

Speed Racer e a semiótica do movimento no desenho animado

VENANCIO, Rafael Duarte Oliveira. Professor da graduação em Tecnologia em Produção Audiovisual do Centro Universitário SENAC – SP e Doutorando em Meios e Processos Audiovisuais pela Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo (ECA-USP) | rdovenancio@gmail.com

resumo

O presente artigo busca analisar, no aspecto da imagem audiovisual e focando na questão do movimento, a série televisiva de desenho animado *Speed Racer* (*Mach Go Go Go*, 1967-68). Utilizando a teorização de Gilles Deleuze acerca da imagem-movimento e seus aspectos semióticos, o objetivo aqui é ver como um desenho animado, utilizando a chamada animação limitada, consegue representar o movimento automobilístico sem precisar mobilizar inúmeros elementos de animação ou mesmo rotoscopiar imagens de corridas de carros. Por fim, o artigo traz algumas considerações sobre como *Speed Racer*, utilizando sua abordagem semiótica de movimento, agiu na linguagem do dispositivo do desenho animado, ou seja, nos campos de ação social mimetizados por qualquer realização audiovisual.

PALAVRAS-CHAVE: desenho animado; automobilismo; imagem-movimento

abstract

This article aims to examine, with the aspect of the audiovisual image and focus on the question of movement, the television cartoon series Speed Racer (Mach Go Go Go, 1967-68). Based on Gilles Deleuze's theories on the movement-image and its semiotic aspects, the goal here is to see how a cartoon, using the so-called limited animation, can represent the automobilist movement without the need to mobilize many elements animated or even to rotoscope images of racing cars. Finally, this paper presents some considerations about how Speed Racer, using his semiotic approach to movement, acted in the language of the animated cartoon apparatus (i.e. the fields of social action mimicked by any audiovisual realization).

KEYWORDS: animated cartoon; auto racing; movement-image

A segunda metade dos anos 1960 é um tempo de ápice para o automobilismo enquanto esporte. A Fórmula 1, considerada a categoria máxima, estava encerrando a sua segunda década em pleno sucesso. Aquela competição de garagistas, pequenos donos de manufaturas automobilísticas, iniciava a chamar atenção de financiadores poderosos, o *big business*, cujo domínio no esporte começaria em 1971, quando Bernie Ecclestone compra a *Brabham* do piloto tricampeão e dono de escuderia Jack Brabham.

Na escalada de atenção, outras categorias também iniciaram seu pleno desenvolvimento no mesmo período: a corrida das 500 milhas de Indianápolis começa a ter a presença massiva de pilotos não-americanos e a fazer parte do calendário da F1; em 1968, o campeonato norte-americano de carros fórmula (USAC) teve o seu recorde de provas com 28 etapas, e o de carros turismo (NASCAR) começava o seu processo de expansão e profissionalização; já as 24 Horas de Le Mans voltava a ser o grande evento de carros-esporte contando com a presença dos pilotos de F1 e fazendo fama de modelos lendários tal como o Ford GT40, tetracampeão legítimo da competição (1966-69).

Apesar de a história ser notória agora, isso tudo significou uma recuperação surpreendente para o esporte, principalmente se lembrarmos que o automobilismo quase entrou no ostracismo após o grave acidente nas 24 Horas de Le Mans em 1955, chegando a ser banido em muitas nações.

Não seria exagero dizer que o principal revitalizador do esporte nos anos 1960 – até por ter levado o *big business* ao mundo ocupado antes por alguns poucos fanáticos por velocidade – foi a televisão, transformando as façanhas de pilotos e máquinas de meras narrativas escritas em imagens vívidas, tal como se o público estivesse na arquibancada ou mesmo ao volante.

⁵ *Mach Go Go Go* é um jogo de palavras em japonês. A palavra *Go* significa tanto o número 5 (montando o nome do carro, o Mach 5), tanto um sufixo para máquinas (tal como *San*), tanto o nome original do piloto (Go Mifune, o Speed Racer na versão americana) como é a palavra inglesa *go* (vamos, em tradução livre), bastante utilizada como incentivo no automobilismo. Além disso, *Go Go Go* é uma das representações onomatopéicas para gritos japoneses de torcida. É dos dois últimos sentidos que surgem a inspiração para a expressão contida na música de abertura em inglês, a famosa *Go Speed Racer Go!*

Para se ter uma ideia, a primeira transmissão em cores de uma corrida de Fórmula 1 foi o Grande Prêmio da Alemanha em 1967. Um ano antes, o cinema apresentava *Grand Prix*, filme de ficção que foi gravado no decorrer das provas de Fórmula 1 e contava com pilotos famosos tais como Graham Hill e Phil Hill (que gravou a maioria das cenas *on board*).

Assim, o automobilismo entrou para o rol dos eventos midiáticos. Com a ajuda do cinema e da televisão, o esporte se misturou com a imagem de mocinhos e suas máquinas de correr, tal como em James Bond (série de cinema iniciada em 1962) e afastando a imagem de transgressão envolvida na década anterior, tal como em *Rebel without a cause* (1955) com James Dean.

Com a febre automobilística, as demais práticas midiáticas se mobilizaram para achar realizações de sucesso no campo. No caso do desenho animado, o mundo ocidental teve que recorrer ao oriental: a série televisiva japonesa *Mach Go Go Go*¹ ou *Speed Racer* (1967-68). Enquanto o original japonês iniciou

em abril de 1967, a tradução norte-americana começou em setembro daquele mesmo ano, dando um ar de simultaneidade nos dois cantos do mundo.

Muito mais do que o primeiro desenho animado sobre automobilismo, *Speed Racer*, pelo seu tratamento do movimento, é considerado um dos fundadores do desenho animado de ação. Apenas ele e *Jonny Quest* (1964-65) eram os exemplares desse gênero tão comum no cinema, mas incomum em um mundo de seres míticos e super-heróis fantásticos.

No entanto, uma narrativa sobre automobilismo não basta para sustentar um desenho animado sobre o assunto. A nossa persistência da visão, ilusionada pelos 24 desenhos por segundo, precisa operar a fim de termos a impressão de estarmos vendo corridas tais como aquelas do mundo do autoesporte.

Dessa forma, a questão do movimento automobilístico (re)presentado em *Speed Racer* é crucial para entender o sucesso e o grande apelo que ele motivou, incentivando um *fandom* que persiste até os dias atuais. Através da análise das imagens de movimento, o presente artigo acredita ser possível identificar o impacto sociomidiático, representado pelo conceito de *dispositivo*, que o desenho animado efetuou.

O escopo teórico de análise audiovisual no qual o presente artigo se baseia é aquele proporcionado por Gilles Deleuze, especialmente a noção de *imagem-movimento*, que possui clara influência da semiótica de C. S. Peirce, especialmente no que toca às categorias universais, ou seja, a Primeiridade, a Secundidade e a Terceiridade.

Dessa forma, antes de prosseguir para a análise do *corpus* proposto de *Speed Racer* – ou seja, a sua única temporada de 52 capítulos –, e a questão da representação do movimento automobilístico, será detalhado um pouco mais do arcabouço teórico abarcado pela presente exposição.

secundidade e automobilismo: elementos semióticos da imagem-movimento

Seja a imagem telecinemática, seja a imagem proveniente do desenho animado, a representação do automobilismo sempre estará mais colada à imagem dos carros em velocidade do que alguém nos contando acerca disso. Mas que imagem seria essa?

Aí reside a necessidade de se adotar um arcabouço teórico de análise fílmica que busque a primazia da imagem no audiovisual. Vemos, então, que Gilles Deleuze acreditava que o cinema é uma forma de pensamento, onde não há pensamento conceitual, mas sim por imagens. “Daí a primeira grande tese de Deleuze ao elaborar uma classificação das imagens cinematográficas: o cinema pensa com imagens-movimento e imagens-tempo, as primeiras caracterizando

o cinema clássico, as segundas, o cinema moderno” (MACHADO, 2009: 247).

Deleuze se utiliza da classificação de Peirce para elaborar seus conceitos, retirados de uma reflexão calcada nas três teses de movimento de Henri Bergson, a quem Deleuze destina a paternidade tanto da imagem-movimento quanto da imagem-tempo. A escolha pela semiótica para analisar o fílmico é clara para Deleuze (2005: 43): “A força de Peirce, quando inventou a semiótica, esteve em conceber os signos partindo das imagens e de suas combinações, e não em função de determinações já linguísticas (...). Peirce parte da imagem, do fenômeno ou daquilo que aparece”.

Dessa forma, a imagem-movimento – que é a que aqui interessa devido ao caráter do objeto fílmico da reflexão, o automobilismo – recebe características das categorias universais traçadas por Peirce que são, tal como foi dito, a Primeiridade, a Secundidade e a Terceiridade.

Começemos pela Primeiridade, ou Categoria-Primeiro. Em suas *Conferências sobre pragmatismo*, Peirce (1980: 25) a resume enquanto “a Ideia daquilo que é independente de algo mais. Quer dizer, é uma *Qualidade de Sensação*”. Uma explicação mais elaborada é que a Primeiridade

corresponde a tudo aquilo que é imediatamente positivo em si mesmo, sem nenhuma relação ou necessidade de representação. São as qualidades puras (enquanto elas próprias e não enquanto representadas na mente). A primeiridade pura está presente em todas as coisas, pois é a fonte primitiva, necessariamente incorporada, em tudo o que existe ou se distribui. Ela é indefinida, fresca, original, espontânea, livre e vívida (ROMANINI, 2006: 81).

A Primeiridade da imagem-movimento, para Deleuze, é a imagem-afeição. Uma imagem-afeição é, por exemplo, o grande plano de um rosto ou a cena de um precipício. Deleuze a explica bem com uma cena de *A caixa de Pandora* (1929), de G. W. Pabst:

Há Lulu, a lâmpada, a faca do pão e Jack o Estripador: pessoas supostamente reais com caracteres individuados e papéis sociais, objetos com as suas utilidades, conexões reais entre esses objetos e essas pessoas, em suma, todo um estado de coisas atual. Mas há também o brilho da luz na faca, o gume da faca sob a luz, o terror e a resignação de Jack, a meiguice de Lulu. Isso são puras qualidades ou potencialidades singulares, puros “possíveis” de certo modo (DELEUZE, 2009: 159).

No entanto, o mundo da Primeiridade da imagem-movimento, que é a imagem-afeição, é um mundo idealista que não combina com aquilo que o mundo automotor significa. Vejamos um exemplo do que seria a “linguagem”

do automobilismo.

Ao comentar a venda de um *Bugatti Type 57SC Atlantic*, de 1936, por 40 milhões, Ferreira Gullar a explica através de uma possível aura estética que envolveria o carro, tal como se fosse um quadro. Assim, tal como se contrariasse Walter Benjamin, afirma que “a aura que envolve esse ou aquele objeto – seja um quadro ou um automóvel – depende de fatores muito diversos, que tanto pode ser a qualidade estética, sua condição de objeto raro ou extravagante, como a história ou lenda que o envolva” (GULLAR, 2010).

Longe de entrar na polêmica filosófica levantada por Gullar – já que essa particularidade pode ser explicada através da conceituação de uma simulação aurática provocada pelo “fascismo da forma” (BENJAMIN, 1994: 194-6) –, a constatação acima mexe com um dos existenciais da necessidade de contar histórias acerca do mundo do automobilismo.

Bugattis, Ferraris, Mercedes e Talbot-Lagos só se tornam signos de fama em si não só porque há os carros e pilotos lendários, mas porque há espectadores e trovadores que testemunham, registram e difundem os feitos do campo automotor. Os meios audiovisuais facilitaram a tarefa desse fascismo da forma, campo totalmente distante da imagem-afeição.

Dizemos isso porque, para Walter Benjamin (1994: 195), o “fascismo da forma” é o movimento onde “todos os esforços para estetizar a política convergem para um ponto. Esse ponto é a guerra”.

Guerra essa que é ressaltada em seu caráter técnico, maquínico, logo estético. Isso é bem exemplificado pela frase de Marinetti (*apud* BENJAMIN, 1994: 195) de que “a guerra é bela, porque graças às máscaras de gás, aos megafones assustadores, aos lança-chamas e aos tanques, funda a supremacia do homem sobre a máquina subjugada. A guerra é bela, porque inaugura a metalização onírica do corpo humano”. Eis aqui o homem-máquina, tão comum nas poesias de Álvaro de Campos, por exemplo.

É essa reação a tudo que representa uma Primeiridade afetiva, ou seja, aquilo que se coloca enquanto pulsão, ação, é o nosso interesse quando falamos do nosso objeto fílmico, ou seja, nada mais nada menos que corridas de carros: a competição esportiva de homens-máquinas.

Assim, após passar pela primeira reflexão aqui proposta, conseguimos identificar a imagem das corridas de carro, do automobilismo: a imagem-ação. Ora, a imagem-ação é, simplesmente, a Secundidade da imagem-movimento. Para explicitar isso, retornemos às categorias universais propostas pela semiótica peirceana.

Ora, para Charles S. Peirce (1980: 25), a Secundidade ou Categoria-Segundo “é a Ideia daquilo que é, como segundo para algum primeiro, independente de algo mais, em particular independente de *Lei*, embora podendo ser conforme uma Lei. O que é dizer, é *Reação* como um elemento do Fenômeno”. Uma definição mais clara é que a Secundidade

é qualquer experiência irracional do mundo, em que um objeto se apresenta de maneira pungente, sem considerar nossa vontade ou expectativa. É puro choque (o “outward clash”), um “isto” sem qualificação, pura individualidade. A secundidade pura envolve sempre resistência, reação, força bruta, compulsão, interrupção, intrusão. Em 1885, Peirce encontrou sua melhor definição de secundidade genuína na filosofia escolástica de Duns Scotus, que define a *Haecceitas* como um “aqui e agora” (*hic et nunc*) da experiência (ROMANINI, 2006: 82).

O interessante é que Gilles Deleuze identifica o documentário como um campo fértil para o desenvolvimento e predomínio da imagem-ação fílmica. O exemplo está aqui com o “pai” do documentário, Robert Flaherty e seu *Nanook of the North* (1922):

É igualmente preciso que *Nanook* e a foca se afrontem num mesmo plano. Esta lei do binômio já não concerne *SS'*, nem *SA*, mas *A* por si mesmo. O duelo não é aliás um momento único e localizado da imagem-ação. O duelo baliza as linhas de ação, marcando sempre simultaneidades necessárias. A passagem da situação para a ação é acompanhada portanto por um encaixe de duelos uns nos outros (DELEUZE, 2009: 229-230).

Há no trecho acima a referência a uma forma básica de montagem no cinema: o *SAS'*, ou seja, situação-ação-outra situação. Ou seja, a Secundidade da imagem-movimento provoca, na trama fílmica, uma hipertrofia da ação, tal como nos duelos do *western*, ou até mesmo no surgimento daquilo que Deleuze chama de *pequena forma: ASA'*, ação-situação-outra ação.

Não é difícil encontrar no evento midiático do automobilismo exemplos dessa Secundidade que é a imagem-ação. Primeiro, um exemplo banal de hipertrofia da ação nas imagens automobilísticas pode ser encontrado em imagens de arquivo sobre Juan Manuel Fangio: a câmera parada em uma curva de uma corrida.



FIG.1: Hipertrofia da ação no automobilismo. Fonte: *Racing Through Time: Juan Manuel Fangio*.

É fácil notar aqui que a situação (o espaço da curva) “some” em sua importância sgnica para a ação, ou seja, o duelo de se fazer a curva realizado, individualmente, pelos carros 18 – a *Maserati* de Fangio (1º *still*); 24 – a *Ferrari* de Raymond Sommer (2º *still*); 28 e 34, respectivamente, as *Maseratis* de Prince Bira (Príncipe Bira do Sião) e de Benedicto Campos (3º *still*) no IV Gran Premio di San Remo (1949).

O que importa aqui é a própria ação, o movimento de se fazer a curva e não a situação estática, espacial. Os “duelos” (i.e. os carros fazendo a curva) vão passando diante do olho da câmera sem precisar ter mudança espacial, fazendo cumprir filmicamente a primeira tese de Bergson sobre o movimento, que Deleuze (2009: 13) define como “o movimento não se confunde com o espaço percorrido. O espaço percorrido é passado, o movimento é presente, é o ato de percorrer”.

Já acerca da pequena *forma ASA'*, ela se encontra mais clara em edições clássicas de corridas de Fórmula 1. Um belo exemplo está nas imagens do Grande Prêmio dos Estados Unidos de 1968, contemporâneo a *Speed Racer*, presentes em um documentário sobre Graham Hill



FIG.2: Pequena forma ASA' no automobilismo. Fonte: *Graham Hill: Driven*.

No primeiro *still*, temos a ação: Graham Hill fazendo uma curva. Ao fim da ação, vemos a situação (2º *still*), uma imagem frontal de Hill dirigindo. É interessante notar como aqui a situação se caracteriza tal como uma imagem-afeição, sendo um belo exemplo do que Peirce classifica enquanto degeneração da categoria da Secundidade: a Primeiridade da Secundidade.

Uma boa definição de Primeiridade da Secundidade é que ela “corresponde à existência de algo em si mesmo; sentimento de *alteridade* que invade uma mente” (ROMANINI, 2006: 82). Isso é bem observado na imagem de situação, pois ela provoca uma separação, um surgimento de um Outro ao carro em alta velocidade: o próprio rosto humano do piloto, dissociando a ação do Homem-máquina que é o carro de competição em corrida.

No entanto, surge uma outra ação (3º *still*) que é a linha de chegada, demarcada por um ágil “bandeirinha”, que inicia a ação antes mesmo do carro entrar no quadro. Eis, novamente, a força bruta, individualizada, da ação restaurando a Secundidade na imagem-movimento. Isso que identificamos nas imagens das corridas de automóveis é exemplificado por Gilles Deleuze através

dos filmes d' *O Gordo e o Magro* (1926-1945):

Gordo e Magro são a imagem-ação, o duelo perpétuo com a matéria, com o meio, com as mulheres, com os outros e um com o outro; eles souberam decompor o duelo, quebrando toda a simultaneidade no espaço para a substituir por uma sucessão no tempo, um soco para um, depois um soco para o outro, de tal maneira que o duelo se propaga ao infinito e que os seus efeitos aumentam por lances em crescendo em vez de se atenuarem por cansaço. Resta que o Magro (Laurel) é como o 1 do par, o representante afetivo, aquele que desatina e desencadeia a catástrofe prática, mas dotado de uma inspiração que lhe permite passar através das armadilhas da matéria e do meio; ao passo que o Gordo (Hardy), o 2, o homem de ação, é tão falho de recursos intuitivos, está tão abandonado à matéria bruta, que cai em tosas as armadilhas das ações cuja responsabilidade assume e em todas as catástrofes que o Magro desencadeou sem cair ele próprio nelas (DELEUZE, 2009: 292).

Vemos, então, que a imagem-ação é a essência, também, da imagem de automobilismo, algo que é observado na corrida fílmica *per se*. É na representação disso que consiste a tarefa de um desenho animado tal como *Speed Racer*.

as linhas de movimento de *Speed Racer*: entre hipertrofia e pequena forma

O mundo do esporte a motor não era desconhecido de Tatsuo Yoshida, o criador de *Speed Racer*. Hábil desenhista, Yoshida sabia desenhar mangás com um traço dinâmico, copiado em parte dos quadrinhos de super-heróis trazidos pelos norte-americanos no fim da Segunda Guerra Mundial, ideal para a temática. Entre 1960 e 1964, ele e o seu irmão Ippei Kuri (pseudônimo de Toyoharu Yoshida) fizeram quatro mangás sobre o esporte a motor: *Pilot Ace*, *Mach Sanshiro*, *Hayabusa Q* e *Speed Bun-chan*.

Muito provavelmente outro mangá apareceria na vida de Yoshida na segunda metade dos anos 1960 se um fato midiático não tivesse abalado o Japão: a estreia do anime *Astro Boy* na Fuji TV, 11 anos após o lançamento do mangá de maior sucesso de seu tempo.

A animação no Japão remonta desde os anos 1910. No entanto, só foi no final dos anos 1950 que a Toei, principal estúdio japonês, começou a realizar filmes de destaque, dotados de uma estética única e um uso de cor pioneiro ao imitar as cores da pintura clássica em pergaminho.

O criador de *Astro Boy*, Osamu Tezuka, já famoso pelos seus mangás, era um dos funcionários da Toei até que, no início dos anos 1960, viu seu projeto de um novo estilo de animação ser rejeitado. Tezuka, conhecido pelos seus mangás de “olhos grandes” (claramente inspirados no Gato Félix e no Mickey Mouse),

queria transformar seus mangás em desenhos animados, fazendo apenas algumas adaptações, e lançá-los na televisão.

Isso, que seria consolidado com o anime, representa a principal forma de negócio midiático no Japão: primeiro lançava o mangá e uns dois-três meses mais tarde saíria o anime com a mesma história.

Primeira série televisiva japonesa, *Astro Boy*, mesmo tendo sido inventado em mangá mais de uma década antes, foi um sucesso absoluto, e durou 193 episódios, entre 1963 e 1966. Assim, na metade da década, o lugar do menino-robô estava vago no coração dos japoneses.

Percebendo isso, os irmãos Yoshida, especialmente Tatsuo, decidem entrar no ramo da animação. Fazendo amizade com Hiroshi Sasagawa, um ex-assistente de Tezuka, os Yoshidas decidiram se aventurar e arranjaram um emprego na Toei para aprender o ofício, repetindo os passos do pai de *Astro Boy*.

Em 1965, o estúdio Tatsunoko, de propriedade dos Toshidas, lançou seu primeiro desenho animado. O nome era *Space Ace* e tinha um quê de cópia do próprio *Astro Boy*, a não ser pelo fato de que o menino no *cartoon* não era um robô, mas sim um alienígena.

Conseguindo relativo sucesso, e com o fim de *Space Ace* (e do *Astro Boy*) se avizinhandos, em 1966, Tatsuo Yoshida começou a pensar em um novo tipo de desenho animado. Acreditando que a fórmula espacial estava acabada, ele resolveu adaptar um de seus mangás de corrida.

Fã dos filmes de Elvis Presley e de James Bond, Yoshida acreditou que era a hora de fazer algo do mesmo gênero no desenho animado. Para isso, ele resolveu adaptar o seu mangá de maior sucesso, *Pilot Ace*, que contava a história de um menino que entra no mundo das corridas para financiar o seu pai, um cientista espacial que colocaria um japonês como o primeiro homem no espaço.

Isso funcionava no começo dos anos 1960, um período anterior aos feitos de Gagarin e dos Estados Unidos, deixando a história datada. Assim, Yoshida resolveu radicalizar: aproveitando a mesma estrutura narrativa e os personagens *Pilot Ace*, ele resolveu trocar alguns detalhes para deixar uma história 100% voltada para o fascinante mundo das corridas, transformando o pai de cientista em pequeno dono garagista em meio ao mundo corporativo do *big business*.

Além disso, o traço resolveu se ocidentalizar. Os olhos grandes, que eram a marca de Tezuka, perdem espaço para os olhos utilizados em produções da Hanna-Barbera, tal como o irmão de gênero de ação *Jonny Quest*. Rostos, cabelos e posturas também se tornaram distantes da autoimagem japonesa. Os nomes dos personagens de *Pilot Ace* foram trocados, mas permaneceram japoneses.

O que realmente mudou foi o carro, que se tornaria o personagem principal, antecipando o que seria uma tendência em séries *live action* televisivas nos Estados Unidos. Em *Pilot Ace*, o carro é uma mistura da frente do Ford GT40 com a traseira da Ferrari 250 TR.

Para *Speed Racer*, o carro deveria ser mais digno de uma originalidade. A tarefa ficou para um dos animadores de Yoshida, Mitsuki Nakamura. Desenhando um carro que parecia crível nos anos 1960 (com referências da 250 TR, do GT40 e também do Corvette), mas com linhas únicas, incluindo uma frente em formato de tridente.

Além disso, o carro – que se chamaria Mach 5 – teria *gadgets* tais como aquelas encontradas nos filmes de James Bond, que seriam superúteis para o protagonista Go Mifune (o *Speed Racer*) em suas corridas, e acionadas por um singular volante cheio de botões, curiosamente antecipando o que veríamos na direção dos carros fórmula de hoje em dia.

Com diversas linhas, Yoshida dificilmente acreditou que aquele carro poderia ser animado. Ele não duvidava da capacidade de Nakamura, mas a realização tinha um problema mais de base: a técnica de animação utilizada pelo estúdio para ilusionar *Speed Racer*.

Aliás, esse era um problema de uma geração de desenhos animados televisivos. Afinal, foi dos desenhos da Hanna-Barbera e da UPA que os Yoshida conseguiram arregimentar a principal forma de transformar o seu sonho de animar em realidade. Tal como o *Astro Boy* de Tezuka, *Speed Racer* utilizaria a chamada animação limitada.

Animação limitada é quando se anima apenas um aspecto do quadro, normalmente a boca ou mesmo “rolar” o cenário, ou não se anima nada, adicionando apenas voz enquanto vemos uma face dramática. Isso fazia os custos e o tempo de produção do desenho animado caírem drasticamente, e se adaptarem à demanda da televisão que, no Japão, era diária.

Ao pensarmos em carros em movimento representando uma situação de corrida, parece-nos impossível não desenhá-los em *full animation* ou, até mesmo, rotoscopiar imagens “reais”. Afinal, como poderíamos mostrar carros com um design detalhado, tal como o Mach 5, competindo e se colocando em risco com tão poucos recursos de animação?

Nakamura comprovou isso ao fazer os créditos de abertura que acompanhariam cada episódio. Ele não só dirigiu a sequência, mas pessoalmente animou a última cena, que se tornaria o símbolo do seriado televisivo.

Com um minuto e seis segundos, a sequência animada – mesmo usando

a animação limitada – é um grande exemplo da hipertrofia da ação, tal como é usada nos demais produtos audiovisuais automobilísticos (normalmente representada pela câmera parada em uma curva de uma corrida, tal como demonstramos na seção anterior). Para ajudar na nossa análise, vamos dissecar a abertura de *Speed Racer* – ou seja, da versão americana (uma edição da abertura japonesa que tinha dois minutos e dois segundos, tirando as cenas de uso dos *gadgets* e corridas em lugares exóticos, se concentrando apenas em atividades de automobilismo e se adequando à versão americana da música de entrada que não possuía partes instrumentais) – com a ajuda da tabela 1

CENA	DURAÇÃO	PARTES ANIMADAS	PARTES ESTÁTICAS	DESCRIÇÃO
1	0'01-0'04	Ângulo de câmera	Carro e fundo vermelho	Um giro pelo Mach 5
2	0'05-0'06	Speed Racer	Carro e fundo vermelho	Corrida até o carro
3	0'06-0'07	Mão	Cockpit superior	Ligando o motor
4	0'07-0'08	Mão	Cockpit inferior	Engatando marcha
5	0'08-0'09	Pé	Cockpit inferior	Acelerando o pedal
6	0'09-0'10	Volante	Cockpit superior	Virando o volante
7	0'10-0'12	Fundo vermelho/azul	Carro	Mach 5 em ação
8	0'12-0'15	Brilho/miolo do pneu	Pneu (Borracha)	Pneu girando
9	0'15-0'22	Brilho/Giro do título	Pneu e Título	Cena-título
10	0'22-0'25	Brilho/miolo do pneu	Pneu (Borracha)	Pneu girando
11	0'22-0'25	Brilho	Pneu/Rosto de Speed Racer	Pneu girando
12	0'26-0'28	Fundo amarelo	Carro	Carro movendo
13	0'28-0'30	Ângulo de câmera	Carro e fundo amarelo	Um giro pelo Mach 5
14	0'30-0'33	Fundo amarelo	Carro	Mach 5 correndo

TABELA 1: Sequência de abertura de *Speed Racer*. Fonte: análise do autor e episódio 1 de *Speed Racer (The Great Plan – Part 1)*.

15	0'33-0'36	Fundo azul	Carros	Situação de corrida
16	0'36-0'37	Dois carros	Cenário	Uma batida
17	0'37-0'40	Carro e Fundo azul	-	Carro derrapando
18	0'40-0'41	Carro	Cenário	Carro capotando
19	0'41-0'43	Carro e pista	Outros carros	Carro “voando”
20	0'43-0'45	Explosão e carros	Pista	Acidente
21	0'45-0'47	Fundo verde	Rosto de Speed Racer	Speed dirigindo
22	0'47-0'51	Carros	Pista	Situação de corrida
23	0'51-0'52	Carros	Pista	Situação de corrida
24	0'52-0'54	Carros	Mapa	Desenhando linhas
25	0'54-0'56	Carros	Mapa	Desenhando linhas
26	0'56-0'57	Linhas	-	Preenchendo linhas
27	0'57-0'58	-	Linhas	Quadriculado
28	0'58-1'00	Carro	Fundo	Carro chegando
29	1'00-1'01	Speed Racer	Carro/Fundo	Speed saltando
30	1'01-1'06	Ângulo de câmera	Carro/Fundo/ Speed Racer	Um giro pelo Mach 5

Para aqueles sem familiaridade com o processo de animação, a possibilidade de ter elementos estáticos e moventes em uma cena de desenho animado (animação tradicional) reside no fato de que o desenhista não desenha os quadros inteiros. O quadro-a-quadro é montado por vários acetatos (células transparentes de animação).

Normalmente, a ideia era de um fundo fixo, servindo de cenário, e um personagem amplamente movente, tal como vemos nos primeiros desenhos de Walt Disney e seu parceiro Ub Iwerks. O que a tabela 1 nos descreve é a presença de diversas situações onde o fundo se move e a personagem, não.

Mas como o fundo pode se mover? Nas cenas 7, 12, 14, 15 e 21, por exemplo, o espectador atento pode perceber que o fundo se move pela ajuda de linhas de movimento. Nas cenas 7 (segunda parte) e 15, essas linhas são as falhas no asfalto e a linha de divisão de pista. Já nas demais, incluindo a primeira parte da cena 7, são linhas arbitrariamente colocadas lá para dar sensação de movimento.

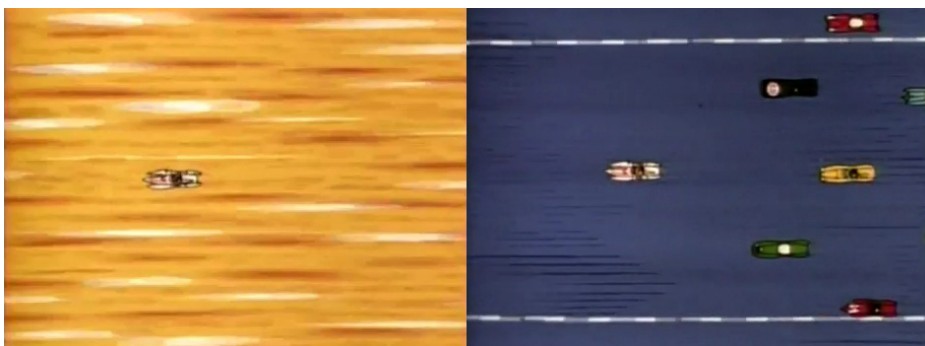


FIG.3: Cena 7 da abertura de *Speed Racer*. Fonte: episódio 1 de *Speed Racer (The Great Plan – Part 1)*.

A prática de desenhar linhas de movimento normalmente é atribuída a Osamu Tezuka, no entanto, são linhas de movimento bem mais discretas do que essa. Já Tatsuo Yoshida utilizava esse método em seus mangás, tal como pode ser visto no próprio mangá de *Mach Go Go Go*, para simular uma ação hipertrofiada. E, como pode ser visto nos dois exemplos, quanto mais linhas, mais hipertrofia, mais ilusão de movimento.

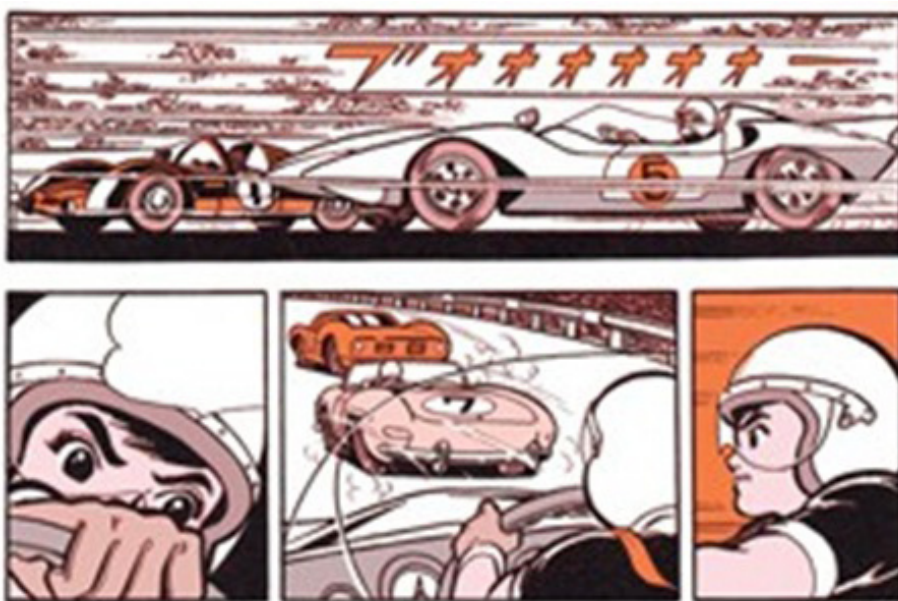


FIG.4: Linhas de movimento no mangá *Mach Go Go Go*. Fonte: mangá *Mach Go Go Go*.

⁵ As cenas da abertura que apresentam personagens (tal como Speed Racer e Mach 5) em movimento, também tinham apenas entre 4 e 6 quadros por segundo. Como o movimento humano e o deslocamento são mais complexos que o de uma linha, a impressão que temos é de um desenho rápido tal como se Speed Racer, ao andar, saltasse. Isso só favorecia o efeito das linhas de movimento. Alguns movimentos mais suaves, tal como os de um carro em deslocamento rápido (presentes principalmente na abertura japonesa), muito provavelmente utilizaram recursos de *stop motion* e não dispensavam um fundo em *looping*.

Essa é uma técnica ideal para a animação limitada. Além de precisar desenhar apenas entre 4 e 6 quadros por segundo (multiplicando-os por 6 ou 4 para fazer os famosos 24 quadros por segundo), as linhas funcionam bem em *looping*, ou seja, em repetição, sem que essa seja notada².

O interessante é que aqui encontramos Secundidade para produzir uma Secundidade já existente em outro tipo de material imagético. Em uma fórmula que parece um jogo de linguagem, desenhos da lavra de *Speed Racer* criam hipertrofia da ação para ilusional hipertrofia da ação (que, por sua vez, é outra ilusão, mas em outro campo).

E, diante das corridas “reais” de carros, o desenho animado possui uma ampla vantagem: pode repetir o uso de cenas sempre que necessário. Diversas cenas da abertura podem ser vistas ao longo dos 52 capítulos, especialmente as cenas no circuito. Além disso, a presença de cortes rápidos nessas cenas hipertrofiadas permite capturar a interação psíquica dos espectadores, criando toda a “excitação” que uma corrida automobilística deve ter.

Até mesmo alguns carros da série são concebidos com a ideia de hipertrofia da ação. É o caso do carro-mamute, principal antagonista nos dois episódios que compõem *The race against the Mammoth Car*. O carro-mamute não é nada mais do que um carro-trem, no qual o desenho de um vagão é usado em *loop* para parecer o carro de 180 metros de comprimento.

No entanto, para dar o clima do gênero de ação (e do próprio automobilismo tal como é visto midiaticamente), a hipertrofia não basta. Dessa forma, *Speed Racer* também usa a *pequena forma ASA* teorizada por Gilles Deleuze.

Duas situações possuem vazão através da pequena forma: tensão e comicidade. Tensão normalmente aparece nas situações de corrida ou de perigo, já que o protagonista *Speed Racer* também vive aventuras dignas de um James Bond (mas normalmente ele é salvo pela ajuda do Corredor X, seu irmão que escolheu permanecer incógnito).

FIG.5: *Pequena forma ASA* em situação de tensão. Fonte: episódio 26 de *Speed Racer* (*The Car Hater*)



Na cena de *The car hater*, exemplificada na figura 5, a pequena forma funciona claramente para criar a tensão. Um carro de malfetores quer tirar o Mach 5, dirigido pela namorada de Speed, da estrada (1º *still*, ação). Somos, então, cortados para uma cena estática do rosto do corredor que diz: “Ei, se

acalmem!” (2º *still*, situação). Tudo isso para vermos que o carro laranja está indo em direção reta para bater no carro (3º *still*, outra ação).

A situação de tensão é só identificada pela situação, uma Primeiridade da Secundidade, porque as duas ações são discriminadas em qualquer situação de corrida. É a dissociação necessária para dar o tom à narração.

A comicidade funciona da mesma maneira, mas normalmente para dar os desfechos (tal como nos filmes de ação dos anos 1960). De modo geral, acontece fora das situações de corrida, mas está diretamente relacionada à trama escolhida. Os alvos preferidos são os familiares de *Speed Racer* (especialmente o irmão mais novo ou o pai) ou os malfeitores, que pagam suas dívidas com a sociedade ao realizar algum trabalho ridículo.

Dessa forma, a *pequena forma ASA* – entrecortando as cenas de hipertrofia da ação – vai constituindo a história de cada episódio, completando o todo narrativo que pode nos criar uma identificação e um reconhecimento.

análise: animação e a importância da ação-afeição na semiótica do movimento

Considerado um campo de ação fluída, tal como Williams (2009) teoriza sua *práxis*, a animação – e seu maior representante, o desenho animado – tem por paradigmas postulados tais como a noção de que a importância da diegese reside no traço. No entanto, tal como observamos na descrição do nosso arcabouço teórico, bem como na descrição do objeto e sua constatação enquanto pertinente para a presente análise, a cena em si e seu encadeamento através das formas possui um primado diante do traço.

Ora, tal como teoriza o projeto de Gilles Deleuze em seus livros de Cinema, a Imagem-movimento é o campo do início da linguagem cinematográfica, onde há a primazia de um momento de Primeiridade e de Secundidade da imagem. A partir do movimento que direciona o cinema à Terceiridade de sua imagem, o cinema pode desenvolver diegeses narrativas elaboradas, evocando construções de tempo-espaço bem como oníricas (a Imagem-tempo).

Só que, observando elementos de Secundidade em produtos audiovisuais tão distantes do início do cinema, podemos pensar na animação enquanto campo de manutenção da necessidade de imagens-ação, bem como a degeneração da ação enquanto afeição. Além disso, podemos pensar o quanto isso está enraizado na própria tradição japonesa de animação.

Speed Racer, e outros animes que o seguiram, como *Cavaleiros do Zodíaco* e *Dragon Ball*, consolidam a função social que o gênero *shonen* possui enquanto produto midiático no Japão. A racionalidade que aparece aqui enquanto central é a comunicativa, a do Mundo da Vida (que trabalharemos

melhor na conclusão). Claramente, por exemplo, *Cavaleiros do Zodíaco*, tal como todo *shonen*, utiliza a identificação psíquica com os jovens. Uma das características interessantes é que, por exemplo, os protagonistas, apesar de terem corpos musculosos e desenvolvidos, possuem idade oficial de 14 e 15 anos, tal como a média de idade da audiência-alvo.

Com isso, as lutas e a tão contestada violência, que se tornam patentes na mídia *shonen*, representam como o adolescente lida, dia-a-dia, com o seu amadurecimento e as batalhas para ter um lugar no mundo. Estamos aqui em um jogo claro de invocação – o anime mostra situações-limite que os *cavaleiros* vivem, envolvendo temáticas como amizade, camaradagem, morte de pais, traição, ética, atração sexual, compromisso social, destino – que resulta em uma evocação – resgatando toda a situação que o fã vive em sua vida ordinária.

Tanto que, de forma muito curiosa, não é o sangue ou os socos, pontapés e golpes com explosão de cosmo interior que fazem *Cavaleiros do Zodíaco* ser violento. O sensacionalismo aqui é diegese em montagem, inclusive porque as cenas de luta não são perfeitas e são podadas pela situação de animação limitada. As situações-limite são construídas pelas considerações dos personagens (a “voz da consciência”). A diegese está toda calcada na problematização representada enquanto ação.

Apesar de *Cavaleiros do Zodíaco* se tornar mais patente em nossa memória midiática, *Speed Racer* realiza essas mesmas técnicas. Um exemplo claro é a própria questão de Go Mifune com o Corredor X, seu irmão desaparecido. O único reencontro diegético possível para eles é durante as corridas, em uma névoa de (in)certezas, onde não há mistério, mas apenas a ligação imagética pela hipertrofia da ação.

Em grande maioria dos episódios, os *closes* dos dois corredores, representando bem a afeição, são os momentos de maior despertar tanto da interação psíquica como da semiose. O gatilho de identificação-(re)apresentação-significação é posto a serviço do dispositivo graças à montagem (i.e. às formas descritas pela análise deleuziana) e não pelo traço.

considerações finais: *Speed Racer* e o dispositivo

Não é o bastante identificar todas essas técnicas imagéticas e seu ilusionismo. É interessante saber como o todo do desenho animado *Speed Racer* agiu na linguagem do dispositivo do desenho animado, ou seja, nos campos de ação social mimetizados por qualquer realização audiovisual.

Antes de prosseguir nessa análise, é necessário visitarmos a conceituação de dispositivo. A noção de dispositivo foi cunhada por Baudry (1975). Em suma, o dispositivo é a visão do cinema enquanto “um sistema constituído de três níveis articulados: 1) a tecnologia de produção e exibição (câmera-projetor-tela); 2) o

efeito psíquico de projeção-identificação e o ilusionismo; 3) o complexo da Indústria Cultural como instituição social produtora de um certo imaginário” (apud AUMONT, 2004: 46).

Mas como isso se relaciona à fórmula do desenho animado? Ora, antes de partir para a resposta dessa questão central, seria interessante esmiuçar, usando um processo de inter-relação teórica, os três pontos do dispositivo. O primeiro deles são as questões de concretização da prática midiática audiovisual: câmera-projetor-tela. Aqui, o que está em jogo são questões da Arte e da Estética, o do como fazer e de que forma apresentar.

Já o segundo, o efeito psíquico de projeção-identificação e o ilusionismo, significa as questões de interação e recepção com o público. São questões da Cultura, do privado, do interpessoal, da constituição individual e social da psique.

Por fim, o terceiro ponto, da Indústria Cultural, está nas questões que chamamos sistêmicas. É a relação do produto audiovisual não só com a Economia, com a Política do seu tempo, mas também com as ideologias. Interessante notar que o 2º e o 3º pontos se relacionam com a constituição dual das formas de agir no mundo – suas racionalidades – para Habermas. É o jogo entre a ação comunicativa (par do 2º ponto) e a ação instrumental (par do 3º ponto).

A ação instrumental é a racionalidade regida por regras técnicas apoiadas no saber empírico. Isso implica uma teleologia, ou seja, em previsões sobre o mundo que implicam na escolha de estratégias. São essas estratégias analíticas que montam toda a gramática social na qual vivemos. A Política, o Estado, a Economia, as ideologias do mundo estão neste campo, pois elas possibilitam a reprodução material da sociedade. À parcela do mundo regida pela ação instrumental, Habermas dá o nome de Sistema.

Já a ação comunicativa está calcada na interação simbolicamente mediada, em poucas palavras, no cotidiano social. É o campo da tradição, da cultura, da fofoca, da família e do socialmente compartilhado. A validade de qualquer coisa neste campo depende do acordo mútuo proporcionado pela intersubjetividade envolvendo intenções e reconhecimento geral das obrigações. É o espaço do chamado Mundo da Vida, do vívido cotidiano.

As duas racionalidades – a ação instrumental e a ação comunicativa –, em interação, vão desenhando a realidade das relações sociais contemporâneas. No entanto, há algo cuja racionalidade normalmente foge do Sistema e do Mundo da Vida. Isso, para os críticos de Habermas, é o campo da Arte e suas regras próprias. Essa racionalidade artística é o ponto-chave do 1º ponto do dispositivo, utilizando uma lógica bem próxima daquela atribuída à palavra estética desde a

Escola de Wolf e consolidada por Hegel.

Com isso, ao destrinchar o conceito de dispositivo, ampliando-o, nos deparamos com o seguinte quadro, dividindo o dispositivo em longos três ramos onde cada ponto-chave de sua definição se relaciona com uma racionalidade e seu campo de ação:

TABELA 2: O dispositivo. Fonte: análise do autor.

	PONTOS-CHAVE	RACIONALIDADE	CAMPO DE AÇÃO
DISPOSITIVO	Câmera-projetor-tela	Arte/Estética	Outras obras de arte
	Interação psíquica	Mundo da Vida	Cultura e Cotidiano
	Indústria Cultural	Sistema	Política e Economia

Dessa forma, o conceito de dispositivo mimetiza a própria sociedade, em si, mostrando a relação intrínseca entre as três racionalidades. Tal como as três partes de um nó borromeano, Sistema, Mundo da Vida e Estética estão inter-relacionadas e cada um desses elos sustenta os demais. Sem um deles, não há nada, não há mais o nó, não há mais sociedade.

Assim, qualquer desenho animado acaba priorizando um desses três campos para tentar se fixar enquanto prática midiática relevante no todo social. Ora, como sabemos, *Speed Racer* foi lançado quase que simultaneamente no Japão e nos Estados Unidos, em 1967. Enquanto, no Japão, ele atingiria o sucesso apenas na sua primeira retransmissão (a transmissão original teve relativo sucesso), ele foi um *hit* nos EUA desde seus primeiros episódios. Como foi possível tal grau de identificação e reconhecimento?

Duas escolhas feitas por Yoshida na produção de *Speed Racer* foram essenciais para isso. A primeira foi a aposta no uso da cor. Apesar do fato de que, em 1967, a maioria dos televisores japoneses era em preto-e-branco, a maioria nos Estados Unidos já era colorido.

O uso de cores foi especialmente pensado para o desenho animado. Pensado para reforçar a segunda escolha: Tatsuo Yoshida queria que o seu desenho animado pudesse ser posto na mesma estante que os filmes de Elvis Presley e James Bond. Assim, mesmo sem as técnicas de colorização ocidentais (aliás, as japonesas até eram melhores, do ponto de vista estilístico), ele conseguiu dar aquele ar de cor lavada, iluminada, tal como os lugares exóticos dos filmes de ação dos anos 1960 – tática também utilizada em *Jonny Quest*, pela Hanna-Barbera.

A aposta de *Speed Racer* não foi ser mais uma realização japonesa no campo do desenho animado, assim agindo no campo da Estética do dispositivo. Yoshida pensava já em um Mundo da Vida globalizado onde há uma Cultura midiática comum. Tatsuo queria que víssemos um jovem Elvis Presley na face do *Speed Racer* (Go Mifune) e um dos fantásticos carros de James Bond, tal

como o Aston Martin DB5, no Mach 5 e seus *gadgets*.

No entanto, para essas ideias darem certo não bastava apenas pensá-las narrativamente. A imagem precisava mostrar isso, tal como analisamos. Eis aqui a importância da criação da Secundidade através da ilusão de gravuras em sequência. Afinal, tal como bem afirma Deleuze (2005: 39), “a narração não passa de uma consequência das próprias imagens aparentes e de suas combinações diretas, jamais sendo um dado”. Só assim veríamos uma corrida em *Speed Racer* tal como uma corrida de Fórmula 1, imersa no imaginário midiático do filme de ação, e teríamos heróis não pela questão do exemplo, tal como nas narrações épicas, mas pela mistura dosada entre ação e afeição.

referências bibliográficas

AUMONT, Jacques. **O olho interminável**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

BAUDRY, Jean-Louis. “Le dispositif: approches métapsychologiques de l’impression de réalité”. **Communications**. n° 23. Paris, 1975.

BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: **Magia e Técnica, Arte e Política - Obras Escolhidas I**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

DELEUZE, Gilles. **A Imagem-tempo**. São Paulo: Brasiliense, 2005.

_____. **A Imagem-movimento**. Lisboa: Assírio & Alvim, 2009.

GULLAR, Ferreira. Na prática é diferente. **Folha de S. Paulo**. São Paulo: Folha, 23/05/2010.

HABERMAS, Jurgen. **Técnica e ciência como “ideologia”**. Lisboa: Ed. 70, 2001.


KOYAMA-RICHARD, Brigitte. **Japanese Animation**. Paris: Flammarion, 2010.

LONG, Justin. Racers Start Your Engines. **SciFi Japan**. Los Angeles: SciFi Japan, 20/04/2008.

MACHADO, Roberto. **Deleuze, a arte e a filosofia**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

PEIRCE, Charles S. Conferências sobre Pragmatismo. In: **Os Pensadores: Peirce/Frege**. São Paulo: Abril Cultural, 1980.

ROMANINI, Anderson Vinícius. **Semiótica Minuta**. Especulações sobre a



Gramática dos Signos e da Comunicação a partir da obra de Charles S. Peirce. (Tese de Doutorado em Ciências da Comunicação). São Paulo: PPGCOM-ECA-USP, 2006.

WILLIAMS, Richard. **The Animator's Survival Kit**. London: Faber and Faber, 2009.

filmografia

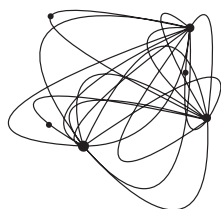
Graham Hill: Driven Direção: Mark Craig. Documentário em cores, Inglaterra, 59 min, 2008.

Racing Through Time: Juan Manuel Fangio. Produção: ESPN Classic Sport e World Wide Entertainment. Documentário em cores, Estados Unidos, 49 min, 2002.

Speed Racer (Mach Go Go Go). Direção: Tatsuo Yoshida. Produção: Tatsunoko Productions e Trans-Lux (USA). Série televisiva de animação em cores com 52 episódios, Japão, episódios de 24 min, 1967-1968.

como citar este artigo

SOBRENOME, Nome(s) do(s) autor(es). Título do artigo: subtítulo. **Semeiosis: semiótica e transdisciplinaridade em revista**. [suporte eletrônico] Disponível em: ou Available from: <endereço eletrônico>. Acesso em dia/mês/ano.



semeiosis

© SEMEIOSIS 2011. ALGUNS DIREITOS RESERVADOS. MAIS INFORMAÇÕES EM SEMEIOSIS.COM.BR