre o corpo dos indivíduos e, por fim, a segurança se exerce sobre o conjunto de uma população. Limites do território, corpo dos indivíduos, conjuntos de uma população, tudo bem, mas não é isso e creio que isso não cola. Não cola primeiro, porque o problema das multiplicidades é um problema que já encontramos a propósito da soberania e a propósito da disciplina. Embora seja verdade que a soberania se inscreve e funciona essencialmente num território e que, afinal de contas, a ideia de uma soberania sobre um território não povoado é perfeitamente aceita e primeira, o fato é que o exercício da soberania em seu desenrolar efetivo, real, cotidiano, indica sempre, é claro, uma certa multiplicidade, mas que vai ser tratada justamente seja como a multiplicidade de sujeitos, seja (como) a multiplicidade de um povo (p.16).

Observamos assim que aquilo que Foucault vê como um problema das multiplicidades nos faz pensar que não podem haver generalizações quando pensamos o território (o que nos remete a uma crítica à homogeneização do espaço) e que cada fragmento espacial ali identificado revela não somente as particularidades desse território, mas também uma distinção do mesmo e uma diferenciação (hierarquização) no acesso a cada uma dessas multiplicidades. Por isso, Haesbaert (2014) afirma que:

Não é pelo simples fato de um bairro, por exemplo, possuir ou estar aberto a uma grande diversidade cultural que todos os seus habitantes irão usufruir dessa multiplicidade, ou seja, experimentar ali, efetivamente uma intensa multiterritorialidade (ou, se preferirmos, transterritorialidade, para enfatizar o transitar entre as diferentes territorialidades). Justamente o oposto pode ocorrer: em reação à crescente diversidade, como indivíduos ou pequenos grupos, podemos recolher à relativa reclusão de territórios (ou lugares) de nossa mais direta familiaridade (p.96).

Acreditamos nesse sentido que a diversidade cultural identificada no território é fruto de um mundo cada dia mais marcado pela fluidez, pela mobilidade, mas que de forma contraditória também é marcado por uma proliferação contemporânea de

novos muros, resultante de uma necessidade de fixar limites ou mesmo uma obsessão por fronteiras (HAESBAERT, 2014).

A Los Angeles do filme “Crash – No Limite” vai evidenciar essa problemática da multiplicidade do território em diferentes cenas. Tomemos como exemplo a sequência de eventos que envolvem um chaveiro hispânico chamado Daniel e um lojista persa chamado Farhad. Ao trocar as fechaduras da loja de Farhad, Daniel verifica que há um problema na porta e que logo deveria ser resolvido, o lojista discorda do chaveiro de maneira agressiva, acreditando que o mesmo deseja levar algum tipo de vantagem. Daniel, que em outro momento do filme já sofrera preconceito por ser hispânico, saiu da loja muito irritado, recusando-se, inclusive, a receber por seu serviço. Para a surpresa de Farhad, sua loja é assaltada naquela mesma noite e pichações preconceituosas contra estrangeiros são feitas na parede. Pelo fato dos assaltantes entrarem justamente pela porta sobre a qual Daniel havia alertado, o lojista não vê outro suspeito além do chaveiro hispânico.

Farhad, munido de uma arma, decide ir tirar satisfações com Daniel, abordando o chaveiro em sua própria casa. A discussão toma grandes proporções e o lojista aponta sua arma para Daniel, acusando-o de roubo. Lara, filha de Daniel, vendo a situação, se atira na frente do pai, justamente quando Farhad atira. A menina acredita estar protegida por uma “capa mágica” que o pai lhe dera algumas noites antes, como forma de amenizar para a filha a maneira de encarar a violência da cidade onde moram. Outro fato é que o lojista também não sabia que sua arma fora carregada pela filha com balas de festim, o que fez com que Lara não sofresse nenhum ferimento com o tiro.

Verificamos através dessa cena como os estranhamentos entre Daniel e Farhad desencadearam uma série de eventos que poderiam ter terminado em tragédia e que ambos os personagens são representações da diversidade cultural na metrópole, assim como da consolidação dos limites colocados entre eles. Dentro de uma mesma cidade, os preconceitos que ambos os personagens sofrem, mostram como, internamente, “fronteiras étnicas” são construídas, promovendo uma “separação” entre os indivíduos ou grupos com territorialidades diferentes. Nesse sentido, os conceitos de fronteira e limite tornam-se de extrema importância para nós.

Segundo Raffestin (1980, p.169), “o limite e a fronteira não passam de um fenômeno banal e é por isso que não têm sido objeto de um grande interesse. Mas, na realidade, eles nada têm de banal quando retomados na qualidade de um sistema sêmico no projeto social”. Baseado também nesse autor, o geógrafo Cássio Eduardo Viana Hissa (2006) ao trabalhar as inserções da Geografia (e, por conseguinte, dos conceitos geográficos) na crise da modernidade, vai analisar a estreita relação entre limite e fronteira. Para o autor:

Os significados de fronteira sempre podem ser compreendidos como associados ao conceito básico, que inclusive refere-se à utilização mais frequente da palavra: extremidade de um país ou região do lado onde confina com outro. Tal noção parece ser equivalente a limite: linha de demarcação, separando terrenos ou territórios contíguos. A similitude entre tais conceitos pode, contudo, ser questionada. Entretanto, as duas noções possuem uma conotação política (HISSA, 2006, p.36).

Ora, bem sabemos que ao pesarmos o conceito de território somos remetidos à noção de fronteira como aquilo que demarca e divide as relações de poder ali existentes. Para Hissa (2006), limitar é também dividir e tem como intenção controlar. Tal controle pode ser visto como resultante, geralmente, de uma escala de cima para baixo, onde representações hegemônicas são concebidas, projetadas e impostas em determinado espaço. Essas relações de poder, pensamos, acontecem não somente numa escala global, mas também na local, através de um controle interno.

Hissa (2006) afirma que os limites, mas sobretudo as fronteiras, insinuam-se antes da extremidade esperada, convencional, sempre ressaltando a presença de poderes internos. Segundo o autor, esses limites experimentam metamorfoses e ultrapassam os pórticos das cidades, conforme ilustra a declaração de um prefeito da Filadélfia, em meio as revoltas dos guetos negros nos anos sessenta: “A partir de agora as fronteiras do Estado passam pelo interior das cidades” (VIRILIO *apud* HISSA, 2006, p.37).

Fronteiras são construídas a todo o momento e cada contexto histórico estabelece as especificidades nesse processo de proliferação da contenção territorial (HAESBAERT, 2014). O período da Guerra Fria, por exemplo, foi um momento de divisões/separações ao redor do mundo, tendo como símbolo concreto dessa divisão o Muro de Berlim, que não só dividia parte da Alemanha Socialista da Alemanha Capi-

talista, mas representava a divisão ideológica do mundo. Ao longo da história, a construção dessas barreiras físicas foi comum e se mantém até a atualidade. Conforme verifica Haesbaert (2014):

[...] uma das estratégias aparentemente mais anacrônicas, hoje em dia, é a construção de novos muros – desde o nível da propriedade privada e de bairros etnicamente segregados (como os bairros ciganos na Europa Oriental) até os muros transfronteiriços, como o emblemático muro da fronteira entre Israel e Palestina ou aquele entre o México e os Estados Unidos (p.224)

Porém, assim como o território possui uma dimensão simbólica, não só de forma concreta se constroem muros, a distinção/separação também se dá na ordem simbólica. Em uma interessante crônica intitulada “Fronteiras”, o autor Luís Fernando Verissimo (1995) cita o período da Guerra Fria como aquele no qual existiam fronteiras ideológicas que atravessavam países e continentes e que separavam o “mundo livre” e simpatizantes do outro. Contudo, com o fim da Guerra Fria, outras fronteiras se tornaram mais evidentes, segundo o autor:

Quando a Guerra Fria amainou e as fronteiras ideológicas começaram a desaparecer, nos vimos livres dos generais, mas dentro de outra macro-geografia, a das fronteiras econômicas. Estas são visíveis demais. Separam bairros, dividem ruas, são fluidas e ondulantes – e você as cruza todos os dias no trajeto entre seu condomínio cercado e seu escritório, ar condicionado dentro do seu carro importado, você a cruza mais de uma vez. Passa por flóridas, suíças, bangladeshes, algumas bolívias, e, em cada sinal que para, uma Somália (VERISSIMO, 1995, p.11)

Logo, podemos perceber que estamos diante de uma complexidade dessas fronteiras, que não se limitam apenas à divisão e unificação da área territorial dos Estados tendo por base sua área física, mas de uma construção de limites ou muros simbólicos que crescem sob uma lógica de desenvolvimento – pensado de maneira multidimensional (político, econômico, cultural etc.) – que mantém em sua dinâmica uma ideia de hierarquização e diferenciação, assim como o acesso à informação, à educação e às tecnologias nas mãos de poucos, quando a diferença de infraestrutura continua isolando grupos de pessoas.

Recentemente uma reportagem do jornal norte americano *The Washington Post*³ chamou a atenção de como ferrovias, rodovias e outras linhas dividem racial-

³ BADGER & CAMERON (2015).

mente diferentes cidades da América. Trata-se de linhas divisórias que persistem desde outros períodos históricos – um reflexo de décadas de políticas discriminatórias e racismo, mas também do poder da própria infraestrutura para segregar.

Segundo a reportagem, a expressão “o outro lado dos trilhos” (*“the other side of the tracks”*, no original) era originalmente usada de maneira literal quando bairros negros eram separados de bairros brancos por estradas de ferro, se tornando faixas que evidenciavam a discriminação étnica e de classe. O problema é que essas linhas divisórias permanecem até os dias atuais entre comunidades negras e brancas agora representadas não somente por ferrovias, mas também por rodovias ou até mesmo avenidas historicamente intransponíveis.

Dentre os exemplos apresentados pela reportagem temos a Troost Avenue– o “Troost Wall” – em Kansas City (fig.1), que corta a cidade no sentido norte-sul e demonstra tal discriminação quando os bancos locais se recusam a fazer empréstimos aos proprietários de terras do lado leste da Troost Avenue. Outro exemplo está em Washington, D.C. (fig.2), na qual o rio Anacostia foi durante muito tempo um limite para isolar comunidades negras no lado leste da cidade, enquanto no noroeste essa separação é feita através do parque *Rock Creek Park*. Já em Milwaukee (fig.3), uma das cidades mais segregadas dos EUA, esses limites vão aparecer em diversas formas: rodovias, estradas de ferro, parques, rios, e outras barreiras geográficas naturais, reforçando a separação de diferentes grupos numa mesma cidade. A população hispânica, por exemplo, tem crescido nessa cidade, contudo tem sido contida no sul, em um fragmento dela, cercado por todos os lados por essas linhas discriminatórias.

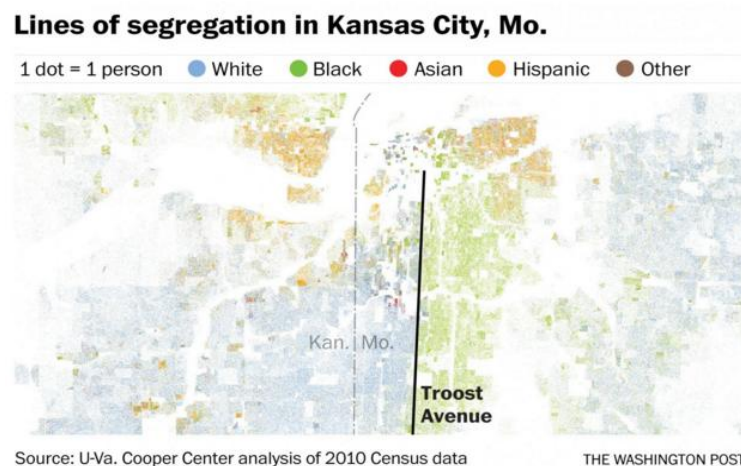


Figura 1 – Linhas de Segregação em Kansas City. Fonte: BADGER & CAMERON (2015).

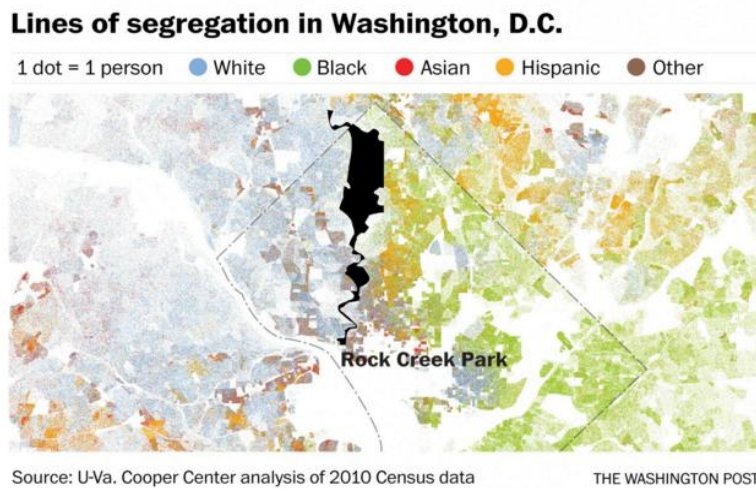


Figura 2 – Linhas de Segregação em Washington, D.C. Fonte: Fonte: BADGER & CAMERON (2015).

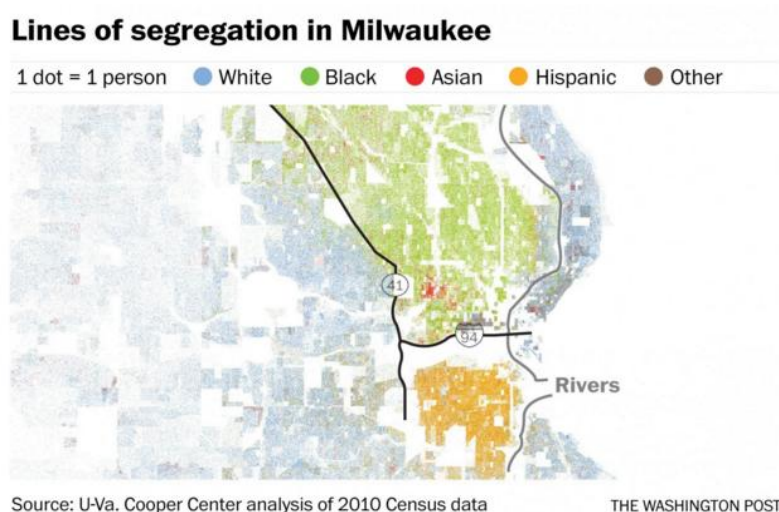


Figura 3 – Linhas de Segregação em Milwaukee. Fonte: BADGER & CAMERON (2015).

Com a cidade de Los Angeles não poderia ser diferente. Na figura a seguir (fig. 4), de autoria de Eric Fischer, um programador da Califórnia, vemos a distribuição populacional da cidade dividida por grupos étnicos. A população branca representa-se por pontos vermelhos, os negros por pontos azuis, os asiáticos por pontos verdes e os hispânicos por pontos laranja. Dentre algumas observações, o autor da figura demonstrou que a população hispânica de Los Angeles, por exemplo, vive em áreas mais pobres da cidade (afirmação do autor).

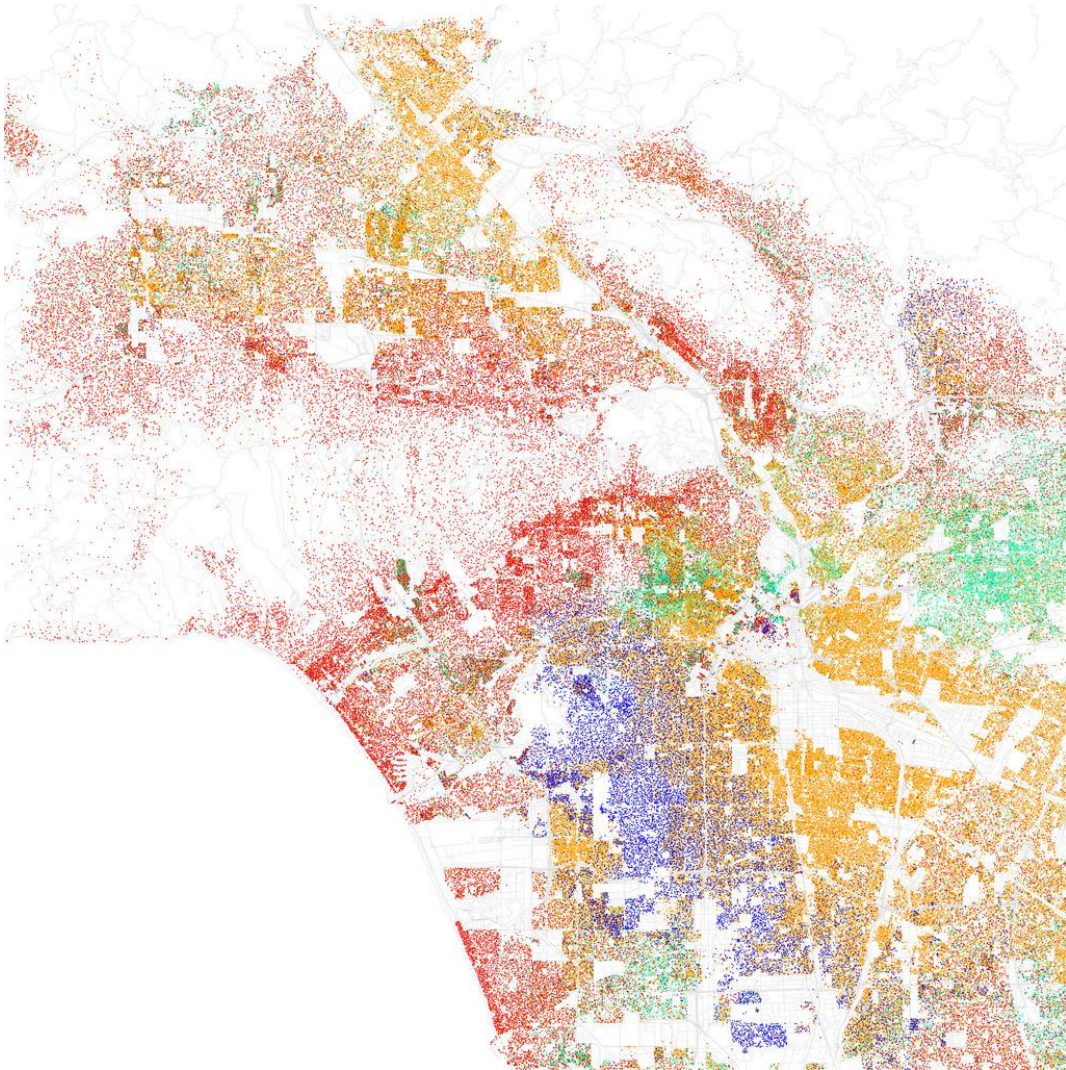


Figura 4 – Representação da divisão étnica na cidade de Los Angeles: A população branca representada por pontos vermelhos; os negros, por pontos azuis; os asiáticos, por pontos verdes; e os hispânicos, por pontos laranjas. Fonte: ALLEN, 2010.

Certamente, essa distribuição étnica da população evidenciando a segregação é reproduzida em outras cidades pelo mundo. O estudante de Geografia Hugo Nicolau Barbosa Gusmão, da Universidade de São Paulo (USP), elaborou recentemente alguns mapas e gráficos mostrando essa distribuição em cidades brasileiras como São Paulo, Salvador e Rio de Janeiro. Os mapas representam a quantidade e distribuição de brancos, negros e pardos que habitam nessas cidades, baseados em dados do Censo de 2010, como mostra a figura 5.

O trabalho de Gusmão é divulgado na internet através do blog Desigualdades Espaciais (<https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/>). Ao analisar o caso do Rio de Janeiro (fig.5), por exemplo, o estudante constatou:

Vemos nos mapas que as regiões mais próximas à praia, como a Zona Sul, com o famoso bairro de Copacabana e a Barra da Tijuca possuem uma população altamente branca enquanto as regiões mais afastadas da praia e em direção ao interior do continente possuem uma composição racial um pouco mais distribuída (?). Vale destacar que os pontos no mapa onde há grande concentração de pretos e pardos são em sua maioria morros e favelas demonstrando como os negros e pardos são altamente segregados na cidade do Rio de Janeiro (GUSMÃO, 2015).

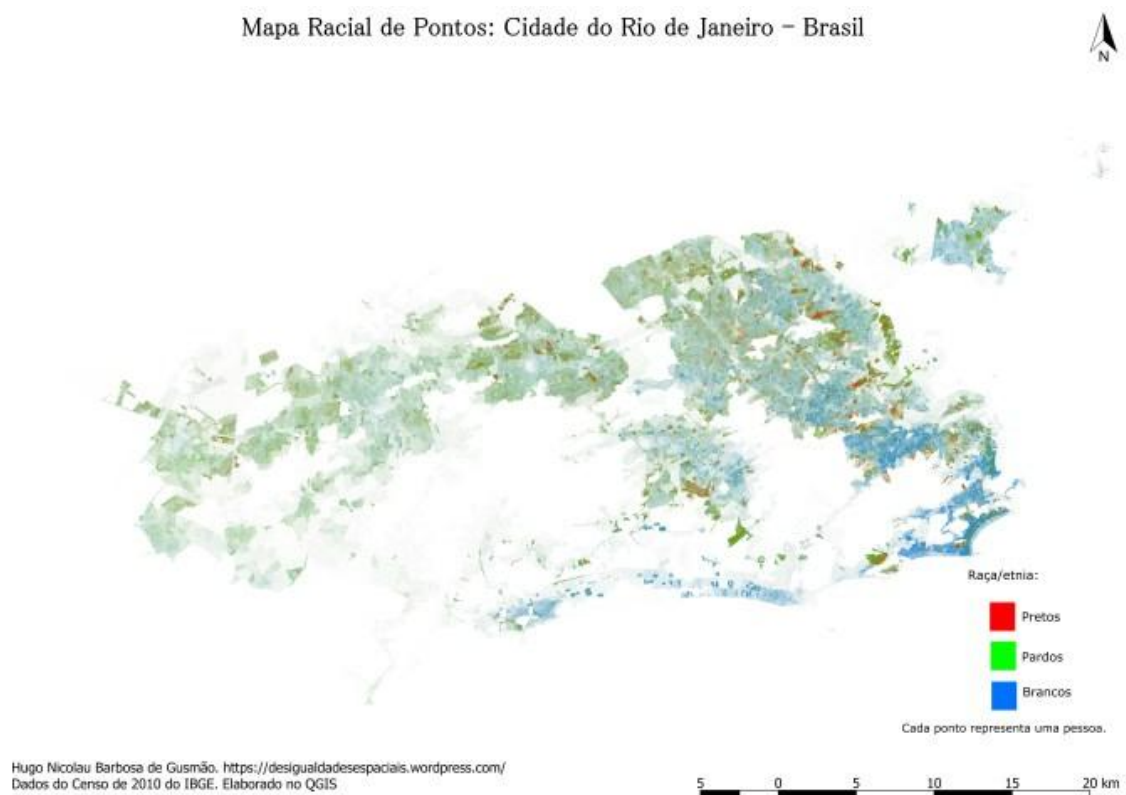


Figura 5 –Mapa racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro. Fonte: (GUSMÃO, 2015).

Acerca dos mapas das cidades norte americanas e do caso do Rio de Janeiro, acima, podemos ver então que linhas, divisões ou muros simbólicos são construídos na prática social e, conforme afirma Raffestin (1980, p. 164): “diariamente em todas as faces de nossa existência, somos confrontados com a noção de limites: traçamos limites ou esbarramos em limites. Entrar em relação com os seres e as coisas é traçar

limites ou se chocar com os limites”. Por isso, acreditamos que são em meio a esses esbarrões – ou colisões – que se dá o contato. Colisão dá a ideia de confronto, mas também de encontro, de forma que quando colidimos vivenciamos simultaneamente a segregação e a integração de multiterritorialidades do sujeito.

Nesse sentido, Haesbaert (2014) verifica que:

O território, como espaço dominado e/ou apropriado, manifesta hoje um sentido multi-escalar e multidimensional que só pode ser devidamente apreendido dentro de uma concepção de multiplicidade, de uma multiterritorialidade. E toda ação que se pretenda transformadora, hoje, necessita, obrigatoriamente, encarar esta questão: ou se trabalha com a multiplicidade de nossos territórios, ou não se alcançará nenhuma mudança efetivamente inovadora [...] Pensar multiterritorialmente é a única perspectiva para construir uma outra sociedade, ao mesmo tempo mais universalmente igualitária e mais multiculturalmente reconhecadora das diferenças humanas.

A multiterritorialidade, assim, vai estar atrelada a uma conectividade e/ou vulnerabilidade informacional (ou virtual) dos territórios, dessas diferenças.

Ao falarmos de cidades como Los Angeles, temos como exemplo, espaços que revelam não apenas múltiplos territórios, mas diversas multiterritorialidades. Segundo Haesbaert (2005), pensar em múltiplos territórios é reconhecer que existem diferentes territórios, com suas particularidades. Trata-se de um conjunto ou uma multiplicidade de espaços diversos, culturais, sociais e políticos e por isso podemos afirmar que sempre vivemos uma multiterritorialidade, um “encaixe” dos territórios em diferentes dimensões e escalas. Porém, juntamente a esse “encaixe” observamos que surge também um processo de “desencaixe”.

Ao se dar de forma conflitante – tendo em vista que determinados espaços são privilegiados – a junção desses territórios evidencia a submissão, os conflitos, mas também a resistência, os espaços de representações. Esse processo pode ser visto em Los Angeles assim como em outras cidades norte americanas ou outros lugares do mundo.

Em agosto de 2014, a já referida morte de um jovem negro baleado por um policial em Ferguson (Missouri), despertou uma série de levantes da população negra contra as forças de segurança, lembrando que, há décadas, diferentes cidades americanas passam por essas tensões. Sem dúvida, uma das mais famosas se deu em Los

Angeles, em agosto de 1965, quando o gueto de Watts foi tomado por um levante popular após a prisão por policiais brancos do jovem negro Marquette Frye. Esse levante, o qual a televisão anunciava como um “ato de bandidos” durou seis dias, transformando Watts numa zona de guerra com Guardas Nacionais patrulhando as ruas e um rigoroso toque de recolher; contudo, ele foi um estopim para outros conflitos.

Em 1967, foi a vez de Nova Jersey e Michigan serem palco de distúrbios que tiveram origem por conflitos raciais entre moradores e policiais, que se expandiam para outros estados como Illinois, Carolina do Norte, Tennessee e Maryland, levando a morte de 83 pessoas em 128 cidades. No ano seguinte, o assassinato do pastor negro Martin Luther King, em Memphis, no Tennessee, também espalhou levantes por mais de 125 cidades norte americanas⁴.

Embora saibamos que as origens desses primeiros “distúrbios” sejam a insatisfação da população com atos de violência e discriminação por parte da polícia, os levantes acabam levando consigo outras causas que promovem essas tensões. Segundo Davis (2002):

Um ressentimento que alimentava a rebelião de Watts e as subseqüentes insurreições urbanas em 1967-68 era o crescente desemprego entre os negros no meio de um boom econômico. O que os jornalistas contemporâneos descreviam temerosos como início de uma “Segunda Guerra Civil” era tanto um protesto contra a exclusão da América negra da expansão militar-keynesiana dos anos 1960 quanto um levante contra o racismo policial e a segregação nas escolas e nos programas de moradia (p.272)

Assim, podemos observar que a colisão entre as múltiplas territorialidades alcançam diferentes âmbitos desde o racial e o cultural, até o político e o econômico.

Nos anos 90, novamente em Los Angeles, mais um levante ganha força. A cidade passava por sérios problemas econômicos, um crescente desemprego, sobretudo nos bairros imigrantes, levando ao aumento do número de sem-teto. Em meio a essa conjuntura, em 1992, três policiais brancos e um hispânico foram absolvidos depois de terem matado um motorista negro, Rodney King, o que fez com que a me-

⁴ Estados Unidos vivem pesadelo da violência racial. Zero Hora Notícias (online). 24 de agosto de 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/08/estados-unidos-vivem-pesadelo-da-violencia-racial-4582081.html>> Acesso em 27 de junho de 2016.

trópole norte americana se incendiasse novamente, propagando uma onda de revolta por outras cidades. Assim, Davis (2002) verifica que muitos moradores de Los Angeles sabem que esses tumultos multirraciais tanto tem a ver com “barrigas vazias e corações partidos quanto com os cassetetes da polícia e Rodney King” (p.266).

Essas explícitas diferenças nas metrópoles só aumentam. De acordo com estatísticas, apresentadas no jornal Zero Hora, cerca de 80% das pessoas abordadas pela polícia de Nova York são negras ou latinas⁵. Davis (2002) vai verificar que, em análise das cinco mil primeiras prisões de Los Angeles, 52% dos detidos são latinos pobres, 10% brancos e 38% negros e essa barreira de cores permanece viva fora das prisões (p.266). Segundo o autor, entre 1970 e 1980, “o círculo suburbano de Los Angeles ganhou mais de dois milhões de novos empregos enquanto sua população negra caía para menos de 2%”, logo “qualquer que seja a combinação exata de discriminação de classe e racial, envolvida, os afro-americanos foram sistematicamente excluídos do crescimento dos empregos nas cidades periféricas (DAVIS, 2002, p.294).

É dentro dessa lógica que observamos que as barreiras que impedem uma melhor convivência não são uma particularidade de regiões fronteiriças, pelo contrário, conforme observamos anteriormente, estamos constantemente impondo limites. Para Raffestin (1993) esses limites não são inocentes, tampouco naturais ou arbitrários e ainda não nos persuadimos o bastante disso. Para o autor, os limites

Fazem parte do nosso jogo de reprodução social: produção, troca, consumo. A reprodução social não sendo, enfim, nada mais do que a territorialidade, pois os limites são vividos, consumidos. E basta nos debruçarmos sobre as quadrículas imaginadas para facilitar, aqui e ali, as atividades sociais, para sabermos que elas são bem ou mal vividas, que dão lugar a relações simétricas ou dissimétricas. Esses fenômenos, bem conhecidos, são observáveis tanto nas regiões fronteiriças como no interior dos países. É exatamente porque são vividos que os limites participam da territorialidade (RAFFESTIN, 1993, p.170).

Ora, se os limites são vividos, podemos afirmar então que as colisões, fruto das imposições concebidas, se dão justamente no âmbito do vivido. Os conflitos e as tensões surgem se não também a partir do contato. Por que determinado grupo vai

⁵Estados Unidos vivem pesadelo da violência racial. Zero Hora Notícias (online). 24 de agosto de 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2014/08/estados-unidos-vivem-pesadelo-da-violencia-racial-4582081.html>> Acesso em 27 de junho de 2016.

às ruas como nos levantes supracitados? Por que as pessoas lutam? Não estariam elas tentando fazer parte daquele todo das quais são excluídas?

Ao analisar de forma mais complexa o conceito de fronteira, Friedman (2001) vai nos afirmar que:

As fronteiras, com as suas linhas de demarcação, simbolizam a ideia de impermeabilidade, se bem que seja de permeabilidade a realidade com que convivem. As fronteiras separam ao mesmo tempo que ligam. Remetem para noções de pureza, distinção e diferença, mas por outro lado propiciam a contaminação, a mistura e a crioulização. As fronteiras fixam e demarcam, mas são, em si mesmas, linhas imaginárias, fluidas, e em permanente processo de mutação. As fronteiras prometem segurança, estabilidade, a sensação de se estar "em casa", ou "na sua terra" – ao mesmo tempo que forçam a exclusão e que impõem a condição de estranho, de estrangeiro, e de apátrida. As fronteiras são a materialização da Lei, policiando as divisões; mas, por isso mesmo, elas vêm-se constantemente atravessadas, transgredidas e subvertidas (p.3).

Retomando a estreita relação entre as noções de muros, fronteiras e limites e baseados na afirmação da autora de que as fronteiras separam ao mesmo tempo que ligam, podemos reforçar a ideia já apresentada de que os espaços de colisão não representam apenas o embate, mas também o contato. Ter o contato é observar a diferença, é viver para além do limite, permitindo assim a descoberta de semelhanças ou características em comum com o outro.

Considerações Finais

Em uma das últimas sequências do filme Crash, temos o policial branco Tom Hansen dando carona ao jovem negro Peter Waters em uma rua de Los Angeles. Os dois personagens tentam manter uma conversa, mas é evidente o quanto Tom está desconfiado de Peter, pois o policial observa cada ação do outro jovem como suspeita. Peter, por sua vez, está tranquilo no carro, comenta sobre a música e explica para Tom o que ele fez durante o dia. A conversa muda de rumo quando Peter observa uma pequena imagem de São Cristóvão no carro, idêntica a que ele carrega no bolso. Tal coincidência gera risos no jovem negro, o que deixa o policial inquieto, fazendo-o parar e em seguida solicitar que Peter deixe seu carro. Quando Peter tenta justificar seus risos, pegando a imagem de São Cristóvão para mostrar, Tom acredita

que o jovem está sacando uma arma do bolso. O policial então, sem muito pensar, saca sua própria arma e atira no jovem a quem dera carona. Então, Tom observa nas mãos de Peter a imagem do santo protetor dos motoristas e viajantes, percebendo o erro que cometeu.

Tom e Peter são personagens que ao longo da narrativa, apresentam inúmeras diferenças entre si. Ao final do filme, os dois são colocados um diante do outro e algumas semelhanças são reveladas. O problema é que os estereótipos, os preconceitos internos e todos os limites que cada um tem construído em relação ao outro acabam sendo suficientes para afastá-los totalmente. Certamente, esse processo também se dá no espaço.

Conforme observamos anteriormente, Coralís (2014) nos chama a atenção de como a metrópole é concebida como um espaço complexo e heterogêneo em função da convivência de diferentes grupos com práticas sociais e códigos próprios, que atribuímos às diversas territorialidades e temporalidades. Segundo Santos (2012), as temporalidades não são as mesmas para os diversos agentes sociais, elas, porém, se dão de forma simultânea.

A vida social, nas suas diferenças e hierarquias, dá-se segundo tempos diversos que se casam e anastomosam, entrelaçados no chamado viver comum. Esse viver comum se realiza no espaço, seja qual for a escala – do lugar, da grande cidade, da região, do país inteiro, do mundo. A ordem espacial é a ordem geral, que coordena e regula as ordens exclusivas de cada tempo particular (SANTOS, 2012, p.159).

Logo, percebemos que o viver comum, enfatizado pelo autor, trata-se da convivência cotidiana e do contato entre as múltiplas territorialidades que mesmo com temporalidades diferentes se chocam, num espaço aparentemente homogêneo, mas vivido fragmentariamente e hierarquicamente, seguindo a tríade lefebvreana.

Dessa forma, e a ainda segundo Santos (2012), “o espaço é o que reúne a todos” – as pessoas, os grupos, as práticas sociais, as temporalidades, as territorialidades – “com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes do uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo” (p.160). Essa relação espaço-temporal nos remete diretamente a uma das frases do filme Crash, a qual nos apropriamos para abrir o presente artigo: “Ao nos movermos na velocidade da vida, somos obrigados a colidir uns com os outros.”

Existe um elo, uma conexão que leva à colisão. Esta é algo inevitável, uma forma de resistência aos limites, uma vez que esses limites, como analisamos, são concebidos com uma intencionalidade. As últimas cenas de Crash dedicam-se a esse elo, quando somos reapresentados a alguns dos diferentes personagens que compõem a trama, agora influenciados pelo desenrolar das situações. A técnica utilizada pelo diretor nessa sequência é ao mesmo tempo simples e subjetiva. Os personagens são reapresentados essencialmente sem diálogos e em primeiro plano, apenas olhando para algo, um lugar ou para si mesmos. O que aconteceu àqueles personagens após a colisão? O que eles estão vendo? Todos estão na mesma cidade, mas estariam eles vendo e vivendo a mesma cidade? O filme então termina com nada menos que uma nova batida de carro. Um novo movimento se dá na cidade que já não é mais a mesma: espaço e sociedade evoluindo, se transformando, revelando novos significados, evidenciando limites e sem dúvidas gerando novas colisões.

Referências Bibliográficas

ALLEN, Nick Allen. Digital maps show racial divides in US cities. **The Telegraph** (online). Los Angeles: 26 de Setembro de 2010. Disponível em: <<http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/northamerica/usa/8026408/Digital-maps-show-racial-divides-in-US-cities.html>>. Acesso em 27 de junho de 2016.

BADGER, Emily & CAMERON, Darla. How railroads, highways and other man-made lines racially divide America's cities. **The Washington Post** (online). 16 de Julho de 2015. Disponível em: <<https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2015/07/16/how-railroads-highways-and-other-man-made-lines-racially-divide-americas-cities/>>. Acesso em 27 de junho de 2016.

BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

CORALIS, Patricia. O sonho da comunidade: uma análise do musical cinematográfico Brigadoon a partir das teorias da modernidade. In: Revista **de Comunicação, Cultura e Política** – v.14 – n.28 – jan/jun. 2014.

CRASH – NO LIMITE (Crash) Direção de Paul Haggis. História de Paul Haggis. Roteiro de Paul Haggis e Bobby Moresco. Produção: Bob Yari, Cathy Schulman, Don Cheadle, Mark R. Harris, Paul Haggis e Robert Moresco. Elenco: Sandra Bullock, Brendan Fraser, Matt Dillon, Don Cheadle, Ryan Phillippe e Thandie Newton. EUA

e Alemanha: Bull's Eye Entertainment, DEJ Productions, ApolloProScreen GmbH & Co. Filmproduktion KG, Blackfriars Bridge, Bob Yari Productions e Harris Company, 2005 (112 min).

DAVIS, Mike. **Cidades Mortas**. Tradução: Alves Calado. Rio de Janeiro: Record, 2007.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, território e população: curso dado no Collège de France (1977-1978)**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FRIEDMAN, Susan Stanford. O “Falar da Fronteira”, o hibridismo e a performatividade: teoria da cultura e identidade nos espaços intersticiais da diferença. In: **Revista Crítica de Ciências Sociais**, Centro de Estudos Sociais, Coimbra, n. 61, dez. 2001.

GUSMÃO, Hugo Nicolau Barbosa. Mapa Racial de Pontos: Cidade do Rio de Janeiro – Brasil. In: **Desigualdades Espaciais** (Blog). Disponível em: <<https://desigualdadesespaciais.wordpress.com/>>. Acesso em: 27 de junho de 2016.

HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização à multiterritorialidade. In: **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina** – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

_____. **Viver no limite: território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. 1 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A Mobilidade das Fronteiras – Inserções da Geografia na Crise da Modernidade**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford, UK: Blackwell, 1991.

_____. Lo urbano. In LEFEBVRE, Henri. **Le retour de l'adialectique: 12 mots clefs pour le monde moderne**. Paris: Messidor/Éditions Sociales, 1986, p. 159-173. - Tradução Livre para o português de Margarida Maria de Andrade.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Tradução: Hilda Pareto Maciel, Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008, 312p.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia**. São Paulo (SP): Hucitec, 1983.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4ª Ed. 7ª Reimpressão. São Paulo: EDUSP, 2012, 384p.

SOJA, Edward. **Uma concepção materialista da Espacialidade**. In: BECKER, Bertha; COSTA, Rogério Haesbaert da; SILVEIRA, Carmen. *Abordagens Políticas da Espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, Departamento de Geografia/Programa de pós-graduação, 1983.

_____. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.

VERISSIMO, Luiz Fernando. Fronteiras. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, Sexta-feira, 07 de Abril de 1995, Opinião, página 11.

Recebido em 14 fev. 2018

Aceito em 9 mar. 2018.