

## A reforma do século

Não é de hoje que Bernie Ecclestone, grande chefe da F1, pressiona as autoridades paulistanas para a realização de obras de modernização no Autódromo José Carlos Pace. Inaugurado em 1940, o circuito passou por uma grande reforma em 1989, quando a extensão do traçado encolheu dos originais 7.823 m para os atuais 4.309 m.

Após a primeira intervenção, a estrutura era suficiente para atender as necessidades do esporte, mas o crescimento da F1 e a evolução tecnológica resultaram em novas demandas. Hoje, os 23 boxes do circuito e o paddock de 3.960m<sup>2</sup> não são mais suficientes para acomodar a maior categoria do automobilismo mundial.

Às vésperas do fim do atual contrato – que termina com a corrida do ano que vem –, Ecclestone já afirmou à imprensa que o vínculo com Interlagos só seria renovado caso o autódromo fosse reformado. A prefeitura de São Paulo reagiu e publicou no fim de junho um edital para a realização de uma grande obra no circuito.

Nos próximos meses, o velho autódromo, localizado na Zona Sul de São Paulo, inicia a ‘reforma do século’, para atender às exigências de Ecclestone e garantir de vez a renovação do contrato com o Mundial. O inglês baixinho tanto ameaçou que conseguiu convencer a capital paulista a remodelar o circuito, um dos mais tradicionais do campeonato, para melhor abrigar as equipes no paddock.

Sim, a grande reclamação é com relação ao espaço destinado à circulação dos times, pilotos, convidados, patrocinadores e imprensa. O local atual, atrás dos boxes, ficou pequeno para o gigante mundo da F1 e distante das confortáveis áreas livres nos grandes autódromos que a categoria visita todos os anos. Assim, ou faz a reforma, ou cai fora, foi o mantra entoado por Bernie nos últimos meses.

Mas o autódromo não vai passar apenas por uma boa obra. Será uma transformação, com direito a mudança no local de largada, área de boxes, centro de controle e imprensa. É a maior reforma desde a revitalização da pista no fim dos anos 1980, que marcou o retorno da F1 a São Paulo.

### O novo Interlagos

A Revista WARM UP teve acesso ao projeto de reforma de Interlagos. A ideia, na verdade, não é nova. Já foi ventilada antes e apresentada em um encontro com jornalistas, pilotos, equipes de categorias brasileiras, CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) e prefeitura – representada pela SPTuris, a empresa responsável pela pista – em maio de 2012, como parte do futuro plano gestor da administração na época de Gilberto Kassab.

Entretanto, nem tudo que foi proposto naquela ocasião será usado agora, apenas a parte que se refere às exigências da F1, ou seja, a adequação do paddock. De acordo com o projeto, os novos boxes, a torre de controle e o centro de imprensa serão localizados no setor inferior e ao longo da Reta Oposta, onde atualmente parte do terreno é coberto por extensa vegetação e parte é destinada a estacionamentos. A área de construção tem 20.200 m<sup>2</sup> no total.

Serão 40 boxes ao todo, divididos em 36 para as equipes, três para as entidades desportivas e um para inspeção técnica. As garagens ainda terão um mezanino com acesso ao centro de controle da prova. A área será climatizada e com revestimento acústico. Sobre quatro desses boxes, serão erguidos mais dois pavimentos destinados ao controle de prova, pódio e áreas de apoio técnico.

Também sobre as garagens, um novo pavimento será construído para atender às necessidades das equipes e também de áreas para convidados. Logo atrás dos boxes, um segundo edifício será erguido com as mesmas características para atender aos times, além da instalação de camarotes.

O centro de imprensa ficará em um prédio na retaguarda dos boxes. No subsolo desta construção, será feita uma sala para o trabalho dos jornalistas e de fotógrafos durante o evento, com integração às áreas de transmissão de TV. Ao todo, o espaço vai abrigar 450 repórteres e 150 profissionais da fotografia.

O paddock, também na retaguarda das garagens, vai ganhar tratamento paisagístico, lembrando os grandes autódromos construídos sobre a batuta do arquiteto Hermann Tilke. Os prédios terão acessibilidade por meio de passarelas e escadas.

As obras ainda vão modificar o eixo do circuito. A Reta Oposta vai se tornar Reta Principal de Interlagos. E, conforme as exigências da FIA, ela precisará ter a largura de 15 m para acomodar com segurança os carros da categoria-mor e de competições nacionais.

A entrada dos boxes também mudará. Os pilotos terão acesso ao pit-lane por uma via na saída da primeira perna do 'S' do Senna. E, por causa da alteração do local de largada, a Curva do Lago, que fica no fim da Reta Oposta, também será remodelada, atendendo às configurações da FIA, que pedem uma distância de 250 m para a linha de largada.

As mudanças ainda vão se estender às arquibancadas. O plano é construir instalações permanentes onde atualmente se localiza o setor G, tradicionalmente os lugares mais baratos para a etapa brasileira da F1 e que todo ano são feitos com estrutura tubular. Ainda, o projeto prevê a frisagem e o recapeamento total do traçado paulistano.

A previsão é de que a reforma seja feita em duas fases, por conta da realização do GP do Brasil de F1 deste ano, que acontece entre os dias 22, 23 e 24 de novembro. Inicialmente, o cronograma prevê o começo da reforma para outubro de 2013. A finalização está marcada para 2015.

#### CBA e a reforma de Interlagos

Ainda não está certo se a reforma do autódromo de Interlagos vai ou não atrapalhar o andamento do calendário nacional de competições. Isso porque a CBA não recebeu nenhum parecer da prefeitura sobre as consequências das obras ou o tempo que o circuito paulista terá de permanecer fechado a partir do início da construção dos novos boxes.

O presidente da entidade-mor do esporte a motor no Brasil, Cleyton Pinteiro, disse à WARM UP que como o circuito só deverá ser interditado no ano que vem, ainda há tempo para a entidade definir o que vai fazer com as diferentes categorias.

“Eu ainda estou aguardando que a prefeitura me comunique qual será o período de fechamento do autódromo para que a gente consiga acomodar os campeonatos em outros locais. Mas, como é para 2014, temos tempo para fazer um remanejamento. Enquanto estiver fechado, nós podemos fazer corridas em outros locais”, assegura. “Oficialmente, a prefeitura não informou nada a CBA.”

#### Quanto vale um GP?

No momento em que o gasto público para a realização de eventos como Copa do Mundo e Jogos Olímpicos é bastante questionado pela população, a reforma de Interlagos, orçada em R\$ 160,8 milhões, parece um contrassenso. Mas o retorno financeiro com a realização do GP do Brasil justifica um investimento tão alto.

Dados do Ministério do Turismo destacam a relevância da prova para o Brasil. “O automobilismo é um evento importante para a economia turística do país”, afirma a pasta em comunicado. “A realização do GP do Brasil de F1 movimentou R\$ 230 milhões durante o ano passado, entre investimentos de empresas particulares e gastos de turistas”, completa.

Falando à REVISTA WARM UP, o presidente do conselho da Fecomercio SP (Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo), Marcelo Calado, explica que a etapa brasileira da F1 é o evento mais importante no calendário da cidade, levando em conta o retorno financeiro.

“Em termos de receita, a F1 representa o principal evento de São Paulo. Hoje, o turista que vem para a corrida deixa mais dinheiro, e o gasto médio é maior do que a previsão do turista que virá para a Copa do Mundo assistir a um jogo na cidade. Em termos qualitativos, o turista F1 é muito mais viável, muito mais rentável, do que o da Copa do Mundo”, compara.

O Observatório do Turismo, núcleo de estudos e pesquisas da SPTuris, fez uma pesquisa com o público da etapa brasileira de 2012, comprovando que a prova é um dos eventos turísticos mais importantes do calendário.

A conclusão do estudo é respaldada pelo presidente da ABIHSP (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis de São Paulo), Bruno Hideo Omori. De acordo com o empresário, a F1 se compara às maiores feiras recebidas pela cidade, especialmente pelo público alvo.

“Há muitos anos é o evento de maior impacto econômico, principalmente por acontecer em um fim de semana e pelo volume de hóspedes qualificados”, avalia. “As pessoas que vêm, como é um evento caro e fechado, são de bom ou ótimo poder aquisitivo, então são pessoas que vêm para gastar na cidade. Eu diria que para o turismo de São Paulo é o principal evento. O mais importante, o mais significativo em relação a valores gerados para a hotelaria, para o turismo, para táxis, para gastronomia, para casas noturnas e assim vai nos segmentos correlatos”.

O perfil do público do Mundial também foi traçado pelo estudo do Observatório do Turismo. De acordo com os pesquisadores, mais de 87% são homens, com idade média de 34 anos. E mais de 45% do total tem renda superior a dez salários mínimos. Em média, cada turista deixa R\$ 2,4 mil na cidade nos três dias do evento.

Para efeito de comparação, no Carnaval, a festa popular mais tradicional do país, os foliões gastam em média R\$ 728 em São Paulo, contra R\$ 986 durante o Salão do Automóvel. Em ambos os eventos, o tempo de permanência na capital paulista é um pouco menor do que na F1. Ainda de acordo com o estudo, os gastos relacionados ao GP do Brasil são, na maioria, com hospedagem (49,4%), lazer (16,5%) e alimentação (13,6%).

“Quando nós temos uma definição do título em São Paulo, a última corrida, aquela mais importante, nós temos quase 100% de ocupação na cidade”, explica o presidente da ABIHSP. “Isso significa R\$26,2 milhões em diárias vendidas”, aponta.

Questionado pela WUp sobre o impacto que a ausência da F1 teria na indústria de hotéis, Omori afirma: “Seria muito negativo, até porque o fator maravilhoso que a F1 corresponde para a hotelaria de São Paulo é que ela acontece em um fim de semana, então ela foge do calendário corporativo”, explica.

“São Paulo tem normalmente uma ótima ocupação durante a semana. Não chega aos 90% da F1, mas tem uma boa ocupação. No fim de semana, ela cai bastante. Sem a F1, a gente pode falar que perde, pelo menos, em torno de R\$ 15 milhões diretos para a rede de hotelaria, só em diária”, avalia.

Para garantir a manutenção da F1 e continuar a movimentar a economia da cidade, a prefeitura aceitou fazer a reforma necessária e planeja investir cerca de R\$ 148 milhões. O dinheiro, entretanto, não deve sair dos cofres municipais. A gestão de Fernando Haddad busca recursos do Ministério do Turismo, que confirmou as negociações à WUp. “Há um termo de compromisso em negociação, que ainda não foi formalizado”, afirma.

Questionado sobre os prós e contras de a verba para a obra de Interlagos sair dos cofres públicos, o representante da Fecomercio SP pondera: “Vamos começar pelos contras, que ultimamente têm aparecido. Você acaba direcionando investimentos para uma atividade econômica e beneficia menos setores”, comenta. “Acreditando que um evento como este gera trabalho e renda, as pessoas terão condições de acessar uma educação, seja ela privada ou pública, acessar saúde, seja ela pública ou não, então o que o evento traz, ele traz para o evento e principalmente para a cidade. Esses são os prós.”

“A gente tem exemplos clássicos, como Barcelona, que impulsionou investimentos para aquela região com a realização dos Jogos Olímpicos”, lembra. “Um evento como este funciona como uma alavanca de geração de desenvolvimento, coisas que demorariam anos ou talvez não acontecessem. E a gente consegue concentrar em um curto espaço de tempo. Então, sim, eles são grandes alavancas de desenvolvimento”, reforça.

A experiência de quem já passou por isso

A inspiração para a construção de novos boxes na Reta Oposta do Autódromo José Carlos Pace partiu do tradicional circuito de Silverstone, na Inglaterra. A pista quase perdeu o GP da Inglaterra para Donington Park, há

alguns anos, mas o manteve, já que os donos do traçado que abrigou o GP da Europa de 1993 não conseguiram realizar as melhorias necessárias.

Para evitar que Bernie Ecclestone continuasse tentando levar o GP para outro canto da Grã-Bretanha, o BRDC (Clube dos Pilotos Britânicos), responsável pelo autódromo, aumentou o traçado e construiu um novo paddock. Os boxes antigos, entre as curvas Woodcote e Copse, continuam existindo, mas a F1, o Mundial de Endurance (WEC) e a MotoGP fazem uso das instalações inauguradas em 2011, localizadas entre as curvas Club e Abbey.

Ex-presidente do BRDC, Damon Hill, que liderou a reforma, fala que as obras no Autódromo José Carlos Pace são necessárias. “O paddock de Interlagos é muito amigável. Às vezes, os lugares têm charme porque tem características muito peculiares. Mas a F1 cresceu, como você pode ver, e é preciso ter um pouco mais de espaço”, avalia o inglês à WUp. “Sei que vocês têm um grande problema com investimentos em instalações esportivas no momento”, diz Hill, referindo-se à Copa do Mundo de 2014. “Mas é bom ter instalações melhores, pois o mundo vai ver isso, e isso vai ser um indicador do que é o Brasil. Acho que vale a pena.”

O campeão da F1 em 1996 diz que não quer ver a categoria se afastar da capital paulista. “O lugar é incrível. Uma das maiores populações do planeta, o circuito é no meio de São Paulo e é uma ótima pista. É uma das poucas que não mudou muito, e ela produz boas corridas. Não queremos perder Interlagos”, completa.

Responsável pelos projetos de todos os circuitos que estrearam no Mundial de F1 desde 1999, o alemão Hermann Tilke revela à WUp seu apreço por Interlagos. Porém, assim como Hill, defende a necessidade de mudanças. “Eu gosto. É um super circuito, gosto muito do traçado. Mas as instalações, vamos dizer, são um pouco clássicas”, comenta.

O arquiteto, entretanto, alerta para que os responsáveis pela obra de Interlagos não levem o circuito inglês como inspiração tão ao pé da letra. “Não é uma boa ideia fazer como Silverstone. De fora, é um prédio fantástico, mas o interior não está funcionando”, diz.

Interlagos não é a única pista do atual calendário da F1 atual que sofre com a necessidade de reformas. Assim como o circuito brasileiro, a pista de Montreal, no Canadá, também já foi alvo de ultimato por parte de Bernie Ecclestone e precisa remodelar o paddock se quiser continuar sediando o Mundial.

As reformas na pista canadense podem ajudá-la a atrair outras categorias e, conseqüentemente, aumentando a receita da cidade com o automobilismo. É a mesma estratégia usada pelos organizadores do GP dos EUA, em Austin, no Texas. Com a construção do megacircuito, o local já atraiu provas da MotoGP, da V8 Supercars e da Grand-Am e está de olho em ampliar ainda mais o número de certames, como uma forma de dar retorno ao investimento feito.

Só que ter um autódromo de primeira linha nem sempre é garantia de sucesso. Um bom exemplo é o traçado de Yeongam, na Coreia do Sul. Montado em uma parte isolada do país, distante da capital Seul, a pista asiática não vingou e fica abandonada em quase todo o ano. Se inicialmente os organizadores da corrida tinham um longo vínculo com a F1, agora eles têm o evento ameaçado anos após ano.

#### Cronograma de obras

As obras em Interlagos serão divididas em duas fases. Na primeira, serão iniciadas as novas edificações compostas pelos novos boxes e paddock, localizados na Reta Oposta, num valor total próximo a R\$ 80 milhões. Na segunda fase, serão retomadas as obras de edificação dos boxes e paddock novos, aumento da Reta Oposta e acessos aos boxes, num valor estimado de R\$ 68 milhões.

[Juliana Tesser, Evelyn Guimarães e Renan do Couto – Revista Warm Up \(17/07/13\).](#)