

## LINHAS TRAÇADAS DE VELOCIDADE: UM ESBOÇO DA HISTÓRIA DAS NARRATIVAS GRÁFICAS FRANCÓFONAS SOBRE AUTOMOBILISMO

RAFAEL DUARTE OLIVEIRA VENANCIO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA (UFU)

**RESUMO:** O presente artigo deseja traçar, a partir do conceito de *ideia-unidade* e da noção de narrativa gráfica, um esboço acerca da história das narrativas gráficas sobre automobilismo em um contexto francófono. Há, aqui, um trabalho de reconhecimento das primeiras narrativas gráficas, criadas junto com os primeiros *Grand Prix*, até a divulgação de narrativas gráficas no contexto da internet e das redes sociais em mídias digitais, passando pelas histórias em quadrinhos de Michel Vaillant, um dos grandes representantes das HQs em *ligne claire* da Escola de Bruxelas. A busca aqui é demonstrar a tradição francófona em representar visualmente o automobilismo, sendo essa prática intimamente ligada com a própria prática do esporte.

**PALAVRAS-CHAVE:** Narrativas Gráficas, Automobilismo, Histórias em Quadrinhos, Francofonia.

**RÉSUMÉ:** Cet article veut retracer, à partir de le concept de l'idée-unité et narrative graphique, un aperçu sur l'histoire de narratives graphiques à propos de sport automobile dans un contexte francophone. Voici un travail de reconnaissance des premiers narratives graphiques, créés avec le premier Grand Prix, jusqu'à ce que la divulgation de narratives graphiques dans le contexte dans les médias numériques, à travers les histoires de Michel Vaillant, l'un des grands représentants de la bande dessinée en ligne claire. La quête est ici de démontrer la tradition francophone de représenter visuellement le sport automobile et voir cette pratique étroitement liée à la pratique du sport .

**MOTS-CLÉS:** Narratives graphiques, Sport automobile, Bande dessinée, Francophonie.

## Introdução

*Storytelling* gráfico, narrativas gráficas. Nesses dois conceitos, cunhados por Will Eisner<sup>1</sup>, reside o berço das histórias em quadrinhos (HQ). A HQ é uma narrativa gráfica, que utiliza o *storytelling* gráfico, para se estruturar enquanto texto. No entanto, ela não é a única forma de texto que utiliza tais recursos.

Com isso, para entender determinado percurso histórico de uma temática de HQ é necessário investigar de onde surgiu a ideia de tratá-la, contá-la, apresentá-la a partir da visualidade própria desse tipo de narrativa e, dessa forma, de contar histórias. Apenas perseguindo isso que podemos chamar de uma *ideia-unidade*, tal como o campo da História das Ideias nos inspira a denominar, é que entenderemos todo o processo genealógico de uma tradição de temática de narrativa gráfica que pode, ou não, desembocar nas histórias em quadrinhos.

O objetivo do presente artigo é realizar um esboço histórico do desenvolvimento das narrativas gráficas francófonas (mais especificamente francesas, belgas e canadenses) acerca do automobilismo, verificando o fato de que o esporte começou dentro dessa cultura com a corrida Paris-Bordeaux-Paris de 1895. Para operacionalizar isso, utilizaremos o método da ideia-unidade, cunhado por Arthur O. Lovejoy<sup>2</sup>.

Assim, a temática das narrativas gráficas – no nosso caso, as narrativas gráficas francófonas de automobilismo, ao possibilitar a construção de um percurso histórico-discursivo de seu desenvolvimento conceitual, é, na verdade, uma ideia-unidade [*idea-unif*]. Além disso, dentro da classificação de Lovejoy, esse conceito é uma ideia-unidade do quarto tipo, ou seja, faz parte “dos fatores genuinamente operativos nos mais amplos movimentos do pensamento”, possibilitando “uma investigação que pode ser chamada de semântica filosófica”.<sup>3</sup>

Essa linha de semântica filosófica dentro da História das Ideias visa, focando determinada ideia-unidade, ao “esclarecimento de suas ambiguidades, ao inventário de suas várias matrizes de significado e a um exame do modo como associações confusas de ideias emergidas dessas ambiguidades influenciaram o desenvolvimento de doutrinas”<sup>4</sup>.

Buscaremos, no presente estudo, não tratar o conceito de ideia-unidade como um amplo “guarda-chuva” teórico. Dessa forma, quando afirmamos buscar, para o nosso objeto teórico, as narrativas gráficas francófonas de automobilismo, estamos atuando dentro das premissas metodológicas desenhadas por Lovejoy.

Assim, após definir a ideia-unidade, devemos: (1) “rastrear-la por meio de mais de uma das províncias da história – e, no fim das contas, seguramente de todas – nas quais ela figure com qualquer grau de importância”<sup>5</sup>; (2) ir contra a

<sup>1</sup> EISNER, W. *Graphic storytelling and visual narrative*. New York: W. W. Norton, 2008.

<sup>2</sup> LOVEJOY, A. O. *A grande cadeia do ser: um estudo da história de uma ideia*. São Paulo: Palíndromo, 2005.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Idem.

tendência tradicional dos estudos que dividem classificadamente as tendências de análise<sup>6</sup>; e (3) escapar do mero isolamento temático centrado “nas doutrinas ou opiniões de um pequeno número de pensadores profundos ou de escritores eminentes”, para buscar uma representação das “manifestações de ideias-unidades específicas no pensamento coletivo de grandes grupos de pessoas”<sup>7</sup>.

Para esse esboço de uma prática de texto com mais de um século, vamos definir três pontos em que a narrativa gráfica, definida por Eisner<sup>8</sup> como “uma descrição genérica de qualquer história que emprega imagem para transmitir uma ideia”, foi utilizada pela cultura francófona do automobilismo para representá-lo. São eles: os cartazes de *Grand Prix* (1900-1950, com enfoque em Géo Ham), as histórias em quadrinhos da Escola de Bruxelas (1950-1990, com enfoque em Jean Graton) e as imagens digitais divulgadas no aparato da internet e das mídias digitais (1990-2015, com enfoque na divulgação via *Facebook*).

Tal esboço, condizente com os três procedimentos descritos por Lovejoy, é um pontapé inicial para um processo mais amplo de pesquisa das narrativas gráficas sobre automobilismo, sejam francófonas ou imersas em outras culturas esportivas/automotivas. Começar pela cultura francófona é seguir o percurso do *Grand Prix*, ou seja, iniciar junto com aqueles apaixonados pela velocidade e suas incríveis máquinas de corrida, seja pilotando-as ou desenhando-as.

### Os cartazes de *Grand Prix*

Antes de existir a Fórmula Um, existia o *Grand Prix*. E quando nasce o *Grand Prix*, ele já nasce velho. Afinal, o primeiro *Grand Prix* a ganhar tal nome foi o francês, de 1906, realizado em Le Mans, que teve o curioso nome oficial de Nono *Grand Prix* do *Automobile Club de France*.

Isso acontece porque os jornais franceses e o próprio ACF quiseram inventar uma tradição, “uma ficção saída simplesmente do desejo infantil de estabelecer o *Grand Prix* deles como a corrida mais antiga do mundo”<sup>9</sup>. Assim, o primeiro “*Grand Prix*” se torna a corrida Paris-Bordeaux-Paris de 1895, que, de fato, foi uma pioneira, porém difícil demarcar enquanto primeira corrida de carros à moda do *Grand Prix*.

Nesse começo, franceses e ingleses – com sua Taça Gordon Bennett, a primeira taça do automobilismo – lutavam para decidir quem fazia os melhores carros e pilotos, uma briga de pioneirismos. A grande ironia é que, no primeiro *Grand Prix* a receber esse nome antes de sua realização, o de 1906, quem ganhou foi um húngaro, Ferenc Szisz, com um carro francês, um Renault. Szisz era mecânico da fábrica francesa, cujo proprietário, Louis Renault, desistiu de

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> Idem.

<sup>8</sup> EISNER, W. *Graphic storytelling and visual narrative*. New York: W. W. Norton, 2008.

<sup>9</sup> HODGES, D. *The French Grand Prix*. London: Temple Press, 1967.

correr após a morte do seu irmão Marcel na corrida Paris-Madrid de 1903.

Só que o automobilismo não era feito apenas por corredores e mecânicos. Havia também outras funções apaixonadas pela tecnicidade que o esporte envolvia. Eis aqui o começo da Comunicação Esportiva e seu principal braço: o Jornalismo Esportivo. Dessa forma,

antes de tudo, o Jornalismo Esportivo é um jornalismo técnico. De números, de fatos, de jogo e de dinâmicas próprias. Possui suas interfaces com a História, com a Sociologia e com a Economia, mas sua atividade-fim é relatar o jogo, opinar de acordo com os parâmetros postos e entrar na lógica de interesse público que o esporte demanda<sup>10</sup>.

Enquanto jornalismo técnico, o Jornalismo Esportivo também é promotor do esporte. Isso fica claro no começo da história do *Grand Prix*. Muito mais do que noticiar, pode-se até dizer que o Jornalismo Esportivo “criou” o automobilismo enquanto esporte:

Em abril de 1887, apenas dois anos depois de Gottlieb Daimler e Karl Benz mostrarem os seus veículos automóveis na Alemanha, e quatro anos antes de Benz iniciar com 50 operários a fabricação de carros para venda a público, o jornal *Le Vélocipède* promoveu uma “corrida” pelas ruas de Paris numa forma de publicitar as novas máquinas<sup>11</sup>.

188

O *Le Vélocipède* era um dos jornais esportivos franceses na tradição do *Le Vélocipède illustre*, fundado por aquele que é considerado o primeiro jornalista esportivo da França, Richard Lesclide. Esses jornais misturavam o esporte com a política de seu país, sendo todos engajados no caso Dreyfus.

A saída patriótica liderada por Victor Hugo nesse momento político fez jornais, tais como o *Le Vélo*, curiosamente feito por ex-funcionários do *Le Petit Journal*, fecharem por antissemitismo. Com isso, abriu espaço para o crescimento do *L'Auto*, que além de fomentar o automobilismo, criou a prova de ciclismo mais famosa do mundo: *Tour de France*. Desse universo pioneiro de publicações francesas, o *L'Auto* foi o único que sobreviveu, sendo chamado atualmente de *L'Equipe*.

Essa tradição de jornais promotores de eventos automobilísticos saiu da França para invadir a Europa. Enquanto na Inglaterra e nos Estados Unidos, isso ficava a cargo de jornais gerais, tal como o *Daily Mail* e o *Chicago Times-Herald*, na Itália que, em pouco tempo, se tornaria o centro dos *Grand Prix*, a tradição de fomento, tanto nas corridas de carro como de bicicletas, ficou nos jornais esportivos. Desses, o maior destaque vai para o *La Gazzetta dello Sport*,

<sup>10</sup> VENANCIO, R. D. O. “Jornalismo Esportivo: Nós somos diferentes”. *Observatório da Imprensa*. Edição 788. Campinas: OI, 4/3/2014. Disponível em: [http://www.observatoriodaimprensa.com.br/news/view/ed788\\_nos\\_somos\\_diferentes](http://www.observatoriodaimprensa.com.br/news/view/ed788_nos_somos_diferentes). Acesso em 7/10/2014.

<sup>11</sup> SANTOS, F. (ed.) *Grand Prix*. Lisboa: Público, 2003.

o jornal esportivo mais antigo em funcionamento na atualidade.

Os jornais esportivos transformavam o automobilismo, antes de tudo, em uma atividade cultural, digna da aristocracia. Com isso, o esporte começou a ser mais um componente da *Belle Époque* (e com isso, também, do *fin-de-siècle*) e um herdeiro permanente dessa ideologia, transmutada na alcunha da *Golden Age*, até a Segunda Guerra Mundial.

Assim, a Comunicação Esportiva do esporte automotor abraçava para si elementos estéticos desse movimento. Entre eles, está o *affiche*, o cartaz de divulgação, material indispensável para a publicização de qualquer evento dessa época. E para o *Grand Prix* não foi diferente.

Corridas de carros foram elevadas a um *status* quase mítico por inúmeros cartazes inesquecíveis e eles nos oferecem uma ilustração histórica desse confronto. Desde a primeira dessas corridas mais famosas, e continuando através dos feitos dos pilotos mais afamados que estabeleceram o prestígio para os fabricantes para os quais corriam, o cartaz acompanhou e celebrou os feitos desses novos heróis da era moderna e ajudou a criar a lenda do carro<sup>12</sup>.

Esses cartazes, bons frutos de seu tempo, eram bem marcados pelo confronto entre *Art Nouveau* e sua reação, a *Art Déco*. Aliás, podemos até mesmo colocar essa briga dentro do papel imagético que o cartaz dentro do desenvolvimento da técnica imagética do século XX, marcada tanto pela fotografia como pelo cinema. Enquanto construção poética, o cinema talvez seja o mais influenciado pelo *affiche*. E o próprio cartaz de divulgação, que no nosso caso é o de automobilismo, também era influenciado pelo dinamismo posto pela nascente invenção.

Para entender a ligação do cartaz com o cinema, é preciso saber um nome e um nome apenas: Jules Chéret.

O pôster foi inicialmente uma ferramenta comercial crua, um anúncio em preto e branco com uma imagem altamente esquemática ou simplesmente nada. Com a emergência do cartaz colorido nas décadas iniciais da Terceira República, no entanto, ele se desenvolveu em um meio sofisticado; na metade dos anos 1880, os cartazes começaram a ser coletados por amantes da estética e comentados entusiasmadamente por críticos de arte. Essas mudanças foram amplamente atribuídas aos esforços de um único homem, o artista Jules Chéret, que logo virou referência. Por um tempo, o trabalho de Chéret e cartaz eram virtualmente sinônimos.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> LOPEZ, E. *Car Posters*. Suffolk: Antique Collector's Club, 2014.

<sup>13</sup> VERHAGEN, M. "The Poster in Fin-de-Siècle Paris: 'That Mobile and Degenerate Art'". In: CHARNEY, L. & SCHWARTZ, V. R. *Cinema and the invention of modern life*. Berkeley: UCP, 1995.

Mestre da *Belle Époque* e de sua *Art Nouveau*, Chéret – identificado especialmente com seu desenho de mulheres postas enquanto ninfas aéreas e sedutoras em qualquer um de seus cartazes, as *chérettes* – dá uma visibilidade nunca antes pensada para os eventos da aristocracia e, especialmente, da burguesia: uma visibilidade estética digna da Pintura da Alta Cultura.

O cartaz se torna uma possibilidade de arte móvel, acessível e dignamente popular. Para Verhagen<sup>14</sup>, inclusive, ele se torna o pioneiro da “perda da aura” descrita por Walter Benjamin. Perda da aura essa cuja maior identificação é com a invenção do cinema. Assim, a *Art Nouveau*, com os cartazes de Chéret, acaba ganhando o gosto estético das ruas de Paris com suas galerias e passagens e o cinema se inspira claramente nisso. Ambas desejam, tal como Verhagen descreve na totalidade de seu artigo, serem móveis e degeneradas.

No entanto, ao contrário das aéreas *chérettes*, o cinema era verdadeiramente uma imagem móvel. Enquanto a *chérette* do cartaz do *Moulin Rouge* era uma representação estática de uma dança, sem sensação de movimento, o cinema podia mostrar toda a ação da cena boêmia francesa, a dança e o fervor.

Isso aos poucos inspira uma reação à *Art Nouveau*, a *Art Déco* e sua ampla busca por linhas de movimento, geometrização. Inclusive, os filmes mais de vanguarda tiveram não só seus cenários pensados em *Art Déco*, mas, também, seus cartazes. Basta pensar no cartaz e nos cenários de *Metropolis*, de Fritz Lang (1927).

Um dos principais nomes dos cartazes *Art Déco* estava dedicado a ilustrar o mundo do automobilismo. Nascido em 1900 e morto em 1972, Georges Hamel, conhecido mais no mundo das Artes pelo seu pseudônimo Géo Ham, era um repórter-aquarelista da revista *L'Illustration* desde 1927. Formado pela Escola de Artes Decorativas, sempre se dedicou à pintura de aviões, carros e motos. Com sua ampla dedicação à pintura de temas aéreos foi um dos primeiros ganhadores do título de *Peintre de l'Air*, dedicado pelo Ministério da Defesa àqueles que se dedicaram à pintura da temática, inclusive dando-lhes espaço de trabalho dentro de seus hangares e em campos de batalha. O título foi criado em 1931 e há controvérsias se ele ganhou o título no ano inaugural ou em 1934.

Sua paixão por aviões o fez participar de várias campanhas pioneiras da aviação postal francesa, especialmente uma das inúmeras vezes que Henri Guillaumet cruzou a cordilheira dos Andes. Inclusive o livro dedicado a Guillaumet escrito por Roland Tessier em 1947, foi ilustrado pelo artista. Além disso, sob o registro de patente US1463694-A há, nos Estados Unidos, um projeto de avião seu de 21/3/1922, registrado em 4/4/1922 e concedido em 31/7/1923.

Além de sua paixão pelos aviões, Géo Ham era um fascinado por carros. Além das reportagens aéreas para *L'Illustration*, fazia reportagens sobre corridas e propagandas para carros franceses tal como Bugatti e Talbot-Lago. Sua reportagem mais famosa nesse estilo foi a cobertura das 24 Horas de Le

---

<sup>14</sup> Idem.

Mans de 1933. A aquarela de capa da edição da revista (Figura 1) ilustrando o *pit-stop* noturno feito pelo carro campeão, o Alfa Romeo 8C de número 11, que era pilotado pelo francês Raymond Sommer no momento (e que dividiu a direção com o italiano e mito do esporte em tempos pré-Fórmula 1, Tazio Nuvolari), é uma das imagens mais icônicas do evento.



Figura 1. *L'Illustration*, Géo Ham, 1933.

Nessa reportagem-aquarela, encontramos talvez uma das primeiras narrativas gráficas sobre o automobilismo seguindo os preceitos da arte sequencial – que, para Eisner<sup>15</sup> é o uso de “imagens postas em uma ordem específica”, sendo ela a essência da história em quadrinhos e o fio de nossa ideia-unidade – utilizando as ideias realistas que embasavam a tradição dos *affiches* de Jules Chéret.

Só que Géo Ham resolveu ir além da tradição de Chéret. Nas reportagens-aquarelas de *L'Illustration*, Géo Ham utilizava o estilo realista que a arte decorativa demandava. No entanto, nos cartazes (Figura 2), a influência da *Art Déco* é patente.

<sup>15</sup> EISNER, W. *Graphic storytelling and visual narrative*. New York: W. W. Norton, 2008.



Figura 2. Cartaz do *Grand Prix* de Mônaco, Géo Ham, 1937.

Assim, Géo Ham e outros artistas de cartazes de automobilismo imaginavam cenas do que poderia acontecer na corrida para criar a curiosidade. Essa tradição – seja no estilo *Art Deco*, seja na ideia de imaginar cenas de corridas futuras se manteve para além dos anos 1950, especialmente com artistas francófonos de cartazes. Um exemplo da permanência dessa tradição, por exemplo, é o cartaz do GP de Mônaco de 1977 (Figura 3) que, em pleno domínio da Escola de Bruxelas nas narrativas gráficas francófonas do automobilismo, mostra um James Hunt com sua McLaren número 1 em pleno estilo da *Art Deco*.

É com Géo Ham que temos o início do nosso percurso da ideia-unidade que circunscreve a noção de uma história das narrativas gráficas francófonas do automobilismo. Noção essa que encontraria uma reviravolta com a disseminação dos quadrinhos na cultura francófona. Eis a Escola de Bruxelas, fiéis artistas e seguidores das produções da Revista *Tintin*.





Figura 3. Cartaz do *Grand Prix* de Mônaco, Roland Hugon, 1977.

### **Michel Vaillant: o automobilismo na Escola de Bruxelas**

Michel Vaillant, bicampeão das 500 milhas de Indianápolis e da Fórmula 1, ganhando de pilotos como Gilles Villeneuve, Alain Prost e Didier Pironi. Assim, pessoas maravilhosas e pessoas reais se misturam em situações reais e situações maravilhosas. Criado pelo franco-belga Jean Graton em 1957, Michel Vaillant faz o leitor apaixonado por automobilismo conviver com a tradição de (re)inventar um esporte que está posto, (re)ver uma corrida já vista, encontrar a poeticidade no contato com a história desses velozes homens e seus carros de *grand prix*.

Todo esse realismo de ordem fantástica é obtido por um uso gráfico da narrativa gráfica dos quadrinhos de maneira coesa. Aqui toda linha possui o mesmo peso, a mesma qualidade. Com isso, com essa leveza do traço, cenas clássicas do automobilismo ganham vida na HQ. Eis aqui um realismo promovido pela *ligne claire*, estilo de desenho comum nos quadrinhos franco-belgas, cujo pioneirismo é creditado a Hergé, o criador de *Tintin*, e normalmente identificado com a alcunha de "Escola de Bruxelas".

Talvez um dos poucos quadrinistas especializados em esporte e, especialmente, em automobilismo, Jean Graton fez sua história se misturar com a história de sua maior criação: Michel Vaillant. Nascido na cidade francesa de Nantes, Graton muda para a capital belga, Bruxelas, depois do fim da Segunda Guerra Mundial.

Após um emprego em um jornal esportivo local, bem como na revista *Spirou*, Graton integra os quadros da revista *Tintin*, publicada pela casa editorial Lombard, em 1954. Graças a seu emprego junto a Lombard, especialmente no desenvolvimento de histórias em quadrinhos publicitárias, ele pôde desenvolver um personagem próprio: Michel Vaillant em 1957.

A fórmula narrativa de Michel Vaillant se aproxima daquela que seria utilizada, uma década depois, por outra história em quadrinhos notória: o mangá *Mach Go Go Go* ou *Speed Racer*. Michel é um corredor de uma equipe familiar, fundada pelo seu pai Henri Vaillant e gerenciada pelo seu irmão Jean-Pierre. A equipe, intitulada Vaillante seria a representante francesa no automobilismo europeu, especialmente na Fórmula 1.

No entanto, ao invés de construir carros com *gadgets* e em competições fabulosas tal como seu concorrente japonês, Graton calcou o mundo de Michel Vaillant na verossimilhança possível. Logo nos primeiros álbuns, a diegese das HQs buscava elementos do mundo factual do automobilismo tais como pilotos reais (no caso de *Le Grand Défi*, o primeiro álbum de 1959, o inglês Peter Collins e o belga Jacques Swaters) bem como circuitos reais (Em *Le Grand Défi*, os autódromos Oscar Alfredo Galvez, Indianapolis Motor Speedway, Spa-Francorchamps, Nürburgring e o circuito de Sarthe, local das 24 Horas de Le Mans). Com isso, a ideia era criar uma história ficcional de ação e envolver os elementos “reais”.

Uma segunda estratégia de Graton para a diegese de Michel Vaillant era de inserir um mundo narrativo de Michel Vaillant dentro do mundo referencial concreto. Aqui não haveria a história ficcional de ação com elementos “reais”, mas, sim, o inverso, uma história “real” permeada pelo mundo ficcional de Vaillant.

Aliás, essa estratégia não existe apenas nas histórias em quadrinhos, mas, também, nas formas promocionais que Graton e seu filho Phillipe (que assume a produção dos quadrinhos em 1994) encontram para manter a notoriedade do personagem.

Conhecida como série 1, de 1959 a 2007, Michel Vaillant teve 70 álbuns publicados. Em 2012, para o relançamento da série, a editora Graton (que assumiu a publicação do personagem em 1983) patrocinou o piloto suíço Alain Menu a se caracterizar de Michel Vaillant – tanto fisicamente como o seu carro – para participar da etapa portuguesa do Mundial de Turismo daquele ano. A jogada de *marketing* resultou em uma vitória de Michel Vaillant no mundo do automobilismo real por meio do primeiro lugar de Menu na segunda corrida da etapa portuguesa.

O estilo de Jean Graton para produzir essa fidedignidade foi adotar o *ligne claire* comum na editora Lombard, especialmente no *Tintin* de Hergé. Para entender isso, precisamos falar um pouco do cenário belga dos quadrinhos, dividido pelo estilo do *Spirou*, conhecido como *Charleroi*, e do *Tintin*, a *ligne claire*, vinculado à Escola de Bruxelas.

Spirou é cartunesco e suas linhas são mais caóticas. A arte-finalização serve como meio de acrescentar contrastes aos personagens em relação ao fundo e dar peso para alguns

elementos. Os personagens podem emitir sombras reticuladas e terem mais do que cores sólidas. Essa é a Escola de Charleroi. É o estilo compartilhado por *The Smurfs*, *Cédric*, *Lucky Luke* e mais. Uma forma de distinguir o estilo de Charleroi são as longas pernas tubulares dos personagens sem joelhos ou coxas. Personagens possuem uma proporção mais cartunesca com suas cabeças sendo significativamente maiores do que deveriam.

Por contraste, Tintin, não usa jeans justo arte-finalizado com tinta preta e destaques em azul. Ele usa calça *baggy* com uma leve sombra de bege escondendo o formato de suas pernas. Seus elementos faciais são simples. Ele tem pontos enquanto olhos. Sua cabeça é um círculo e sua idade é difícil de determinar. Os fundos são coloridos com lindas cores pastéis que não produzem nuance com os personagens na frente. As linhas desenhadas são todas próximas e do mesmo peso. Essa é a escola da *ligne claire*. É um estilo compartilhado por *Blake and Mortimer*, *Alix* e *Michel Vaillant*<sup>16</sup>.

O interessante é que, se Tintin é simplório, Michel Vaillant possui grandes detalhes construídos com apenas algumas linhas. A técnica estilística de Jean Graton fica clara em seu dispositivo e é uma das maneiras que a fórmula age nos fãs de automobilismo.

Em um estudo feito por um fã-clube italiano<sup>17</sup>, esquematizou o trabalho de Graton em sete etapas: (1) inspiração fotográfica; (2) esquadrinhamento do storyboard; (3) traço das linhas principais; (4) completude dos traços em *ligne claire*; (5) *lettering*; (6) arte-finalização; e (7) colorização.

A primeira etapa é o grande diferencial de Jean Graton. Ávido fotógrafo, o quadrinista acompanhou uma série de corridas automobilísticas *in loco*, bem como um leitor frequente de revistas automobilísticas. Há cenas inteiras de Michel Vaillant que podem ser comparadas enquanto releituras de fotos do automobilismo da época.

Para poder tanto compor a narrativa bem como a reprodução fotográfica, Graton faz um duplo esquadrinhamento. Em um primeiro momento, ele coloca os quadros da HQ na mancha gráfica com os boxes de narração (mais comuns em Michel Vaillant do que os balões de fala). Depois, dentro de cada quadro, ele esquadrinha para colocar as proporções visuais encontradas nas fotos.

Assim, Graton pôde proceder para terceira etapa em que ele desenha os principais traços dos elementos em destaque da cena. É um momento ainda

<sup>16</sup> ST-LOUIS, H. "Belgian Comic Book Styles: The School of Charleroi and the Ligne Claire". *ComicBookBin.com*, 2009. Disponível em: [http://www.comicbookbin.com/School\\_Charleroi\\_the\\_Ligne\\_Claire001.html](http://www.comicbookbin.com/School_Charleroi_the_Ligne_Claire001.html). Acesso em 28/1/2014.

<sup>17</sup> CASTELLANA, G. "Il Tocco del Maestro". *MichelVaillantFan.it*, 2001. Disponível em: <http://www.michel-vaillant-fan.it/tocco-del-maestro.htm>. Acesso em 28/1/2014.

com muitas linhas guias, mas com um exercício de grande fluidez. Apenas as linhas principais da anatomia humana e da anatomia maquina são colocadas.

É com essas linhas principais que Graton constrói o *ligne claire*. Sem ser cartunescos tal como *Tintin*, Michel Vaillant é composto com realismo por meio de poucas linhas. O que muitas vezes é visto como contradição (a relação entre *ligne claire* e realismo), para o autor da diegese de Vaillant é resultado de uma diretriz básica:

Nós fazíamos a *ligne claire* sem saber porque o termo não existia. Eu acredito, simplesmente, que nós estávamos desenhando os principais elementos sem acrescentar sombras ou ranhuras que oneram uma imagem. A força desse *design* vem da sua clareza em compor uma cena em sua amplitude e o uso de cores pastéis para chamar atenção para o personagem principal<sup>18</sup>.

Com isso, os carros Vaillante, bem como os carros "reais", são compostos com uma firmeza de um real arquetípico. Em poucas linhas, reconhecemos determinado carro, qual sua categoria e, até mesmo, a qual figura "real" ele pertence. Além disso, ao contrário dos mangás japoneses de automobilismo, não há nada tal como as famosas acintosas linhas orientais de movimento. O movimento é dado tanto por suaves linhas ou pelo próprio *lettering*.

O letramento é uma mimetização sonora da prática automobilística, abusando de uma tipografia tremida para indicar barulho e velocidade do som. Com isso, a leitura compõe o estilo diegético ajudando no realismo da fórmula.

A arte-finalização não usa reticulados ou qualquer forma de rebuscamento de imagem. Sombras, apenas quando necessário. Assim, as cores pastéis dominam a cena. Mesmo um verde escuro de uma Lotus de Jim Clark é desenhada como se fosse exposta a um dia de pleno sol aberto.

Aliás, a colorização marca o realismo do mundo de Michel Vaillant. Em um mundo tão colorido como a Fórmula 1, as cores de capacetes, equipes e patrocinadores são a forma de contato e distinção dessas máquinas e homens perante o mundo. E Graton sabe bem disso, utilizando o nome de marcas sem nenhum receio.

O processo de *ligne claire* aqui descrito é apenas uma parte do dispositivo da HQ engendrado nas histórias de Michel Vaillant. Apenas um dado da amplitude de sua fórmula. Fórmula essa de realidade. Afinal, o mundo de Michel Vaillant é quase idêntico ao mundo do automobilismo factual. Eis a sua *quase-realidade*. Eis uma completa transfiguração da ideia-unidade aqui perseguida. É um ponto de virada da história das narrativas gráficas francófonas.

Nas primeiras histórias de Michel Vaillant, tal como é *Suspense a Indianapolis*, de 1966, Jean Graton se dedicou a construir um mundo automobilístico, isomorfo ao "real", para que a família Vaillant tivesse espaço para conseguir seus feitos. Afinal, a ideia é que Michel não fosse um *underdog*, um azarão, mas, sim, o piloto mais completo que o mundo já vira.

---

<sup>18</sup> Idem.

No entanto, bem na tradição dos quadrinhos franco-belga, especialmente o *Tintin*, a aventura não podia ser posta de lado. Michel Vaillant, como protagonista, precisaria de um *sidekick* e também vilões para poder competir nas pistas e fora delas. O primeiro elemento, Steve Warson, se consolidou como *sidekick* de maneira clássica: antes um adversário, acaba, logo no desenrolar da primeira história *Le Grand Défi*, tornando-se o piloto de número 2 da Vaillante.

Já os inimigos são a equipe americana Texas Driver's Club que usa de todos os artifícios sujos, dentro e fora das pistas, para conseguir os grandes feitos do automobilismo mundial. É dentro desse contexto que acontece o 11º álbum de Michel Vaillant: *Suspense a Indianapolis*.

No álbum anterior de nº 10, *L'honneur du Samourai*, Steve Warson consegue ser campeão mundial de Fórmula 1, às custas de Michel Vaillant, que se torna alvo nas pistas graças ao não cumprimento de um acordo feito pelo seu pai com seus sócios japoneses. Com isso, o interesse de Vaillant deixa de ser o campeonato mundial e passa a ser a conquista do campeonato norte-americano de automobilismo, uma sugestão do próprio Steve Warson.

Na diegese de *Suspense a Indianapolis*, o campeonato norte-americano é composto por três grandes corridas: Daytona da NASCAR, Riverside do "Endurance" e as 500 milhas de Indianápolis, sendo essa última a mais importante. Mesmo com o atentado feito pelos texanos na fábrica Vaillante, bem como as trapaças em pista, Michel Vaillant vence as três corridas e se torna "Campeão dos Estados Unidos".

Com isso, percebemos que Jean Graton, se dirigindo a um leitor-modelo europeu de automobilismo, sem necessariamente o conhecimento das especificidades do esporte nos Estados Unidos, faz um mundo narrativo de *Suspense a Indianapolis* buscando uma isomorfia arquetípica com o mundo "real" do automobilismo.

Isso era suficiente para construir, nessas primeiras histórias de Michel Vaillant, um mundo de aventuras e de paixão ao automobilismo que agrada o ideal de leitor-modelo de automobilismo e da revista *Tintin*. No entanto, crescendo a notoriedade enquanto HQ de Vaillant, Jean Graton pode dar saltos mais ousados, inserindo o seu personagem em situações mais reais.

É o caso de *Rififi en F1*. A primeira página de *Rififi en F1*, o 40º álbum de Michel Vaillant publicado em 1982, já se distancia da forma mais usual de apresentação das histórias do personagem de Jean Graton. Nela, somos apresentados à briga entre Federação Internacional do Esporte Automotivo (Fisa), presidida pelo francês Jean-Marie Balestre, e a Federação dos Construtores de Fórmula 1 (Foca), presidida pelo dono da Brabham, Bernie Ecclestone, acerca da administração do esporte e das regras técnicas postas.

Com isso, a diegese de *Rififi en F1* (Figura 4) nos apresenta uma situação em que a briga entre Fisa e Foca acaba resultando em dois campeonatos de Fórmula 1 em 1981, um de cada entidade. Com isso, os construtores se dividem e a Vaillante resolve não correr a temporada.

Michel Vaillant, com isso, se torna 3º piloto da equipe francesa Renault, junto com seus compatriotas Rene Arnoux e Alain Prost no campeonato da Fisa,

tal como pode ser visto na Figura 4. Já na Foca, Steve Warson – agora um antagonista de Vaillant desde que em *Steve contre Michel*, o americano acabou por correr pela Ferrari para evitar que o francês fosse campeão de F1 – é aceito para correr na Lotus como 3º piloto.



Figura 4<sup>19</sup>.

Os campeonatos avançam e, enquanto Steve possui sucesso com a Lotus, Michel sofre com azares de corrida, assédio de uma revista sensacionalista, bem como o processo de falência que seu pai sofre na fábrica Vaillante. Em Silverstone, pelo campeonato da Foca, um piloto estreado da Brabham bate forte por causa das especificações ousadas defendidas por Ecclestone.

Com isso, o representante do sindicato dos pilotos, o belga Jacky Ickx, demanda o fim dos campeonatos divididos adotando as regras da Fisa. Para encerrar os dois campeonatos, é convocado um SuperGP da Bélgica com os melhores. Nesse, celebrando a volta das pazes, Steve e Michel terminam em primeiro lugar lado a lado. Há uma celebração entre pilotos e dirigentes pela paz na Fórmula 1.

No entanto, na última página, é revelado que isso tudo era uma ficção criada por Jean Graton, desde a divisão da Fórmula 1 em dois campeonatos até a volta da amizade de Michel Vaillant e Steve Warson. Com isso, fica apenas um *teaser* para o próximo álbum.

O leitor entendido de automobilismo nota bem menos as discrepâncias da diegese de *Rififi en F1* com a F1 de 1981/1982. A busca de fidedignidade de Graton é esplêndida, tendo apenas a ficcionalidade da participação de Vaillant e Warson (em equipes reais com pilotos reais, retratadas graficamente com

<sup>19</sup> Ibid.

realismo), bem como as duas Fórmulas 1 (que, na época, era o que, de fato, se especulava que podia acontecer com o campeonato mundial de automobilismo).

Com o *Bleu de France* pintado em seus carros e em seu capacete, a cor oficial dos carros franceses no automobilismo mundial, Michel Vaillant, um personagem de HQ, possui um papel crucial no imaginário do esporte mundial. Ele não só inspirou jovens francófonos a serem pilotos, mas, também, se torna um registro histórico das diversas épocas da Fórmula 1 e das demais categorias do automobilismo. Tal feito só se tornou possível com o realismo feito de *ligne claire* desenvolvido por Jean Graton.

No entanto, esse estilo não congela o percurso da ideia-idade. Com o avanço do mundo digital no campo das publicações impressas, o estilo das narrativas gráficas francófonas muda, pluralizando-as.

### **Narrativas gráficas digitais e fanpages**

Atualmente, a tradição francófona de retratar o automobilismo por meio de narrativas gráficas invadiu a internet, especialmente as redes sociais dentro do contexto de mídias digitais. Diversos desenhistas criam perfis, *fanpages* no *Facebook* para divulgar o seu trabalho e, até mesmo, comercializá-lo.

Um exemplo de perfil é aquele de Jean-Marie Guivarc'h<sup>20</sup>. Nascido em 1960, em Le Mans, Guivarc'h divulga seu trabalho em aquarela e em caneta esferográfica (Figura 5) feitas em eventos automotivos na França.

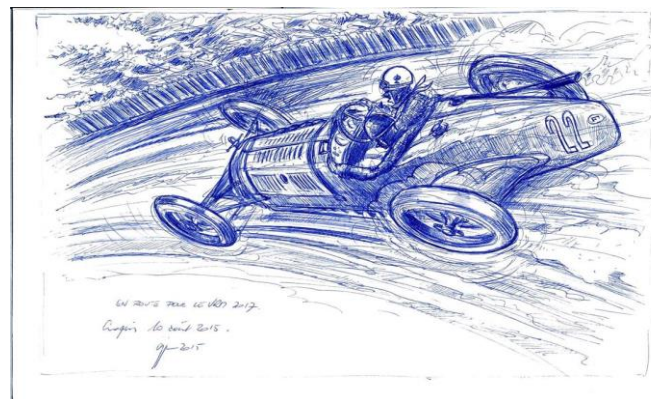


Figura 5. Jean-Marie Guivarc'h. Divulgação no *Facebook*, 2015.

Por se tratar de um perfil pessoal no *Facebook*, há a necessidade de ser "amigo" do artista para conhecer sua obra, criando um vínculo particular. Muitos, para manter um caráter de divulgação, preferem construir *fanpages*. Esse é o caso de Nicolas Cancelier.

Cancelier adota um estilo de difusão mais próximo de empresas com a sua *fanpage* no *Facebook* (a "Nicolas Cancelier Art Automobile"<sup>21</sup>), *blog*<sup>22</sup> e

<sup>20</sup> Disponível em <https://www.facebook.com/jmgtc>. Acesso em 29/9/2015.

<sup>21</sup> Disponível em <https://www.facebook.com/Nicolas-Cancelier-Art-Automobile>. Acesso em 29/9/2015.

<sup>22</sup> Disponível em <http://nicolascancelier.blogspot.com>. Acesso em 29/9/2015.

*Twitter*<sup>23</sup>. Belga, nascido em 1967, Cancelier utiliza mais da aquarela como forma de expressão (Figura 6). Utiliza as mídias digitais para vender reproduções de suas cenas de corridas, bem como divulgar material de *clipping* de imprensa sobre seu trabalho.



Figura 6. Nicolas Cancelier. Divulgação no *Facebook*, 2015.

A *fanpage* adota um estilo próximo, mostrando bastidores de seu trabalho. Tal como a postagem de 21 de setembro de 2015 (Figura 7) demonstra, o desenhista utiliza o *Facebook* para mostrar ele em campo, desenhando, em plena corrida das 6 Horas de *Spa* de 2015.

200



Figura 7. Laurent Steiner. Divulgação no *Facebook* de Nicolas Cancelier, 2015.

Enquanto Cancelier e Guivarc'h estão mais próximos da tradição francesa dos *affiches* da *Art Nouveau* (especialmente, em seu diálogo com o Impressionismo, tal como Cancelier mostra) e, até mesmo, da Escola de Bruxelas (tal como os desenhos à caneta esferográfica de Guivarc'h coloca), as narrativas gráficas francófonas no meio digital abrem espaço para outras tendências, tal como a concorrente de Bruxelas, a "Escola de Charleroi".

<sup>23</sup> Disponível em <https://twitter.com/Nicoartauto> . Acesso em 29/9/2015.



É o caso de Clovis Claude Viseur que, com seus *cartoons*, afasta o automobilismo da ideia "Michel Vaillant" de Bruxellas para dar um toque mais "Smurf" ao esporte. Tarefa essa que divide com o autor de livros infantis e esculturas Yvon Amiel. Ambos buscam dar esse toque de humor que antes não encontrava espaço no percurso da ideia-unidade da narrativa gráfica francófona de automobilismo

No entanto, sua página, um perfil pessoal<sup>24</sup>, não possui uma sistematização como as dos demais. No entanto, ele compartilha tirinhas e campanhas suas postas por outras páginas, tal como a demonstrada na Figura 8.



Figura 8. Clovis Claude Viseur. Divulgação no *Facebook*, 2015.

Além dos perfis pessoais e *fanpages*, as narrativas gráficas francófonas de automobilismo encontram bastante espaço nos grupos sobre o tema. Um de destaque é o "F1 D'Antan"<sup>25</sup>. Com mais de 3.100 membros, o grupo é um dos maiores dentro do *Facebook* de discussão francófona sobre Fórmula 1 e seus administradores criam álbuns de divulgação de trabalhos de desenhistas francófonos, consolidando-se como arquivos de consulta, de referência e de difusão do trabalho posto pelas narrativas gráficas de automobilismo dentro do contexto francófono.

<sup>24</sup> Disponível em <https://www.facebook.com/clovis.claudeviseur>. Acesso em 29/9/2015.

<sup>25</sup> Disponível em <https://www.facebook.com/groups/F1Antan>. Acesso em 29/9/2015.

## Considerações finais

O esporte, além de jogado, é representado. Contamos histórias sobre esportistas passados, narramos a ação do esporte no presente e discutimos o seu futuro. Tudo isso pelo universo da linguagem que pode ser oral, textual, audiovisual ou mesmo as narrativas gráficas aqui discutidas.

Sabemos que a linguagem é "o espaço onde o homem existe e no qual o universo convencional dos signos estrutura o seu pensamento e constitui a sua cultura"<sup>26</sup>. Dessa forma, podemos pensar em uma história que "é uma linguagem, este tecido sangrento e irrisório dos pronomes unindo-se e separando-se"<sup>27</sup>. Podemos ir além e definir que "a história do homem é a história das transformações sociais, e o seu móvel, um princípio dinâmico de contradições"<sup>28</sup>.

Esse dinamismo de contradições foi o que encontramos no nosso esboço sobre a história da narrativa gráfica francófona de automobilismo. Encontramos cartazes de corridas, histórias em quadrinhos, aquarelas, imagens digitais. Em mais de um século de tradição, o realismo, o estilizado e o cartunesco convivem para mostrar um esporte que é uma paixão nacional do francês, do belga e do canadense: o automobilismo.

Desenhar um carro, uma cena de corrida, o rosto de um piloto com o seu capacete é muito mais que um ato de admiração. É um ato de representação social que influencia no próprio esporte, construindo-o, perpetuando-o.

O estudo das narrativas gráficas do automobilismo demanda maior aprofundamento, sendo que o que encontramos aqui é apenas um esboço de uma das culturas envolvidas. Não podemos esquecer dos mangás do *Speed Racer*, dos gibis do *Senninha* e, até mesmo, personagens clássicos da HQ se arriscando a praticar o esporte.

Tal como o esporte, as narrativas gráficas sobre automobilismo surgiram na francofonia e encontram, nessa tradição cultural, um terreno fértil. Entender tal tradição da velocidade é apenas um começo para entender como os carros de corrida nos afetam como sociedade. Afinal, é graças a esses desenhistas e muitos outros que inúmeras crianças desenham carrinhos em folhas de sulfite com lápis de cor. Linhas traçadas de velocidade e completadas, em letra infantil, com um grande "VRUM".

## Sobre o autor

Rafael Duarte Oliveira Venancio é doutor em Meios e Processos Audiovisuais pela Universidade de São Paulo e Professor do curso de Jornalismo e do

---

<sup>26</sup> VOGT, C. "Os dois labirintos". In: VOGT, C. *Linguagem, pragmática e ideologia*. 2ª ed., São Paulo: Hucitec, 1989.

<sup>27</sup> Idem.

<sup>28</sup> Idem.

Programa de Pós-Graduação em Tecnologias, Comunicação e Educação da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). E-mail: [rdovenancio@gmail.com](mailto:rdovenancio@gmail.com).

---

*Artigo recebido em 24 de novembro de 2015.  
Aprovado em 07 de junho de 2016.*