

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO**  
**FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**LUCAS AUGUSTO MASSEI FERNANDES**

**A Fórmula 1 e o Grande Prêmio de São Paulo: políticas e efeitos em torno do  
megaevento**

**São Paulo**

**2023**

LUCAS AUGUSTO MASSEI FERNANDES

**A Fórmula 1 e o Grande Prêmio de São Paulo: políticas e efeitos em torno do  
megaevento**

Trabalho de Graduação Individual apresentado  
ao Departamento de Geografia da Faculdade de  
Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo, como requisito  
parcial para obtenção do título de bacharel em  
Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Ramos H. F. Valverde

São Paulo

2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meioconvencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação

Serviço de Biblioteca e Documentação

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

F363f Fernandes, Lucas Augusto  
A Fórmula 1 e o Grande Prêmio de São Paulo:  
políticas e efeitos em torno do megaevento / Lucas  
Augusto Fernandes; orientador Rodrigo Valverde - São  
Paulo, 2023.  
93 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade  
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

1. Fórmula 1. 2. Megaeventos. 3. Geografia Urbana.  
I. Valverde, Rodrigo, orient. II. Título.

## **AGRADECIMENTOS**

A jornada de uma graduação sempre diz respeito a muitos nomes além daquele publicado em um diploma, estes que verdadeiramente tornam possível a conclusão desta etapa, com base em muito apoio, companheirismo e um enorme conhecimento que cada um dividiu, vejo quantos passos foram dados ao longo deste caminho.

Agradeço ao Prof. Dr. Rodrigo Valverde, pela oportunidade de desenvolver este tema, pela atenção e por todo conhecimento compartilhado, base essencial para a realização deste trabalho.

Aos familiares, meu muito obrigado pela companhia, torcida, compreensão e amor de sempre. Aos meus pais, Antonio Augusto e Cristina Barroco, meu irmão, Pedro Augusto e minhas avós, Maria dos Anjos e Maria de São José.

À minha namorada e companheira, Isabella Correia, por todo carinho e companheirismo.

Aos docentes e colegas do Departamento de Geografia da USP.

## RESUMO

FERNANDES, Lucas Augusto. **A Fórmula 1 e o Grande Prêmio de São Paulo: políticas e efeitos em torno do megaevento.** TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. São Paulo, 2023.

O tema central deste trabalho é explorar as relações do megaevento que é a fórmula 1 com as políticas urbanas e os efeitos que esta causa nas cidades que a recebem, com foco na cidade de São Paulo. Partindo da constatação da importância urbana que a Fórmula 1 passa a receber em períodos recentes, se tornando produtora de espaços, ou então trazendo novos significados a estes, percebemos a relevância do estudo dos seus desdobramentos espaciais em São Paulo, relacionado isto com as ideias de empresariamento urbano e de cidade-global. Para isso, realizamos uma análise documental e buscas em bancos de dados para compor uma análise integrada de efeitos econômicos e simbólicos do evento para a cidade. Podemos dizer que a Fórmula 1 foi essencial para a manutenção do Autódromo de Interlagos até os dias de hoje, este ligado ao processo de urbanização da cidade, hoje, o evento se apresenta em tendência crescente de popularidade e lucratividade, gerando importantes retornos econômicos para a cidade. No entanto, são também claras as contradições entre o luxo do evento e a realidade de muitos paulistanos, que deveriam poder acessar mais facilmente os eventos relacionados ao autódromo. Problemas como a segurança e falhas na estrutura montada para receber o evento podem também ser difundidos mundialmente quando se chocam com o megaevento.

Palavras-chave: Megaeventos. Geografia Urbana. Fórmula 1.

## ABSTRACT

FERNANDES, Lucas Augusto. **The Formula One São Paulo Grand Prix: policies and effects surrounding the megaevent.** TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia. São Paulo, 2023.

The central theme of this work is to explore the relationship between the Formula 1 mega-event and urban policies and the effects it has on the cities that host it, with a focus on the city of São Paulo. Based on the realisation of the urban importance that Formula 1 has received in recent periods, becoming a producer of spaces, or bringing new meanings to them, we realise the relevance of studying its spatial developments in São Paulo, relating this to the ideas of urban entrepreneurialism and the global city. To do this, we analysed documents and searched databases to compose an integrated analysis of the event's economic and symbolic effects on the city. We can say that Formula 1 has been essential to the maintenance of the Interlagos Autodrome to this day, which is linked to the city's urbanisation process. Today, the event is on a growing trend of popularity and profitability, generating important economic returns for the city. However, there are also clear contradictions between the luxury of the event and the reality of many São Paulo residents, who should be able to access events related to the racetrack more easily. Problems such as security and flaws in the structure set up to host the event can also be spread worldwide when they clash with the mega-event.

Keywords: Megaevents. Urban Geography. Formula One.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Distribuição de Grandes Prêmios por Continente (1950-2023) .....	19
Figura 2 – Distribuição de Grandes Prêmios entre Autódromos Permanentes e Circuitos de Rua (1950-2023) .....	25
Figura 3 – A baía de Singapura onde se instala o circuito urbano para a F1 .....	31
Figura 4 – Visão aérea da pista de Singapura iluminada no interior da baía .....	31
Figura 5 – Imagem de satélite do circuito de Abu Dhabi em 2018 .....	33
Figura 6 – Visão aérea do circuito de Yas Marina no período noturno .....	33
Figura 7 – Trecho do circuito de Valencia passando pela ponte projetada por Santiago Calatrava, arquiteto responsável pela Cidade das Artes e das Ciências .....	35
Figura 8 – Barracas construídas no abandonado Circuito Urbano de Valência .....	37
Figura 9 – Visualizações únicas da Formula 1 na TV entre 2008-2021 .....	41
Figura 10 – Projeção do GP de Las Vegas .....	45
Figura 11 – O porto de Monte Carlo preparado para o luxuoso GP de Mônaco .....	46
Figura 12 – Visão aérea do circuito de Spa-Francorchamps, na Bélgica .....	46
Figura 13 – Traçado do Grande Prêmio Cidade de São Paulo, pelas ruas dos Jardins .....	54
Figura 14 – Recorte do jornal Correio Paulistano sobre o acidente no evento .....	54
Figura 15 – Recorte do jornal Folha da Manhã com o convite para o autódromo ainda em obras no ano de 1939 .....	55
Figura 16 – Grid de largada da Fórmula Ford em Interlagos, 1970 .....	57
Figura 17 - Grid de largada do 1º Grande Prêmio do Brasil, 1973 .....	58
Figura 18 - Tamas Rohonyi, Bernie Ecclestone, Luiza Erundina e Piero Gancia reunidos para formalização do contrato para o GP do Brasil em São Paulo, 1990 .....	62
Figura 19 – Comparação do traçado original do autódromo (em marrom), com o atual traçado desenhado na reforma de 1990 (em vermelho) .....	63

Figura 20 – Ayrton Senna e Luiza Erundina em visita ao autódromo de Interlagos .....	64
Figura 21 – Placa para o autódromo de Interlagos .....	76
Figura 22 – Obras em Interlagos antes do festival The Town .....	77
Figura 23 – Anúncio da extensão do contrato do GP de São Paulo .....	78
Figura 24 – Ônibus circular para atender ao autódromo nos dias de Fórmula 1 .....	79
Figura 25 – Trajeto para quem optasse por acessar o autódromo a pé, com grades e equipe de apoio .....	80
Figura 26 – Vendedores ambulantes expondo peças ao longo do trajeto até a entrada do autódromo .....	81
Figura 27 – Imóveis cadastrados ao redor do Autódromo de Interlagos .....	82
Figura 28 – Decoração de imóvel do entorno do Autódromo de Interlagos, com temática automobilística .....	83
Figura 29 – Estrutura de arquibancada que cedeu com a forte chuva .....	84

## **LISTA DE MAPAS**

Mapa 1 – Países que receberam a Fórmula 1 em 1950 .....	20
Mapa 2 – Países que receberam a Fórmula 1 em 1961 .....	21
Mapa 3 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 1980 .....	22
Mapa 4 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 1998 .....	27
Mapa 5 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 2009 .....	39
Mapa 6 – Países que receberam a Fórmula 1 em 2013 .....	47
Mapa 7 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 2023 .....	49
Mapa 8 – Entorno do Autódromo de Interlagos .....	51
Mapa 9 – Conexões entre o Autódromo de Interlagos e os aeroportos de São Paulo .....	52

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1 – Taxa para sediar um Grande Prêmio em 2009 ..... 28

Tabela 2 – Duração do contrato para cada GP do calendário de 2023 ..... 44

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>1. A EVOLUÇÃO NA INTERAÇÃO ENTRE A FÓRMULA 1 E AS CIDADES .....</b>	<b>18</b>
1.1. 1950-1961: O SURGIMENTO E A CONSOLIDAÇÃO DO ESPORTE .....	18
1.2. 1962-1980: EXPANSÃO DO CALENDÁRIO E NOVAS LOCALIDADES CENTRAIS .....	21
1.3. 1981-1998: A FÓRMULA 1 COMO ESPETÁCULO NA ECONOMIA DE ECCLESTONE .....	22
1.4. 1999-2009: OS MEGAPROJETOS DA FÓRMULA 1 COMO INDUTORA DE URBANIZAÇÃO E O STATUS DE CIDADE-GLOBAL .....	27
1.5. AS TRANSFORMAÇÕES RECENTES E OS POSSÍVEIS NOVOS PERÍODOS DE INTERAÇÃO DA FÓRMULA 1 E DAS CIDADES .....	40
<b>2. O AUTÓDROMO DE INTERLAGOS E O GP DE SÃO PAULO .....</b>	<b>50</b>
2.1. O AUTÓDROMO DE INTERLAGOS E A EXPANSÃO DA URBANIZAÇÃO PAULISTANA .....	50
2.2. O PROJETO PELA FÓRMULA 1 EM INTERLAGOS .....	56
2.3. DISPUTA COM O RIO DE JANEIRO PARA SEDIAR A FÓRMULA 1 E AS GRANDES REFORMAS DE INTERLAGOS .....	58
2.4. O CONFLITO PELA GESTÃO PÚBLICA CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO AUTÓDROMO DE INTERLAGOS .....	65
2.5. SÃO PAULO E A BUSCA PELO STATUS GLOBAL .....	68
<b>3. OS IMPACTOS ECONÔMICOS E SIMBÓLICOS DECORRENTES DO GP DE SÃO PAULO .....</b>	<b>71</b>
3.1. O PÚBLICO E A RENTABILIDADE DO GP DE SÃO PAULO NOS ÚLTIMOS ANOS .....	71
3.2. O GRANDE PRÊMIO DE SÃO PAULO DE 2023 E AS TRANSFORMAÇÕES NA CIDADE .....	75
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>85</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>88</b>
<b>SITES, ARTIGOS DE JORNAIS E REVISTAS .....</b>	<b>90</b>

## INTRODUÇÃO

A Formula 1 (F1), nascida na Europa em 1950, à época pouco importante para a economia do esporte e sem impactos relevantes sobre o espaço que percorria, se apresenta hoje como um megaevento de relevância indiscutível no âmbito econômico, e como pretendemos avaliar neste trabalho, capaz de se tornar um ponto central na produção do espaço urbano no contexto da globalização, inclusive para a cidade de São Paulo, sediando a partir de 1972 o Grande Prêmio (GP) do Brasil, que em certo período deslocou-se para a cidade do Rio de Janeiro antes de retornar em definitivo para São Paulo, posteriormente renomeado para GP de São Paulo, hoje garantido em contrato até 2030.

Diferentes autores trazem definições quanto à definição de um megaevento, que podem ser facilmente ligados ao caso da F1, por exemplo: Horne e Manzenreiter (2006) definem que "megaeventos são melhor compreendidos como eventos culturais (inclusive comerciais e esportivos) de larga escala, os quais têm um caráter dramático, (...) e significado internacional". (Horne; Manzenreiter, 2006, p.2). Já Molina (2013), define que megaeventos são produtores de espaço e têm como principais características o alcance internacional; longa duração; visibilidade; capacidade de atração de pessoas e investimentos e capacidade de produzir espaços.

A F1 ganha cada vez mais visibilidade por parte de governos e empreendedores no intuito de promover os espaços em nível internacional. O campeonato se apresenta como o esporte que mais cresce atualmente, tendo em 2022 uma audiência somada de 1,54 bilhão de telespectadores, uma média de 70 milhões por corrida.<sup>1</sup> Por comparação, o campeonato de futebol inglês a *Premier League*, nos dados mais recentes divulgados em 2019 mostrava uma média de 3,55 milhões de telespectadores por partida.<sup>2</sup> A National Football League, a liga esportiva de futebol americano obteve em 2022 uma média de 16,7 milhões de telespectadores.<sup>3</sup> A F1 obteve ainda no ano de 2022 seu melhor desempenho na frequência nos Grande Prêmios, 5,7 milhões de pessoas ao longo da temporada.

---

<sup>1</sup> F1 2022 TV Viewership hits 1.54 billion. Disponível em: <https://www.autoracing1.com/pl/391481> Acesso em: 13/04/2023.

<sup>2</sup> Premier League global audience on the rise. Disponível em: <https://www.premierleague.com/news/1280062> Acesso em: 13/04/2023

<sup>3</sup> Average television viewership of the NFL regular season from 2010 to 2022(in millions). Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/289979/nfl-number-of-tv-viewers-usa/> Acesso em: 13/04/2023

Entendemos que a noção de empresariamento urbano pode ser cara à compreensão dos movimentos realizados para atrair a F1 para determinados territórios e as formas espaciais que estes megaeventos ganham. O geógrafo David Harvey se dedicou a estudar as transformações que se deram nos modelos de administração urbana, em especial após a recessão de 1973 e as dificuldades que se impuseram às economias industriais, passando “do gerenciamento ao empresariamento urbano” neste período em que ascende como discurso a globalização. (1996). Conforme o autor:

Há uma concordância generalizada de que a mudança tem algo a ver com as dificuldades que atingiram as economias capitalistas desde a recessão de 1973. Desindustrialização, desemprego, aparentemente estrutural e generalizado, austeridade fiscal tanto a nível nacional como local, combinados com uma onda crescente de neoconservadorismo e um apelo muito mais forte (conquanto mais frequentemente na teoria do que na prática) à racionalidade do mercado e da privatização, fornecem um quadro para compreender porque tantos governos locais, muitas vezes de diferentes conotações políticas e munidos de diferentes poderes legais e políticos, tomaram todos uma direção bastante semelhante. (Harvey, 1996, p. 50)

Destacam-se três características fundamentais do empresariamento urbano, primeiro a centralidade das políticas de parcerias público-privadas, tendo os governos locais como agilizadores dos interesses dos capitalistas, ao contrário do momento anterior na gestão urbana onde esses governos agiam conforme estabilizadores dos empreendimentos capitalistas.

No empresariamento urbano, os planejadores urbanos passam a integrar como sendo do Estado a lógica dos empresários capitalistas, logo o território é conduzido pelas noções de mercado, a busca de conter as modas e o efêmero, o crescimento de centros de consumo e a rápida circulação de capital.

Outro ponto central que garante a caracterização desse novo modelo de gestão, baseado nas parcerias público-privadas, como empresarial é o caráter especulativo de seu planejamento e de suas ações, sujeitando-se aos riscos dos empreendimentos especulativos. Muitas vezes este risco fica empenhado apenas ao setor público, entrando o campo privado apenas quando há a segurança do investimento público, garantindo para si uma maior fatia de benefícios do que de riscos.

Por fim, o autor destaca que o empresariamento tem como foco maior o espaço local, e não regional ou territorial, com empreendimentos pontuais, que embora possam trazer benefícios em uma escala metropolitana, muitas vezes consequência maior do trabalho de

melhoria na imagem da cidade, tais empreendimentos trazem benefícios efetivos para populações de uma circunscrição específica, onde há maior interesse dos empreendedores privados, ao invés de projetos aplicados à problemas mais importantes abrangendo escalas maiores no espaço.

Com seus estudos sobre o empresariamento urbano, Harvey, assim como Milton Santos (2001), ao analisar os efeitos da globalização, e Saskia Sassen (1996), quem cunhou o termo cidade-global, que possui estreita relação com a cidade do empresariamento, embora estes tenham diferentes perspectivas e conclusões, encontram-se ao definir a competitividade econômica como paradigma do mundo globalizado. Para Santos,

A concorrência atual não é mais a velha concorrência, sobretudo porque chega eliminando toda forma de compaixão. A competitividade tem a guerra como norma. Há, a todo custo, que vencer o outro, esmagando-o, para tomar seu lugar. [...] Ora, é isso também que justifica os individualismos arrebatadores e possessivos: [...] individualismos na ordem do território (as cidades brigando umas com as outras, as regiões reclamando soluções particularistas). (Santos, 2001, p. 46-47)

Este fenômeno do mundo globalizado implica em diferentes graus de competição interurbana, que levam a novas práticas espaciais na urbanização, conforme Sassen (1996), as cidades que se destacam no cenário econômico são aquelas que apresentam as melhores condições de atração de empresas transnacionais e fluxos internacionais de capital financeiro, ao se adaptarem às novas demandas por edifícios, serviços e equipamentos modernos para o setor econômico que a autora chama de “terciário avançado”. Essas seriam as cidades-globais, aquelas onde o empresariamento urbano seria plenamente aplicado, pautado na lógica do mercado.

Milton Santos avança nesta discussão no sentido de destacar como a cidade-global junto do terciário avançado traz também uma nova dinâmica que produz conflitos, desigualdades e exclusões que são uma expressão e devem ser consideradas dentro do contexto da globalização. Alertando também para a tendência de homogeneização cultural e ideológica, o discurso único no mundo implicando em uma orientação única nas ações urbanísticas.

Acerca disso, Harvey também dá maior visibilidade, como no trecho:

Aproximamo-nos aqui de uma força que coloca claros limites ao poder que projetos específicos têm de transformar cada uma das cidades. De fato, na medida em que a competição interurbana se torna mais forte, ela certamente irá operar como um “poder coercitivo externo” sobre cada uma das cidades para alinhá-las mais fortemente à disciplina e à lógica do desenvolvimento capitalista. Ela poderá, inclusive, forçar a reprodução repetitiva e em série de certos padrões de empreendimentos (tal como a reprodução em série de “centros de comércio internacional” ou de novos centros culturais de entretenimento, de empreendimentos imobiliários à beira d’água, de shoppings centers pós-modernos e similares). (Harvey, 1996, p. 56)

Podemos observar que há um alinhamento dos efeitos dos megaeventos com aqueles desejados pelas cidades-globais, a visibilidade e o alcance internacional, a atração de fluxos de pessoas e capitais internacionais etc. Assim, os megaeventos serão muitas vezes utilizados para criar ou reforçar esse *status* de cidade-global tão desejado pelo discurso canônico do urbanismo empresarial.

Este destaque fez com que muitos autores, ao analisar a urbanização contemporânea, dedicassem seus esforços em compreender a organização de eventos e megaeventos como estratégias por parte dos governos urbanos. Maria Gravari-Barbas (2009), ao analisar esta estratégia chega a falar em uma nova era das cidades, onde não só existem os eventos pontuais como antes, mas a cidade se torna propriamente uma “cidade-festiva”, ao passo que a atmosfera e a estética festiva transcendem a concepção, o planejamento e o desenvolvimento urbano.

Podemos assim constatar que os atores locais instrumentalizam os eventos festivos de forma a facilitar ou mesmo viabilizar projetos urbanos. A adoção cada vez mais sistemática destas abordagens tende a legitimar ainda mais o festivo como meio de ação [...] o sucesso dos eventos incentiva a adoção de outros; este ciclo (virtuoso ou vicioso conforme o caso) parece criar um consenso sobre o papel dos eventos festivos e culturais como ferramentas de planejamento e planejamento urbano. (Gravari-Barbas, 2009, p. 284)

Lefebvre e Roult (2011), estudaram o caso dos Grandes Prêmios enquanto megaeventos esportivos e sua influência na economia política urbana, concluindo que:

Estes megaeventos são ocasiões chave que as metrópoles emergentes estão procurando, no sentido de estabelecer sua dominação econômica e política a nível local e, principalmente, internacional (Roche, 2000; Xu, 2006 apud Lefebvre; Roult, 2011). No domínio do entretenimento, estes megaeventos esportivos vêm se desenvolvendo em importantes marcos de identidade para essas cidades. Por conta de seu prestígio e notoriedade, estes eventos oferecem um reforço, ou mesmo uma renovação, na identidade dos espaços, mas também dá a eles a chance de se destacar em comparação à outras metrópoles (Sterken, 2006 apud Lefebvre; Roult, 2011). As

metrópoles mundiais estão utilizando destes marcos culturais e urbanos como “cartões de visita” para atrair investidores e capital para seus territórios. [...] Subir na hierarquia urbana global parece agora condicionado à sediar alguns dos megaeventos esportivos, dos quais a Fórmula 1 parece o exemplo perfeito. (Lefebvre; Roult, 2011, p. 332)

A partir de 1981, os direitos comerciais da categoria estavam ligados às instituições de Bernie Ecclestone, primeiro como *Formula One Constructor's Association* (FOCA) e mais tarde como *Formula One Management* (FOM), os maiores responsáveis pela valorização comercial da categoria e sua expansão pelos diversos países, apesar da venda de ações a partir de 1999, Ecclestone seguiu como figura máxima da instituição até o ano de 2017, quando a *Liberty Media*, conglomerado americano, compra o controle da instituição com interesse de retomar a audiência que era decadente. Parte importante dos planos dos novos mandatários era o aumento do calendário, com mais provas, especialmente em novos países fora do eixo tradicional europeu, com isso há uma crescente disputa entre a tradição de certos GPs, que, no entanto, tendem a pagar menos para sediar o evento<sup>4</sup>, e os novos interessados, em especial países do Oriente Médio e os Estados Unidos, onde as pistas são majoritariamente circuitos de rua, responsáveis por operações urbanas a fim de melhor divulgar a cidade.

Otília Arantes (2000), ao analisar a estratégia do uso dos eventos nas novas gestões urbanas refere-se ao que nos parece ser o caso típico dos novos GPs de F1.

Estamos diante de políticas de *image-making*, na mais trivial acepção marqueteira da expressão, pois quem diz *image-making* está pensando, queira ou não, em políticas *business-oriented*, para não falar ainda em *market-friendly*, mesmo quando fala de boa fé em conferir visibilidade a indivíduos ou coletividades que aspiram a tal promoção. (Arantes, 2000, p. 14)

Voltando ao caso da F1 no Brasil, sua história está ligada à uma grande competição interurbana das grandes metrópoles do país, São Paulo e Rio de Janeiro. A Federação Internacional do Automóvel (FIA) possui um regulamento com diversas exigências para que um autódromo receba o evento do GP, para tanto, desde a primeira edição são constantes as reformas, financiadas em maior parte pelo poder público para cumprir com os requisitos e receber o evento. Entre 1967 e 1970, com o objetivo de receber a F1 no país, o autódromo de

---

<sup>4</sup> How Much each circuito n the calendar pays to formula 1. Disponível em: <https://racingnews365.com/how-much-each-circuit-on-the-calendar-pays-to-formula-1> Acesso em: 20/04/2023

Interlagos foi fechado para obras que incluíam as vias no entorno, construção de edifícios para mídia, equipes e convidados.

No entanto, essas constantes reformas exigiam um alto investimento por parte da prefeitura de São Paulo, que em anos como 1978 perdeu a prova para a prefeitura do Rio de Janeiro, também interessada em sediar o evento no autódromo de Jacarepaguá, que voltaria a receber a prova no período entre 1981 e 1989. Após acidentes que tornavam questionável a estrutura do autódromo carioca e a falta de recursos da prefeitura municipal para atender às condições exigidas, havia o risco do GP do Brasil não voltar a ocorrer.

Assim, em 1989, a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), junto da Prefeitura de São Paulo em parceria com a iniciativa privada, promovem uma grande reforma cumprindo as novas exigências, o autódromo, rebatizado em homenagem a José Carlos Pace desde 1986, voltaria a receber a F1 até o ano de 2019.

Por conta da pandemia o evento foi cancelado no ano de 2020, último ano de contrato para realização do evento. As negociações para renovação mostraram uma nova competição entre cidades marcada pela rivalidade política do então governador de São Paulo, João Dória, e do então Presidente da República, Jair Bolsonaro, que buscava a construção do Autódromo de Deodoro, no Rio de Janeiro. Este último não avançou de um projeto por não cumprir com legislação ambiental e o GP permanece no Autódromo José Carlos Pace com contrato vigente até 2030, o evento passa ainda a ser chamado de GP de São Paulo, ao invés de GP do Brasil.

Isto posto, vemos como há uma tendência, no contexto pós-globalização, de cidades buscarem megaeventos culturais e esportivos, tanto nas já tradicionais cidades do capitalismo mundial, quanto nas que aspiram entrar no círculo das chamadas cidades-globais, incluindo o caso das cidades brasileiras. Intensifica-se a competição interurbana para recebê-los e esta competição frequentemente revela diferentes conflitos, do seu uso para projetos políticos, por vezes eleitoreiro ou então com desacordos entre o discurso moderno do esporte e da cidade festiva com as formas de governo dos países, as relações de trabalho aplicadas e mesmo exclusões decorrentes das reformas urbanas.

A partir deste alto impacto para as atuais políticas urbanas, o aumento do interesse global pela F1 e os diferentes conflitos gerados a partir da organização dos GPs, mostra-se relevante para o avanço dos estudos neste segmento do urbanismo uma melhor compreensão da complexidade deste evento e seus atores no Brasil. Procuramos, portanto, como objetivo central avaliar impactos econômicos e socioespaciais, além dos possíveis conflitos e contradições nos

processos decorrentes do Grande Prêmio de São Paulo por variáveis como valores investidos, retornos financeiros e turísticos pela realização do evento, equipamentos urbanos e serviços instalados relacionados ao evento e ao autódromo, origem do público presente, os principais patrocinadores e a avaliação internacional do evento e da cidade.

Para tanto, conduziremos uma análise documental de artigos científicos, monografias e artigos jornalísticos, retirados de plataformas como *Taylor & Francis Online*, *Science Direct* e bancos de teses da Universidade de São Paulo (USP), Universidade Federal Fluminense (UFF) e Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), assim como a busca em bases de dados por relatórios estatísticos e econômicos relacionados ao evento, desde os divulgados pela empresa responsável, a *Formula One Management* (FOM), como apurados por terceiros na análise documental descrita acima. Para a análise espacial, buscaremos através da divulgação de secretarias municipais e estaduais, da plataforma GeoSampa, além de empresas como a São Paulo Turismo (SPTuris), e organizações como a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), dados relativos aos equipamentos urbanos e serviços instalados que possam ser relacionados às variáveis analisadas.

Organizamos o presente trabalho em três capítulos. No primeiro realizamos um levantamento do calendário da competição ano a ano e o perfil das localidades escolhidas para formar uma análise evolutiva da forma que se deu a interação da F1 com as cidades e suas economias. Já no segundo capítulo partiremos para o caso mais particular do Autódromo de Interlagos e sua história, os impulsos para sua criação, sua evolução até a chegada da F1 no Brasil e a disputa entre São Paulo e Rio de Janeiro pela realização do evento. Por fim, no terceiro e último capítulo nos aprofundaremos nos impactos do evento para a cidade de São Paulo, analisando a participação de São Paulo no grupo das chamadas cidades-globais e o papel do evento no planejamento urbano da cidade, além disso apontamos as formas espaciais decorrentes do evento deixadas como legado.

## **Capítulo 1 - A evolução na interação entre a Fórmula 1 e as cidades**

Neste capítulo, será apresentada uma análise evolutiva abordando as formas de interação entre a Fórmula 1 e as cidades, destacando períodos definidos conforme a bibliografia e suas características típicas.

### **1.1 – 1950-1961: O surgimento e a consolidação do esporte**

Ao final de 2023, será atingida a marca de 1101 GPs disputados pelo campeonato da F1, partindo da pequena vila de Silverstone, Inglaterra, no dia 13 de maio de 1950. Este perfil, de autódromos em pequenas vilas e comunas europeias, formou a imagem dominante dos locais por onde a F1 se instalou em suas primeiras décadas.

Passados 73 anos, vemos uma revolução deste conceito inicial, sendo a tendência a expansão dos circuitos urbanos pelas cidades “emergentes” do capitalismo global, onde as cidades vêm se tornando mais protagonistas do que plano de fundo dos eventos, destacando seus arranha-céus, marinas, hotéis de luxo e centros esportivos modernos, tudo aquilo que pode ser enquadrado no *image-making* das cidades.

Analizando o fenômeno desta transformação dos locais de foco da categoria, Lefebvre e Roult (2011) propõem quatro períodos que explicam essa reconfiguração, entre 1950-1961; 1962-1980; 1981-1998; 1999-2009. Tomaremos esta divisão como base para nosso estudo, avaliando ainda se o último período (1999-2009) pode ser estendido aos dias atuais, ou ainda, se vivemos um novo período de disposição geográfica do esporte em questão.

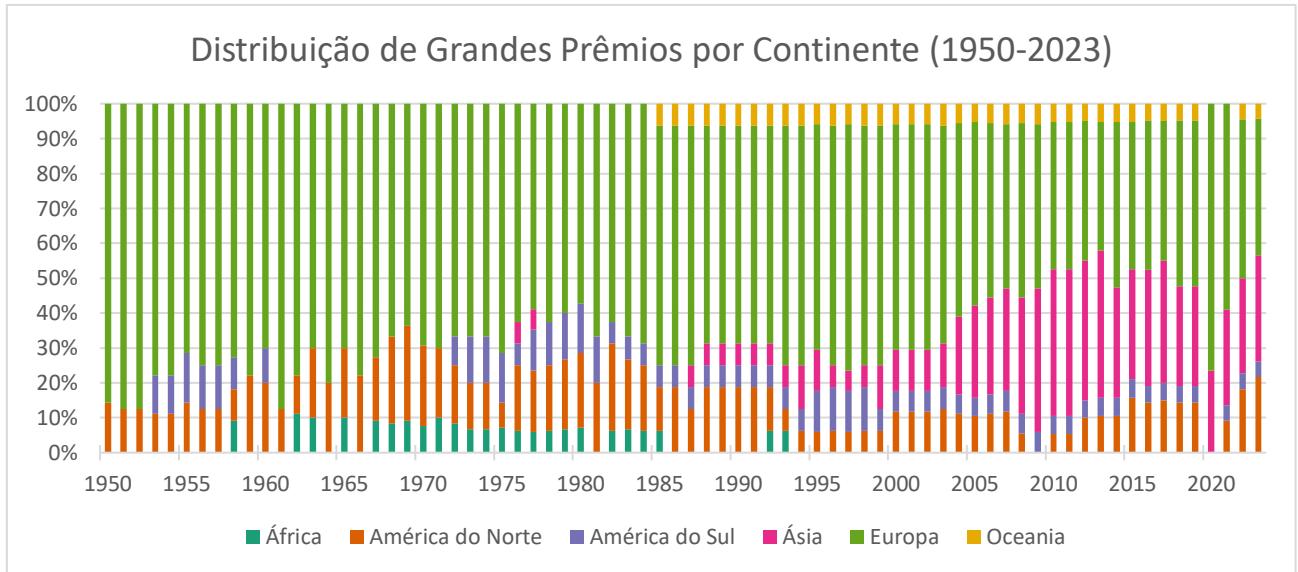
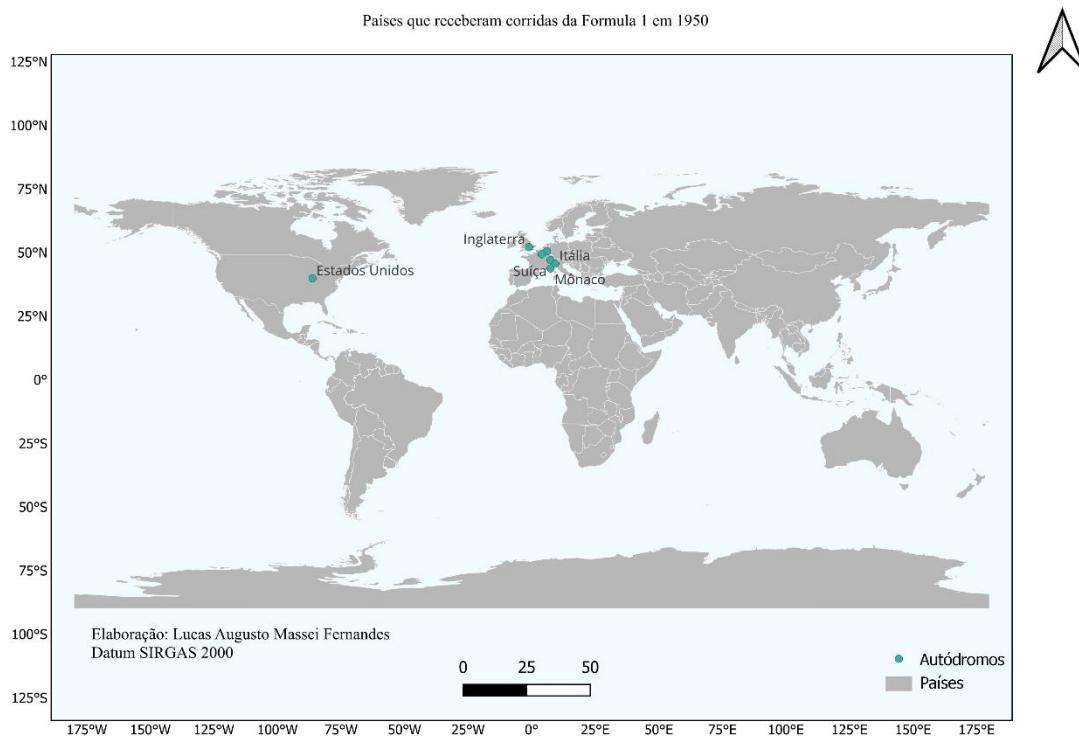


Figura 1 – Distribuição de Grandes Prêmios por Continente (1950-2023). Elaborado pelo autor.

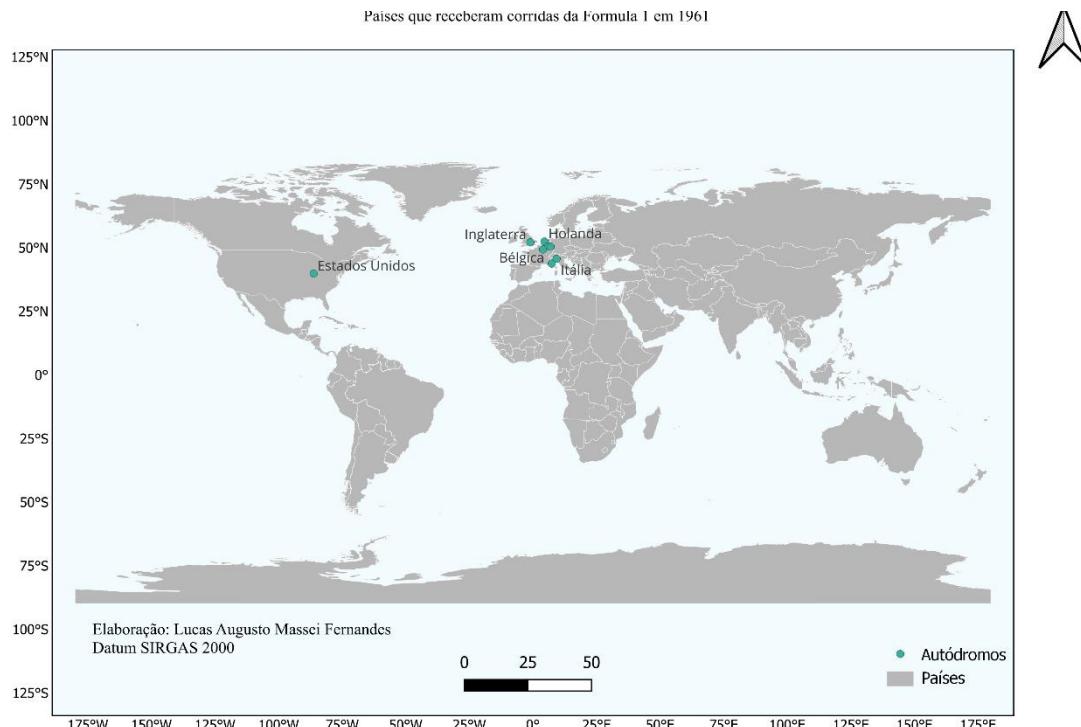
O primeiro período, compreendido entre 1950 e 1961, é definido pela instalação e consolidação do esporte buscando o sucesso financeiro e midiático, neste período podemos dizer que era ainda uma fase essencialmente europeia. Foram sediados eventos em cerca de 15 cidades europeias e 4 cidades em outros continentes, são essas: Indianápolis (EUA) entre 1950 e 1960; Buenos Aires (Argentina) entre 1953 e 1958, retornando em 1960; Casablanca (Marrocos) em 1958; Watkins Glen (EUA) em 1961. Apesar da prova de Indianápolis ser contabilizada para o campeonato há de se considerar seu perfil particular, os pilotos e construtores que a disputavam não participavam de nenhuma outra etapa, assim como aqueles que disputavam as demais etapas não disputavam a prova de Indianápolis, que não seguia a regulamentação da FIA, deixando fortemente marcada a separação entre o esporte europeu e norte-americano.



Mapa 1 – Países que receberam a Fórmula 1 em 1950. Elaborado pelo autor.

Há o início do interesse pela F1 em novas localidades, embora de grande influência europeia, Buenos Aires, onde houve forte fluxo de imigrantes europeus, assim como a influência do piloto Juan Manuel Fangio, argentino que se tornou o maior vencedor da década de 50, conquistando cinco títulos (1951, 1954, 1955, 1956, 1957). O Marrocos que receberia um Grande Prêmio em Casablanca em 1958 havia sido colônia da França e da Espanha até 1956, justamente pela influência dos clubes de automóveis franceses e monegascos o país recebia corridas desde antes da criação da F1.

O perfil dominante das localidades por onde a categoria sediou etapas foi, com poucas exceções, o de pequenas vilas e comunas europeias, causando poucos impactos nestes locais. A escolha era meramente pela presença de circuitos aprovados e a existência de uma cultura do esporte no local, os únicos circuitos de rua foram em Montecarlo (Mônaco), Barcelona (Espanha) e Porto (Portugal), os dois últimos fazendo poucas aparições ao longo dos anos. A participação da Europa no calendário era de mais de 80% das corridas (Lefebvre; Roult, 2011) e a média de corridas por temporada no período foi de 8,5.



Mapa 2 – Países que receberam a Fórmula 1 em 1961. Elaborado pelo autor.

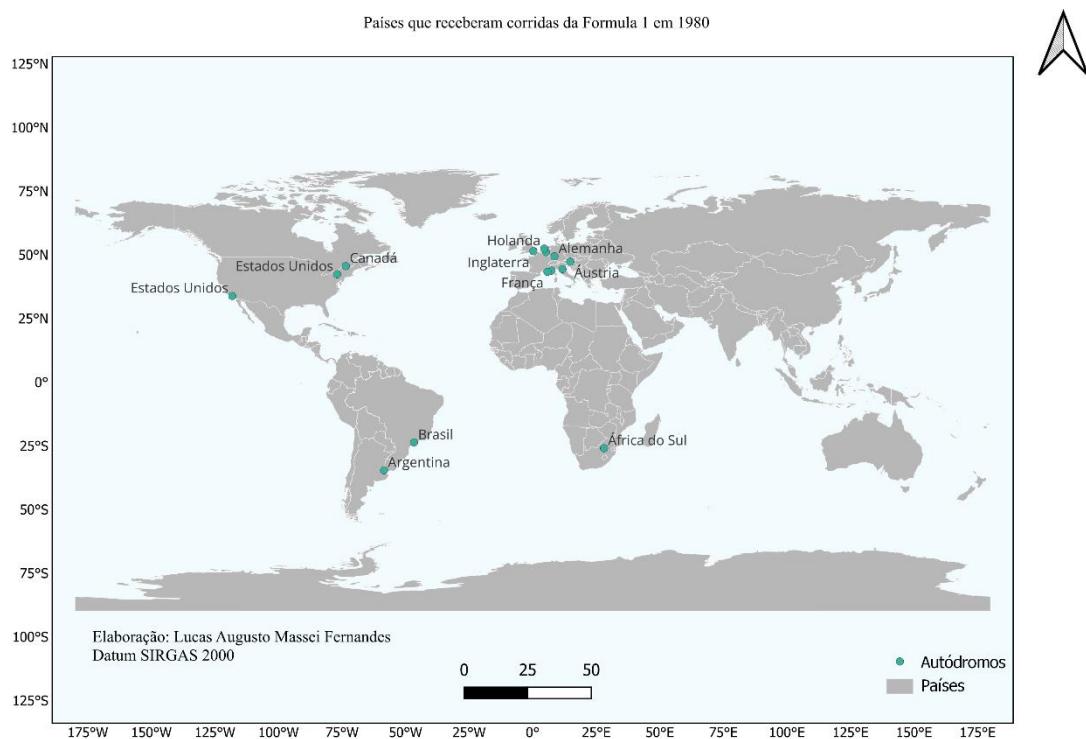
Assim ficou a distribuição dos autódromos que sediaram corridas no último ano deste período.

### 1.2 – 1962-1980: Expansão do calendário e novas localidades centrais

O segundo período apontado pelos autores (1962-1980), como fica demonstrado pelo Gráfico 1, representa propriamente o início da expansão da categoria para novos mercados, em especial aqueles países que ganhavam destaque na economia global. Entraram no calendário cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, Cidade do México, Fuji (Japão), Montreal e Ontario (Canadá), East London e Joanesburgo (África do Sul) e Los Angeles (EUA).

Essas novas localidades começam a romper com os tradicionais autódromos em pequenas cidades e/ou vilas, contando até com dois circuitos de rua, em Montreal e Los Angeles, no entanto a ideia de “vender” a cidade ainda não era tão presente, o principal fator debatido pelas equipes e pela mídia era a qualidade dos circuitos e do padoque, área do circuito que abriga as equipes, oficiais e convidados. Na Europa, a organização buscava novas pistas que se consolidassem no calendário, assim foi um período de abertura a entradas de novos

autódromos, passando por mais de 30 cidades-sede. As cidades europeias seguem dominando o calendário e essas seguem no perfil de pequenas cidades em autódromos permanentes. Com as adições comentadas, a média de corridas por temporada nesta segunda fase sobe para 12,35 e a participação dos circuitos europeus cai para cerca de 70% (Lefebvre; Roult, 2011).



Mapa 3 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 1980. Elaborado pelo autor.

Neste, percebemos a forte expansão da categoria, dentro e fora da Europa, ainda em economias emergentes do período e onde havia a cultura do esporte.

### 1.3 – 1981-1998: A Fórmula 1 como espetáculo na economia de Ecclestone

No terceiro período analisado, de 1981 a 1998, observamos relevantes transformações no sentido de desenvolver a F1 como impulso para a economia urbana e festiva nas cidades que a recebem, para melhor tratar destas precisamos destacar o papel de Bernie Ecclestone, fundador da Associação de Construtores da F1 (FOCA), organização que viria a controlar os direitos econômicos da categoria e toda corrente que permite o funcionamento da categoria,

desde a promoção das corridas e as exigências para sediar uma prova, os acordos publicitários, a logística entre as etapas, a transmissão televisiva, a premiação para as equipes etc.

Ecclestone chega à F1 em 1971, ao adquirir uma das equipes que participavam do mundial, a Brabham. A partir de 1974, funda a FOCA, junto de outros chefes de equipes, que procuravam se unir para representar os interesses das equipes em negociações técnicas e comerciais. Em 1978 é apontado como o principal executivo da associação, sendo sua principal meta a mudança do patamar da categoria de um esporte restrito a entusiastas para um negócio global, atingindo o maior número possível de espectadores. Em 1981 é assinado o primeiro “Pacto da Concórdia”, decorrente do crescente controle do empresário, a FIA exige o acordo que acomode seus interesses com a modalidade que administrava até então, neste acordo fica definido que a federação será a responsável pelas regras esportivas e técnicas, sendo a detentora dos direitos comerciais da categoria, no entanto, repassaria para a FOCA de Ecclestone a responsabilidade de negociá-los. (Bower, 2011 *apud* Teixeira, 2014, p. 48) O empresário enxergava a potencialidade desta ampliação de público pelo fator “espetáculo”, ao estilo da indústria de entretenimento, que o campeonato possuía. Em especial ao ser transmitido pela televisão, as emissoras, até então, focavam somente nos GPs nacionais e os mais famosos internacionalmente. Sob a administração de Ecclestone, as transmissões passam a ser vendidas em um pacote único que se compromete a exibir a temporada inteira, favorecendo a imagem de espetáculo que era almejada.

Para um promotor que enxergava longe e com abrangência, provas automobilísticas apresentavam mais potencial que qualquer outro esporte. O perigo, o barulho e os odores contribuíam, mas o fator que mais oferecia apelo popular era sua capacidade de manter a atenção dos fãs ao longo de uma temporada inteira de verão [europeu]. (Doodson *in* Tremayne, 1999, p. 46)

Com acordos com sindicatos de teledifusão, era garantida a transmissão de todas as corridas da temporada na íntegra, movimento essencial para a valorização e grande expansão dos acordos publicitários ao redor do evento, de forma que era garantida a exibição das marcas na televisão por, no mínimo, duas horas. Para alinhar a nova imagem da F1 enquanto negócio global, são promovidas, neste período, diversas reformas em autódromos, e até mesmo nos entornos destes, para uma melhoria de sua imagem, de sua hospitalidade e para garantir maior qualidade das transmissões televisivas, como foi o caso de Interlagos, tendo a pista completamente redesenhada.

Nestas bases, Ecclestone cumpria seu desejo da imensa expansão midiática e financeira da categoria, segundo Tremayne (2000, *apud* Teixeira, 2014, p. 53), a temporada era oferecida para os anunciantes como uma oportunidade de alcançar 2,6 bilhões de telespectadores na temporada. Essa nova imagem da F1 adicionava o *glamour* à ousadia associada ao esporte. Passam a ser constantes as presenças de presidentes, reis, atores, músicos e modelos nas corridas, como comenta Bower (2011).

“Personalidades mais sérias, seduzidas pelas promessas de hospitalidade exclusiva, ficavam animadas quando se envolviam com a atmosfera inebriante da velocidade, com o *glamour* e com a possibilidade de acidentes fatais” (Bower, 2011, p.188).

Com o crescimento de fãs a cada temporada, crescia também a competição pelos espaços das arquibancadas, que pouco mudava, colaborando para a elitização do público presente no autódromo. Além da competição por parte do público e dos anunciantes, surge, neste período, a grande competição intercidades pela realização das provas, “Ecclestone encontrava-se regularmente com chefes de Estado, tanto nos países anfitriões das corridas quanto naqueles que estavam ansiosos para atrair a Fórmula 1 para seu território” (Tremayne, 2000 *apud* Teixeira, 2014, p. 53). Por conta desta competição, há um aumento nos custos necessários para as cidades que desejam receber o evento, da mesma forma como aumentam as exigências para que se alcançasse o patamar de espetáculo esperado. (Lefebvre; Roult, 2011). Assim, vemos a F1 entrar definitivamente em um projeto de expansão global, agora mostrando também seu potencial de impactos no ambiente urbano dos territórios que visita.

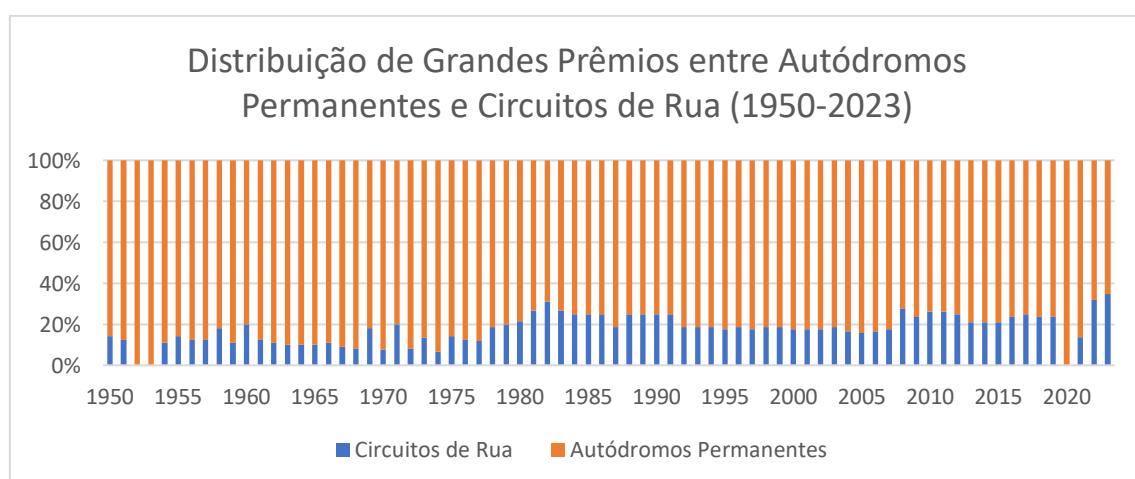


Figura 2 – Distribuição de Grandes Prêmios entre Autódromos Permanentes e Circuitos de Rua (1950-2023).

Elaborado pelo autor.

No período entre 1981 e 1998, com as mudanças pela gestão de Ecclestone, destacamos a entrada da Oceania, com corridas e Adelaide e Melbourne, ambas na Austrália, e a maior participação da América do Norte, com 5 cidades nos EUA, Los Angeles, Las Vegas, Detroit, Dallas e Phoenix, além de Montreal no Canadá e a Cidade do México, dessas somente o circuito mexicano se dá em um autódromo permanente, sendo as demais circuitos urbanos. A Europa segue como maior polo de corridas e de público, mas sua participação no total do campeonato continua decaindo, neste período tem média de 65% da composição do calendário. Ecclestone trabalhou também para o aumento do número de etapas no calendário, forma de arrecadar ainda mais dinheiro, visto que esse era proporcional ao número de corridas, no período a média sobe para 16 corridas por temporada.

O caso do Grande Prêmio da Austrália é bastante representativo da força que a F1 ganha na atmosfera festiva e econômica das cidades e o interesse governamental pelo evento, assim como da competição intercidades e do uso desta competição para o aumento dos custos para sediar o evento.

Em 1983, o primeiro-ministro australiano, John Bannon, juntamente do governo local de Adelaide, buscam promover na cidade um GP de F1, no entanto, este foi recusado por Ecclestone inicialmente por conta do afastamento geográfico do país dos centros europeus. Isso se dá em um contexto onde as metrópoles australianas vinham competindo por megaeventos capazes de atrair investimentos e turistas (The Adelaide Review, 2004). Sendo disputado por Melbourne e por Adelaide, Bannon negocia pessoalmente com Ecclestone para a realização do evento no distrito central, lócus financeiro de Adelaide, no formato de um circuito temporário de rua, sob o slogan de “Adelaide Alive”. O resultado foi considerado um imenso sucesso midiático e turístico, como apontou Bower “uma festa nas ruas com duração de quatro dias para um público de mais de 300 mil pessoas” (BOWER, 2011, p.173), o jornal The Adelaide Review também destaca “Os 11 anos que Adelaide sediou o GP da Austrália mudaram a imagem local e internacional da nossa cidade para sempre. Todo o conceito do evento e a forma que foi apresentando também mudaram a face dos GPs de F1 pelo mundo” (The Adelaide

Review, 2004).<sup>5</sup> Ainda em entrevista ao jornal, Murray Walker, comentarista britânico da F1 destaca:

“Me envergonha dizer que tive de consultar meu atlas para saber onde ficava Adelaide, nós não estavámos muito confiantes de que estaria a altura dos eventos europeus, que possuíam anos de história. Como estavamos errados! Adelaide abriu nossos olhos. O circuito era soberbo e ficamos chocados pela recepção amigável e a organização e administração imaculadas” (The Adelaide Review, 2004)

Adelaide foi a cidade, que até o momento, melhor havia executado a atmosfera festiva, de *image-making* e *city-marketing* que se buscava com as corridas da F1 e que, ainda hoje, segue sendo o objetivo dos promotores de cada GP. No entanto, em 1993, um importante empresário de Melbourne, Ron Walker, junto do governador regional, Jeff Kennett, propôs a mudança do evento para Melbourne, oferecendo um contrato de dez anos no valor de 12 milhões de dólares anuais, Adelaide pagava cerca de 9 milhões. (Bower, 2011 *apud* Teixeira, 2014, p. 54). Assim, a partir de 1996, a corrida seria disputada em um circuito urbano no parque central de Melbourne, o Albert Park. Embora tenha sido um sucesso absoluto de público, este movimento não ocorreu sem embates, visto que a população local recusou a princípio a realização do evento, liderados pelo grupo “Save Albert Park”, os protestos apontavam a transformação do parque público em um evento privado durante uma semana e os altos custos do evento, que seriam melhor aproveitados caso fossem investidos em um autódromo permanente em outro lugar.

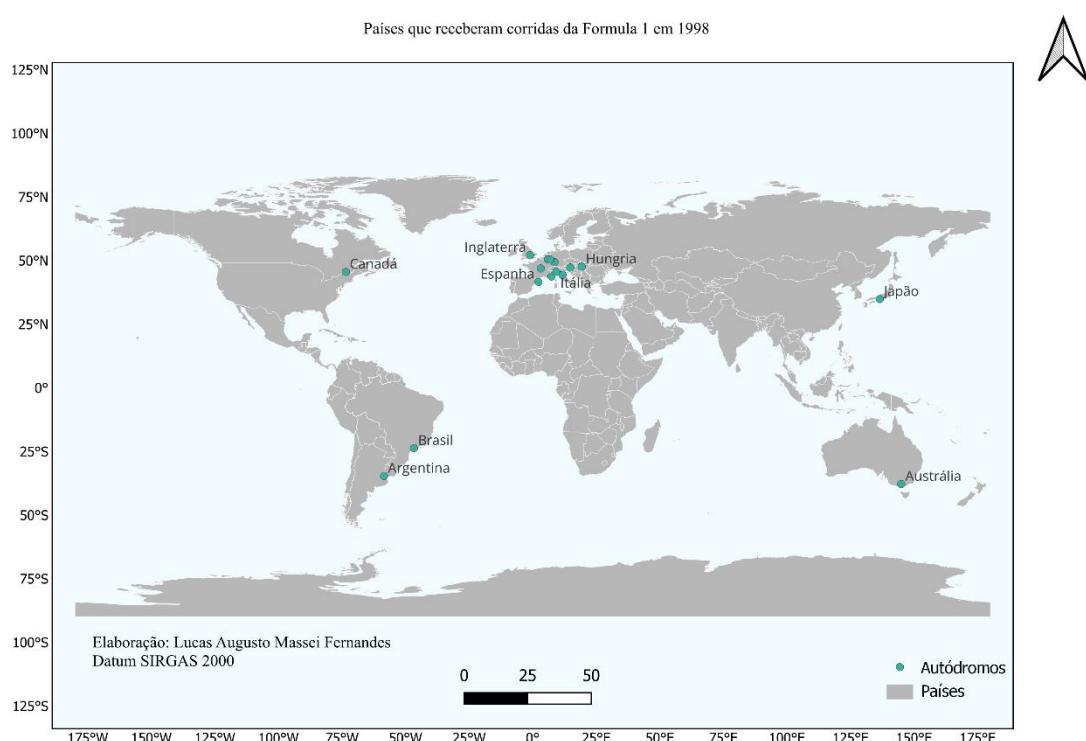
“Todos os anos o circuito seria construído e posteriormente demolido, ao custo de 65 milhões de dólares australianos. Leis foram aprovadas para proteger o governo de qualquer processo financeiro exigindo indenizações, e autorizando a derrubada de centenas de árvores. Manifestantes foram informados de que o custo seria compensado pelos benefícios financeiros que a cidade receberia, mas não se convenceram”. (BOWER, 2011, p.208)

Contudo, o circuito permanece até os dias atuais no Albert Park, com contrato válido até 2037, os sucessivos recordes de público garantiram para a etapa o contrato vigente mais longo da

---

<sup>5</sup> Streets to party on again. The Adelaide Review, 2004. Disponível em: [https://web.archive.org/web/20080722071648/http://www.adelaidereview.com.au/archives.php?subaction=searchfull&id=1111107077&archive=1112321192&start\\_from=&ucat=2&](https://web.archive.org/web/20080722071648/http://www.adelaidereview.com.au/archives.php?subaction=searchfull&id=1111107077&archive=1112321192&start_from=&ucat=2&) Acesso em: 12/05/2023.

categoria.<sup>6</sup> O caso do GP da Austrália demonstra fenômenos que serão bastante repetidos no futuro da categoria, a busca dos governos locais pelo evento para elevação do imagem global de suas cidades, o estabelecimento da atmosfera festiva, sem deixar de lado as diversas contradições decorrentes do mesmo, manobras legislativas que passam por cima de questões sociais e ambientais, embora haja manifestações por parte da sociedade, assim como o imperativo que é o poder econômico, muitas vezes o interesse das equipes, da mídia e dos fãs não estavam nos planos de Ecclestone, que se resumiam a onde o dinheiro estivesse mais presente.



Mapa 4 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 1998. Elaborado pelo autor.

No período alcançou-se um número recorde de corridas como padrão para as temporadas, cerca de 16 corridas, aparecendo como destaque diversos circuitos de rua e em novas cidades.

#### 1.4 – 1999-2009: Os megaprojetos da Fórmula 1 como indutora de urbanização e o *status* de cidade-global

<sup>6</sup> F1 Australian GP gets two-year contract extension. Speedcafe, 2022. Disponível em: <https://www.speedcafe.com/2022/12/15/f1-australian-gp-gets-two-year-contract-extension/> Acesso em: 12/05/2023.

O último período sugerido por Lefebvre e Roult (2011), em sua análise vai de 1999 a 2009, sendo esta última data a temporada mais recente no momento da escrita do estudo dos autores, este é o período onde se consolida o deslocamento das cidades-sede dos GPs, mesmo de locais clássicos, para aqueles onde obteriam maior lucro, em especial pela taxa de entrada paga para receber o GP, segundo a tabela:

<b>Traditional Race</b>	<b>Estimate Sanction Fee (\$ million)</b>
Australian Grand Prix	27.0
Spanish Grand Prix	17.25
Monaco Grand Prix	15.0
British Grand Prix	17.25
German Grand Prix	21.5
Hungarian Grand Prix	18.75
Italian Grand Prix	4.25
Belgian Grand Prix	23.75
Japanese Grand Prix	38.5
Brazilian Grand Prix	20.25
<b>New Race</b>	
Malaysian Grand Prix	41.5
Bahrain Grand Prix	28.0
Turkish Grand Prix	26.75
Chinese Grand Prix	33.25
European Grand Prix	35.0
Singapore Grand Prix	40.0
Abu Dhabi Grand Prix	45.0
<b>Old Race</b>	
San Marino Grand Prix	12.0
European Grand Prix (Hockenheim)	13.0
Canadian Grand Prix	15.0
United States Grand Prix	15.0
French Grand Prix	13.0
<b>Future Race</b>	
Korean Grand Prix (2010)	45.0
Indian Grand Prix (2010)	35.0
British Grand Prix (Donington, 2010)	25.0

Tabela 1 – Taxa para sediar um Grande Prêmio em 2009. Fonte: Lefebvre; Roult. 2011

A tabela, com valores estimados vigentes no ano de 2009, aponta a disparidade dos valores pagos pelos promotores das mais antigas corridas europeias (maior parte do primeiro grupo e do terceiro grupo da tabela) por aquelas que entraram nos períodos posteriores, como a do Japão e a da Austrália, essa diferença é ainda maior quando se comparam os circuitos que entram no período de 1999 a 2009 (segundo grupo da tabela). Como demonstra o gráfico 1, a Europa passa a perder, progressivamente, espaço no calendário, cerca de 69% das etapas em 1999 para 47% em 2009, em especial para os circuitos asiáticos que entram no calendário, apenas 2 ou 12% das etapas em 1999 para 7 ou 41% em 2009. A média no número de etapas por temporada cresceu pouco no período, indo para 17,2.

Este período serve ainda para demonstrar a forte consolidação da estratégia de *image-making* das cidades a partir da F1, como era demonstrado pelo caso do GP da Austrália no período anterior, alguns dos exemplos mais representativos são os GPs de Singapura, Valência e Abu Dhabi, sendo os dois primeiros circuitos de rua e o último um autódromo permanente.

Como destacam os autores Lefebvre e Roult (2011), a imagem dos circuitos e das cidades passam a ser imperativos para a escolha dos novos circuitos:

Esses meios de comunicação e os agentes econômicos, portanto, tornam-se os verdadeiros gestores dessa indústria. São suas ações que devem ser analisadas como um meio de compreender totalmente a evolução interna da F1. Eles parecem desempenhar um papel importante em termos de cronogramas, horários e organização dos Grandes Prêmios. Eles também decidem a forma dos circuitos, bem como a clientela desejada. A atratividade urbana, a originalidade e a audácia arquitetônica de alguns circuitos, bem como os aspectos corporativos das metrópoles e a população "jet set", agora são examinados pelas autoridades da F1, pois se tornam motivos consideráveis para manter ou realocar um Grande Prêmio. A infraestrutura em si (circuito e padoque) não é mais suficiente para atrair a realização de uma corrida de F1. Os arredores urbanos se tornaram uma variável tão importante quanto os detalhes financeiros dessas corridas. Em alguns casos, esses novos circuitos se tornam verdadeiros parques temáticos, misturando estruturas e atividades esportivas, culturais e turísticas em espaços comerciais, residenciais ou até mesmo universitários. (Lefebvre; Roult, 2001, p. 335)

É por conta disso que também se torna de grande interesse dos governos urbanos sediar o evento em seu território, associando-o a imagem da clientela elitizada que fora selecionada, assim como da arquitetura engrandecida pelo evento.

A análise deste caminho da F1, em direção à novas localidades, especialmente urbanas e *market-friendly*, tem de considerar a participação da empresa "Tilke Engineers & Architects" de Hermann Tilke, que entrou na F1 em 1996, promovendo a reforma do circuito da Áustria e posteriormente desenhando sua primeira pista em 1999, o circuito de Sepang, na Malásia, a entrada dessa pista que marca justamente a passagem do período anterior para este, de acordo com a bibliografia indicada. Desde então, a empresa de Tilke se tornou a única reconhecida pela FIA com o direito de projetar novos circuitos que entram no calendário da F1. Esta parceria se justifica muito pelas ideias de Tilke irem ao encontro da imagem que a F1 passou a promover, com uma arquitetura globalizada, que chame atenção por sua grandeza, inovação e *glamour*, portanto, perfeitos para o espetáculo televisivo que a categoria almeja. No entanto, existem diversos críticos de seus traçados, entre jornalistas e pilotos, apontando maior dedicação à imagem do evento do que ao próprio desenho dos circuitos, resultando em pistas muito

semelhantes e que traziam pouca emoção. Conforme Fábio Seixas em entrevista concedida a Guimarães (2012):

Do ponto de vista financeiro, pra empresa do Bernie Ecclestone, é ótimo. Certamente ele vai ganhar mais dinheiro correndo no Bahrein, na China, na Malásia do que correndo em Paul Ricard, Estoril ou Le Man. Mas obviamente que pro esporte, pra quem gosta de corrida, do ponto de vista técnico, de pilotagem, do torcedor, seria muito mais legal ver a Fórmula 1 correndo num circuito bom. As grandes corridas são em circuitos antigos, que foram ficando no calendário pela qualidade que eles têm. E foram circuitos pensados pro esporte, não foram pensados pra televisão, não foram pensados visualmente, foram pensados por pilotos, por gente que entende do assunto [...]. Minha crítica é que fica uma coisa pasteurizada. (Seixas, 2012, p. 12)

Voltando aos casos dos circuitos que destacamos como representativos deste movimento econômico e arquitetônico dentro do esporte, começamos por Singapura, que entrou no calendário a partir de 2008, seguindo a tendência de outros GPs asiáticos, como o da Malásia, de Bahrein e da China, que conforme mostra a tabela 1, levavam muito mais dinheiro do que os circuitos tradicionais, no entanto, Singapura traz ainda novos destaques que se tornarão tendências, se tratava de um circuito urbano, em meio a arranha-céus do centro financeiro e turístico singapurense, em *Marina Bay*, outra novidade foi o fato de ser a primeira corrida da categoria realizada no período noturno, facilitando a transmissão televisiva, igualando o horário típico das corridas europeias, assim como aumentando o impacto visual da cidade iluminada, construindo a imagem de espetáculo desejada pelos promotores. Para comparação, em 2023, serão 6 corridas noturnas na temporada.



Figura 3 – A baía de Singapura onde se instala o circuito urbano para a F1. Fonte: Someformofhuman - Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=13081377>



Figura 4 – Visão aérea da pista de Singapura iluminada no interior da baía. Fonte: F1

As reações por parte da imprensa e das equipes destacaram a exuberância a extravagância do circuito, com Ecclestone chamando a pista de “a nova joia da coroa da Fórmula 1”, denominação frequentemente utilizada para o tradicional GP de Mônaco, embora houvessem algumas críticas ao traçado, que foi alterado consequentes vezes em anos posteriores.<sup>7</sup> O circuito custou um investimento de mais de 150 milhões de Dólares de Singapura, a corrida inaugural teve todos os ingressos vendidos, no entanto os anos seguintes representaram um período de declínio, até que em 2022 registrou-se o recorde de público do circuito. O contrato atual prevê corridas até 2028 em *Marina Bay*.

Entrando no ano seguinte, 2009, o circuito de *Yas Marina*, integraria o calendário da F1 com o GP de Abu Dhabi, seguindo parte das tendências apontas pela prova singapurense, a realização na área de uma baía, referência também ao GP de Mônaco e sua imagem luxuosa, que se tornou meta nesta fase arquitetônica, o autódromo é ainda integrado a um hotel de luxo, garantindo a exuberância visual. O circuito segue sendo, ainda hoje, o mais caro já construído na história da categoria, custando 1,3 Bilhão de dólares.

---

<sup>7</sup> Singapore big winner in F1 night race Disponível em: <https://news.abs-cbn.com/sports/09/29/08/singapore-big-winner-f1-night-race>. Acesso em: 22/05/2023.



Figura 5 – Imagem de satélite do circuito de Abu Dhabi em 2018. Fonte: Planet Labs, Inc. - <https://medium.com/planet-stories/a-grand-prix-world-tour-86b08d45ae46>, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=77063890>.

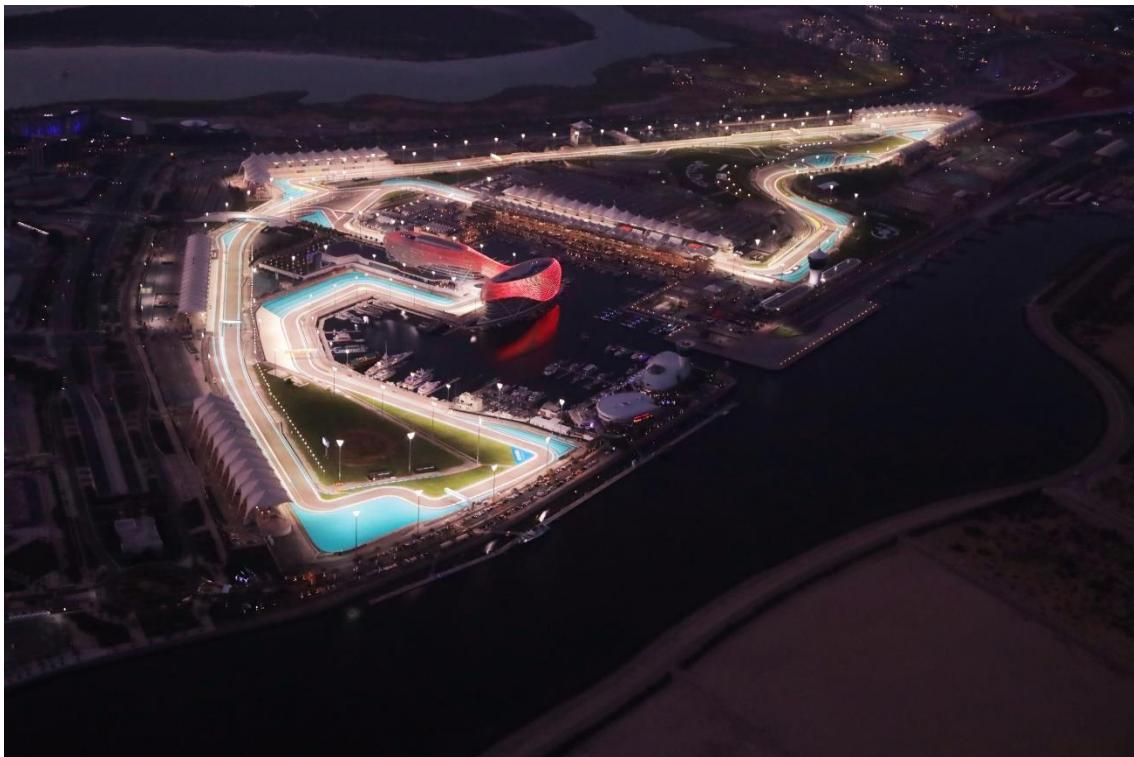


Figura 6 – Visão aérea do circuito de Yas Marina no período noturno. Fonte: F1.

Com exceção aos anos entre 2011 e 2013, o circuito recebeu a etapa final do campeonato em todas as edições desde 2009, forma de atrair mais atenção à prova, que muitas vezes decidiu o campeão da temporada. Atualmente o contrato se estende até 2030, com a garantia de que o GP de Abu Dhabi seja o último de cada temporada. Impulsionados por este fator, os ingressos foram esgotados na maioria das edições deste GP, embora seja um dos circuitos com menor capacidade para público. Dado o sucesso visual de corridas noturnas, como garantido pelo GP de Singapura, a prova de Abu Dhabi é programada para se iniciar com a luz do dia, passando o pôr do sol e encerrando-se à noite, sob luz artificial.

Em relação ao traçado, este foi majoritariamente criticado, por pilotos e jornalistas, destacando a dificuldade de ultrapassagens, áreas de escape que não punem erros e a monotonia das corridas no circuito. Mudanças são programadas desde a segunda edição da etapa em 2010, porém foram sendo adiadas por conta de alterações no regulamento técnico da F1, que poderiam tornar as ultrapassagens mais fáceis, no entanto a prova de Abu Dhabi seguia sendo considerada decepcionante, sendo reformulada para 2021.<sup>8</sup>

Por fim, um importante exemplo do movimento dominante desta fase dos GPs foi a iniciativa pelo circuito urbano de Valência, sede do GP da Europa entre 2008 e 2012. O projeto da F1 na cidade espanhola se encaixa perfeitamente nas teorias expostas pelos autores que destacam o empresariamento urbano, o *image-making* das cidades e a competição interurbana por se tornar uma cidade-global. A tentativa foi de realizar na Europa aquilo que vinha sendo destaque nos países árabes, um circuito urbano moderno, destacando a exuberância e a arquitetura da cidade em seu entorno, de modo que, a partir do megaevento esportivo, os olhos do mundo se voltariam para esta com turistas e investimentos.

A terceira maior cidade da Espanha queria entrar na rota dos visitantes do país, que tem Barcelona e Madri como paradas certas, e seguiu o que parece ser uma fórmula para se tornar uma cidade competitiva global: mostrar união entre as diferentes esferas do poder público e privado num consenso de projeto de cidade, investir em edifícios de impacto visual assinados por arquitetos renomados, promover a cidade através de grandes eventos esportivos e transmitir uma atmosfera de progresso e de confiança no futuro à população. (Guimarães, 2012, p. 14)

---

<sup>8</sup> The track changes aimed at improving overtaking at Abu Dhabi's Yas Marina Circuit. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article.revealed-the-track-changes-aimed-at-improving-overtaking-at-abu-dhabis-yas.rejS8Xxbgoom5yPUInsek.html>. Acesso em: 22/05/2023.

Para tanto, os governos locais investiram principalmente na urbanização da área portuária de Valência, tendo como destaque o empreendimento do complexo chamado de “Cidade das Artes e das Ciências”, inaugurado em 1998, com seus últimos edifícios sendo entregues em 2005. Trata-se de um espaço que reúne museus, galerias de artes, parques e casas de shows. A pista para a F1, desenhada por Hermann Tilke, passa por alguns desses pontos turísticos, com o objetivo de divulgar a nova imagem que se pretendia para a cidade, atraindo o capital internacional, assim como levar à uma expansão imobiliária na região.



Figura 7 – Trecho do circuito de Valencia passando pela ponte projetada por Santiago Calatrava, arquiteto responsável pela Cidade das Artes e das Ciências. Fonte: Nestor Correa, CC BY 2.0, Disponível em:

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4605706>

A realização da prova na cidade foi divulgada por Ecclestone e pelo presidente da Comunidade Valenciana em 2007, meses antes das eleições regionais, o acordo para a corrida foi até condicionado à vitória do candidato, que se tornaria, de fato, o vencedor daquelas eleições.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Valencia street race for 2008. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20070513232445/http://www.formula1.com/news/6058.html> Acesso em: 23/05/2023

O presidente da Comunidade Valenciana, Francisco Camps, candidato a reeleição pelo PP (Partido Popular), anunciou o megaprojeto: Valência receberia uma etapa da Fórmula 1, em circuito urbano na área portuária, e comparou o empreendimento ao GP de Mônaco – o mais tradicional e luxuoso do calendário. A ideia era ter suntuosos iates acompanhando os carros em alta velocidade; a imagem de riqueza da pujante economia valenciana televisionada para quase duas centenas de países. (Guimarães, 2014, p. 15)

A comparação com o GP de Mônaco volta a aparecer aqui, sendo o cenário litôraneo a imagem dominante da nova fase da F1, vendida para a mesma elite que Ecclestone responde desde sua entrada na administração do esporte. Segundo o governador, todos os gastos na iniciativa pela F1, seriam recuperados pela expansão imobiliária à região, onde haveria uma taxa especial aos novos empreendimentos (Velert, 2007, *apud* Guimarães, 2014.). Contudo, com a crise europeia, decorrente da crise global de 2008, somada ainda a crise da própria Comunidade Valenciana, altamente endividada, o projeto tornou-se inviável. A urbanização induzida pelo circuito não ocorreu e a empresa privada que seria detentora dos direitos comerciais da prova não conseguiu cumprir com seus compromissos, repassando à esfera pública as responsabilidades financeiras com a empresa de Ecclestone. Com diversos protestos da população local, a cidade receberia a categoria pela última vez em 2012. Até hoje, o circuito segue abandonado, sequer tendo sido desmontado após a última prova.



Figura 8 – Barracas construídas no abandonado Circuito Urbano de Valência. Fonte: Mònica Torres. Disponível em: <https://elpais.com/espana/2021-08-03/las-chabolas-se-asientan-en-el-fiasco-inmobiliario-del-circuito-de-formula-1-de-valencia.html>

Em 2021, o antigo circuito chegou a ser ocupado pela população sem-teto da cidade. Harvey (1996) já destacava o possível fracasso destes eventos pelo seu caráter especulativo:

A ênfase no turismo, na produção e consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros numa dada localidade representam os remédios favoritos para economias urbanas moribundas. Investimentos urbanos desse tipo podem ser paliativos imediatos apesar de efêmeros aos problemas urbano. Mas estes são, em geral, altamente especulativos. (Harvey, 1996, p. 59)

O caso de Valência é representativo de que tais megaeventos esportivos não são uma receita simples, embora frequentemente empregados em economias urbanas que almejam o rótulo de cidade-global. Seu caráter especulativo deixou a cidade espanhola altamente fragilizada durante a crise global iniciada em 2008. Sendo o legado desta empreitada marcado pelos problemas sociais e a dívida pública resultante. Ficou conhecido na cidade o *slogan* “Fórmula 1, bairros 0”, apesar do circuito e sua imagem luxuosa, os demais bairros se tornavam degradados e sem investimentos, além dos protestos estudantis, violentamente reprimidos,

contestando sucessivos cortes de verba por parte do governo. (Toledo, 2011, *apud* Guimarães, 2014.)

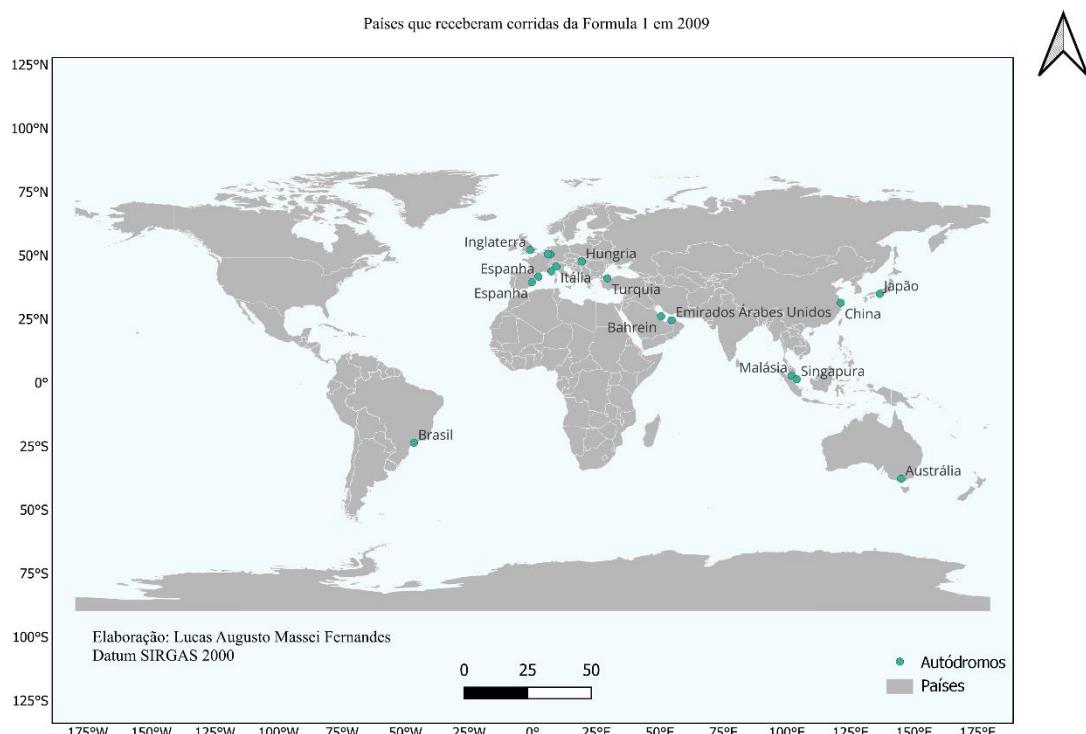
Com base nas transformações apontadas nos gráficos 1 e 2, assim como os casos destacados acima, vemos uma forte tendência no deslocamento dos circuitos da F1 em direção aos países asiáticos, em circuitos de rua e preferencialmente noturnos. Parte dessa preferência pode ser explicada ao compararmos os casos de Valência e Abu Dhabi. Como apontou Harvey (1996), as parcerias público-privadas são pontos-chave do empresariamento urbano, em ambos casos citados vimos sua execução, no caso de Abu Dhabi, o circuito mais cara já construído, a participação do governo chega a 90% dos custos (Lefebvre; Roult, 2011). Justamente por conta desse caráter especulativo, o setor privado não entra sozinho na tarefa de promover um GP, como já apontou Harvey, o risco fica sob a esfera pública, enquanto os benefícios são assumidos pelo setor privado. Apesar do potencial dos megaeventos esportivos de induzirem novos investimentos, deve-se ponderar as necessidades da comunidade local e qual o legado do megaevento para a mesma, só assim forma-se o quadro completo da aplicabilidade do megaevento no local. Como aponta Garcia (2004):

O investimento interno é bom, desde que proteja os interesses e direitos da comunidade, o que requer um equilíbrio cuidadoso entre a competitividade corporativa e a sobrevivência das provisões públicas. Além disso, a criação de empregos é positiva, mas apenas sustentável se envolver um grau de desenvolvimento de habilidades e acesso a futuros empregos melhores. (Garcia, 2004, p. 116)

Já havia sido destacada, no caso do GP da Austrália, a contestação da serventia de tamanho gasto público com o evento e seu impacto ambiental. No caso da cidade espanhola, com a chegada de uma recessão global, potencializando os sucessivos prejuízos aos cofres públicos, somada a degradação de direitos básicos para a população valenciana, como o acesso à moradia e à educação, além do alto desemprego, tornou-se impossível manter o discurso da valorização da cidade-global e os benefícios do turismo através do megaevento naquele momento. Este histórico deve servir como alerta, ainda maior, para os países e cidades que historicamente possuem maiores problemas em cumprir com as necessidades básicas de suas populações, devendo ponderar com máxima cautela a priorização dos gastos públicos e os retornos dos megaeventos.

Por outro lado, para a prova de Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, as características do país árabe, desde seu governo, uma forma de confederação de monarquias,

até uma série de desvios dos direitos humanos, segundo o *Human Rights Watch*, constataram-se uma série de detenções arbitrárias, desaparecimentos e tortura de indivíduos que se opuseram às autoridades.<sup>10</sup> Assim, não houve constatações quanto ao propósito de se investir tais quantias para a realização de uma etapa da F1 no país, o que pode explicar também a preferência da F1 por estes países, a estabilidade, além das enormes quantias de dinheiro, parecem pesar mais do que as violações de direitos humanos apontadas por órgãos competentes.



Mapa 5 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 2009. Elaborado pelo autor.

Como resultado das transformações deste período, vemos a Europa com a menor importância já vista na composição do calendário, por outro lado a Ásia, antes aparecendo timidamente, ganha forte destaque, com verdadeiros megaprojetos urbanos e arquitetônicos.

<sup>10</sup> United Arab Emirates, country summary. Disponível em:

<https://www.hrw.org/sites/default/files/unitedarabemirates.pdf> Acesso em: 25/05/2023

## 1.5 – As transformações recentes e os possíveis novos períodos de interação da Fórmula 1 e das cidades

Com isto, temos um panorama completo dos cinco períodos definidos por Lefebvre e Roult (2011) como os marcos de novos pensamentos urbanos na F1, o último período, originalmente, era proposto indo até o ano de 2009, marcado pela entrada de novos circuitos asiáticos, enquanto pela primeira vez na história da categoria não haveria nenhuma corrida na América do Norte, sendo portanto um indício para os autores da consolidação deste período. Os autores projetam a continuidade deste processo nos anos seguintes e ainda apontam qual a estratégia que acreditam poder garantir a continuidade dos GPs nos países ocidentais.

A globalização, que afeta tanto a Fórmula 1 quanto todos os outros setores econômicos, está destacando essas novas estratégias financeiras e é fácil acreditar que, num futuro próximo, mais de 80% dos Grand Prêmios ocorrerão fora dos mercados ocidentais. As recentes adições dos Grande Prêmios da Coreia do Sul (calendário de 2010) e da Índia (calendário de 2011), bem como os projetos em andamento na Rússia e na África do Sul, confirmam essas considerações prospectivas. Nesse sentido, a segurança e a sobrevivência das corridas no ocidente só podem ser garantidas por meio de eventuais megaprojetos que integrem os circuitos a um território urbano único, com arquitetura e imagem requintadas (por exemplo, o projeto de um circuito parisiense dentro e ao redor da Euro Disney, o projeto de Nova York nas ruas de Manhattan e o projeto de Las Vegas à noite nas ruas da cidade). (Lefebvre; Roult, 2011, p. 336)

Com o intuito de avaliar se a projeção feita pelos autores pode ser considerada válida, portanto um período que se estende de 1999-2023, ou então se houve uma ruptura, a partir da qual podemos apontar um sexto período na história urbana da F1.

Em primeiro lugar, a primeira previsão dos autores, cerca de 80% dos GPs estariam fora do mercado ocidental, não se concretizou. A Ásia, que vinha ganhando corridas a cada ano, para de receber novas sedes já em 2010, com 8 provas no continente, número que continuou até 2013, já após esse período, o continente passa a perder etapas, com as saídas da Turquia em 2012, da Coreia do Sul e da Índia em 2014 e Malásia em 2018. Apesar de até 2023 não se ter alcançado o mesmo patamar de 2013, o Oriente Médio ganhou força frente à outros países asiáticos, entrando o Azerbaijão em 2016, país transcontinental, com a corrida sendo realizada em sua capital, Baku, oficialmente em território asiático, com predominância da influência persa. Entraram ainda no calendário etapas na Arábia Saudita e Catar em 2021.

Além da estagnação, e até mesmo queda, na participação dos países asiáticos, as etapas europeias e norte-americanas voltaram a crescer, em especial a partir de 2014, contrapondo a previsão do domínio oriental do calendário. Acreditamos que um fator foi essencial para ambos movimentos, retração na Ásia e expansão na Europa e América do Norte, a variação no número de espectadores e base de fãs do esporte, portanto nos atentaremos a mais detalhes desta oscilação.

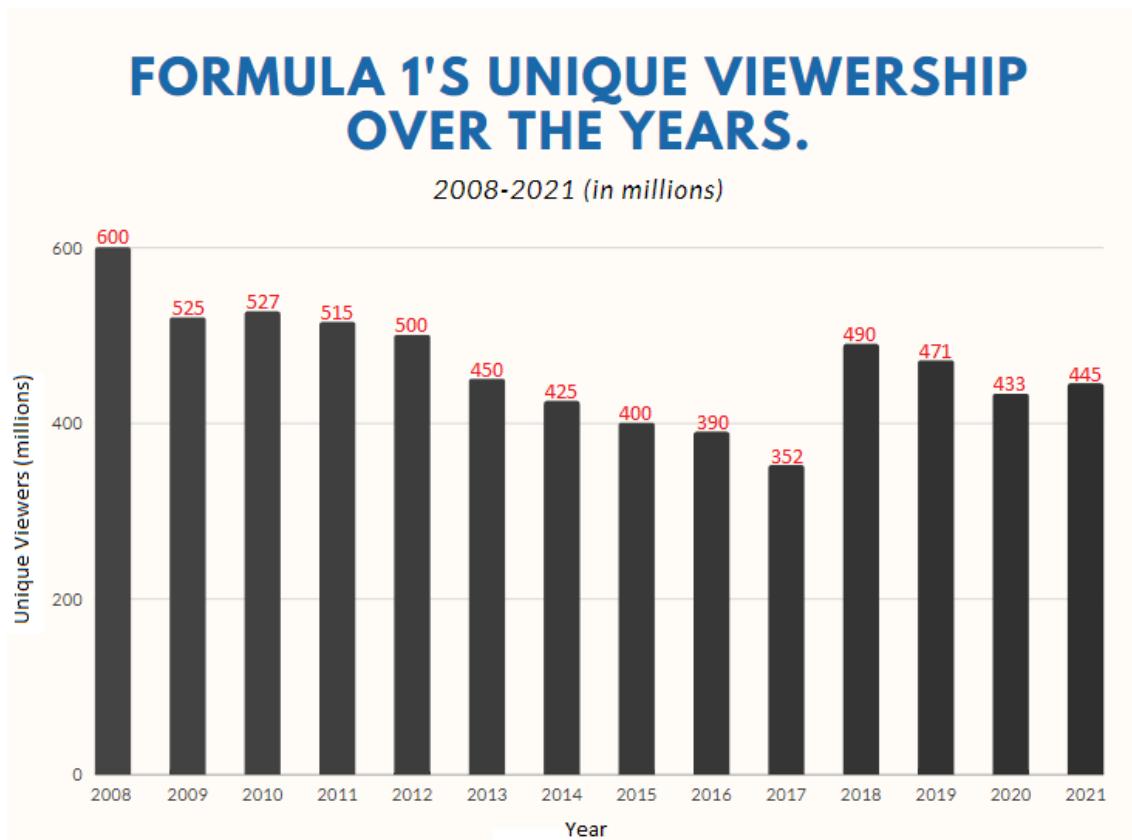


Figura 9 – Visualizações únicas da Formula 1 na TV entre 2008-2021. Elaborado por: Firefox72. Gráfico e fontes disponíveis em: <https://www.reddit.com/r/formula1/comments/sumobj/comment/hxb5qno/>

O gráfico acima aponta uma diminuição expressiva em visualizações únicas da F1 nas redes de televisão a partir de 2008, atingindo um mínimo histórico em 2017, nos relatórios anuais de mídia da F1<sup>11</sup>, citam como possíveis causas para essa diminuição a transição da transmissão em redes de televisão abertas para canais por assinatura, iniciado em 2012, também

<sup>11</sup> Referências disponíveis para cada ano em:

<https://www.reddit.com/r/formula1/comments/sumobj/comment/hxb5qno/> Acesso em: 29/05/2023.

influenciariam os períodos de dominação de um único piloto ou equipe, reduzindo o interesse do público nas corridas, em especial quando o campeonato é decidido antes da última etapa. Essa queda na audiência coincide com os anos de saída dos países asiáticos citados anteriormente. As altas taxas pagas para sediar o evento (Tabela 1), em especial por estes países, com retornos sucessivamente menores, formaram um cenário inviável para estes circuitos. Enquanto os países europeus encaravam taxas menores para receber os eventos e possuíam maior tradição no automobilismo, garantindo públicos maiores e maior facilidade em continuar no calendário.

Percebemos, contudo, um expressivo crescimento de 2017 para 2018, isso pode ser explicado pela venda do controle da *Formula One Management* (FOM) de Bernie Ecclestone para o grupo Liberty Media, grupo americano oficialmente detentor dos direitos comerciais da categoria a partir de 2017. Pela primeira vez desde 1974, Ecclestone está fora da gestão dos direitos comerciais da F1. O plano de crescimento do grupo está no que podemos chamar de uma modernização do “espetáculo” que Ecclestone tenta promover desde sua chegada ao controle do esporte, mas que não vinha rendendo como antes, entende o grupo americano que atualmente esse “espetáculo” deve se dar com forte participação no mundo da internet e das redes sociais, no claro intuito de um rejuvenescimento do público, o antigo mandatário resistia ao meio eletrônico, em benefício dos produtos televisivos.

Na gestão da Liberty Media, se tornaram constantes os vídeos nas redes sociais mais utilizadas de bastidores, entrevistas, melhores momentos e até brincadeiras entre os pilotos, sendo que os próprios pilotos fazem parte desta “geração digital”, a média de idade dos competidores em 2023 é de 28 anos, contando com alguns já nascidos no século XXI.

Além da forte presença nas redes sociais, foi fundado em 2017 o *Formula One Esports Series*, a versão da categoria como “esporte eletrônico”, onde a competição se dá em jogos que buscam o máximo realismo das condições de uma corrida, atualmente todas as equipes oficiais da categoria possuem suas divisões dedicadas ao esporte eletrônico. Os dados mais recentes divulgados pela F1, sobre a temporada de 2021, apontaram uma audiência cumulativa de 23 milhões de espectadores e cerca de 10,5 milhões de interações nas redes sociais<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> F1 Esports sees record-breaking viewership and engagement figures in 2021. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article.f1-esports-sees-record-breaking-viewership-and-engagement-figures-in-2021.2gGkCtePv4vsAouk8GWxgF.html> Acesso em: 29/05/2023.

No entanto, o que tende a ser creditado como o produto de maior sucesso na atração de um novo público é a série *Dirigir para Viver (Drive to Survive)*, lançada em 2019 e produzida pelo serviço de *streaming*, Netflix. A série, com ares de documentário, acompanha todas as etapas do mundial com gravações de bastidores e entrevistas exclusivas, transforma pilotos e equipes em personagens de histórias dramáticas, explicando conceitos do esporte, mas, principalmente, buscando cativar um público que não necessariamente é o mesmo que acompanha fielmente todas as corridas. O resultado foi considerado um imenso sucesso em atrair público para a categoria, assim como elevar o engajamento dos espectadores em forma de torcida para equipes e pilotos, humanizados pela série e demais postagens de redes sociais.<sup>13</sup>

Segundo o relatório oficial da pesquisa sobre o perfil dos fãs da F1, *Global F1 Fan Survey 2021* (2021),<sup>14</sup> foram registrados recordes que apontam a mudança no perfil daqueles que acompanham o esporte, 34% dos fãs possuíam menos de 24 anos, 63% menos de 34 anos e a média de idade foi de 32 anos, o perfil mais jovem já registrado pela pesquisa. Na divisão por gênero também houve um recorde histórico, 18,3% do público foi feminino. Concluiu-se ainda que 34% do público atual acompanhava o esporte a menos de 5 anos.

Se durante o período de queda nos espectadores da F1 muitas cidades e promotores de corridas vinham repensando a viabilidade do esporte como investimento para a economia urbana, o imenso sucesso do projeto da Liberty Media em renovar seu público garantiu um novo acirramento das disputas por espaço no calendário.

Grande Prêmio	Validade do contrato
Grande Prêmio do Bahrein	2036
Grande Prêmio da Árabe Saudita	2031
Grande Prêmio da Austrália	2037
Grande Prêmio da China	2025
Grande Prêmio do Azerbaijão	2026
Grande Prêmio de Miami	2031
Grande Prêmio da Emília-Romanha	2025

<sup>13</sup> 'Drive to Survive' on Netflix Has Ignited Formula 1. Disponível em:

<https://web.archive.org/web/20210728001118/https://www.nytimes.com/2021/07/16/sports/autoracing/drive-to-survive-netflix-formula-one.html> Acesso em: 29/05/2023.

<sup>14</sup> MOTORSPORT NETWORK. Formula 1 in 2021: Global fan insight into the world's largest annual Sporting series (2005-2021). 2021. Disponível em: <https://f1-global-fan-survey.motorsport.com> Acesso em: 29/05/2023

Grande Prêmio de Mônaco	2025
Grande Prêmio da Espanha	2026
Grande Prêmio do Canadá	2031
Grande Prêmio da Áustria	2030
Grande Prêmio da Grã-Bretanha	2024
Grande Prêmio da Hungria	2032
Grande Prêmio da Bélgica	2025
Grande Prêmio dos Países Baixos	2025
Grande Prêmio da Itália	2025
Grande Prêmio de Singapura	2028
Grande Prêmio do Japão	2024
Grande Prêmio do Catar	2032
Grande Prêmio dos Estados Unidos	2026
Grande Prêmio da Cidade do México	2025
Grande Prêmio de São Paulo	2030
Grande Prêmio de Las Vegas	2025
Grande Prêmio de Abu Dhabi	2030

Tabela 2 – Duração do contrato para cada GP do calendário de 2023. Elaborado pelo autor.

Cidades como Melbourne (Austrália) e Montreal (Canadá), que por vezes reclamaram os altos custos da categoria e seus prejuízos, hoje obtêm recordes de público e estão garantidas no calendário até 2037 e 2031, respectivamente. Outras como Spielberg (Áustria), Zandvoort (Países Baixos) e Imola (Itália), que por muitos anos ficaram de fora do calendário, viram potencial no retorno ao esporte e garantiram seus contratos, até 2027 na Áustria e até 2025 nos Países Baixos e na Itália.<sup>15</sup>

Além da expansão do público, um ponto crucial para a Liberty Media na F1 é a conquista do mercado de massa estadunidense, que até então tendeu a ignorar a categoria, parte da estratégia construída para esse fim foi o aumento das corridas no território do país, em 2023

<sup>15</sup> F1 circuit contracts: How long each race will remain on the Formula 1 calendar. Disponível em: <https://www.autosport.com/f1/news/f1-circuit-contracts-how-long-each-race-will-remain-on-the-formula-1-calendar/10330733/> Acesso em: 29/05/2023.

serão 3, o único país, além dos Estados Unidos, a receber mais de um evento em seu território é a Itália com duas corridas. Após alguns anos de ausência, o país voltou a receber etapas do mundial em 2012 com o Texas e já sob comando da Liberty Media, projetaram dois novos circuitos de rua, em Miami e em Las Vegas, com contratos que vão até 2026 para o circuito do Texas, 2031 para Miami e 2025 para Las Vegas.



Figura 10 – Projeção do GP de Las Vegas. Fonte: F1 Las Vegas GP. Disponível em:

<https://www.f1lasvegasgp.com>

O atual calendário é ainda o maior da história, com 24 corridas planejadas, o que gerou reações diversas entre equipes e pilotos, muitos sendo contra por motivos de desgaste e custos de logística. Diante disto, a Liberty Media expressou sua visão acerca do papel das pistas que compõe o calendário e sua visão para o futuro ao declarar que a culpa deste inchaço seria de “razões históricas”.<sup>16</sup> Algumas pistas históricas como Silverstone (Inglaterra), Spa-Francorchamps (Bélgica) e Mônaco são contestadas no calendário, por serem menos rentáveis para a Liberty Media, ainda menos preocupada com as tradições do esporte do que Ecclestone, Paul Ricard (França), por exemplo, perdeu seu espaço no calendário para a entrada de Las Vegas.

<sup>16</sup> Liberty Media culpa “razões históricas” por calendário inchado na F1: “causa desgaste”. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/liberty-media-culpa-razoes-historicas-calendario-inchado-formula-1-causa-desgaste/> Acesso em: 29/05/2023.



Figura 11 – O porto de Monte Carlo preparado para o luxuoso GP de Mônaco. Fonte: Mike Norton - CC BY 2.0,

Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49079726>

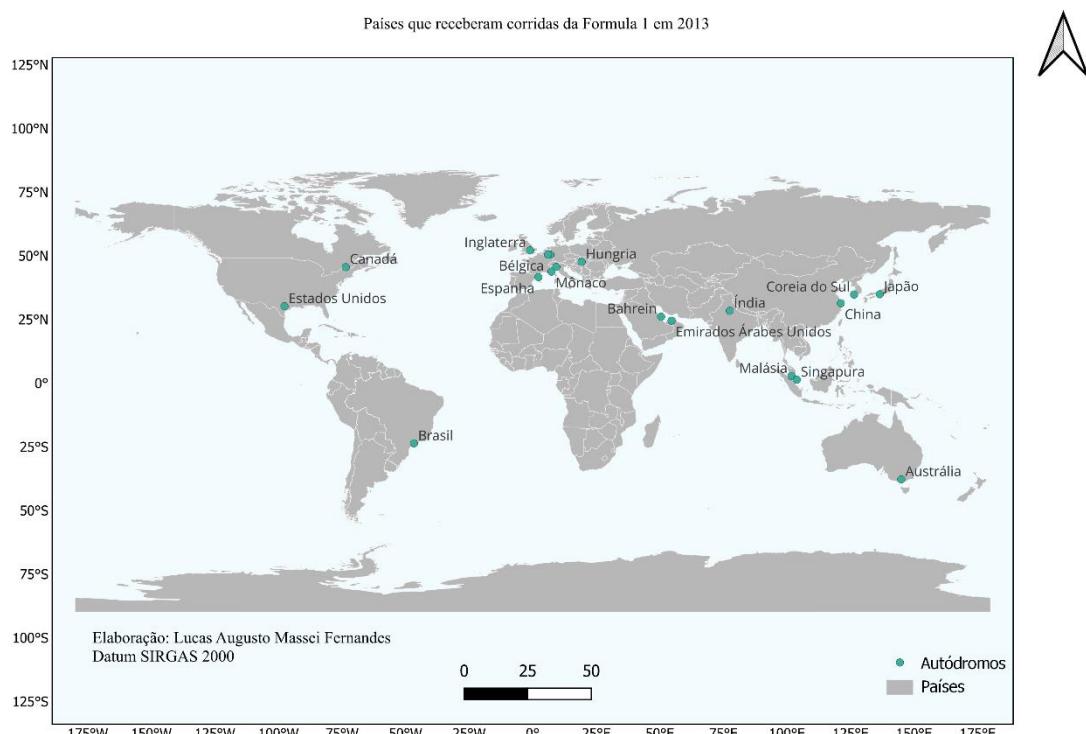


Figura 12 – Visão aérea do circuito de Spa-Francorchamps, na Bélgica. Fonte: Nathanael Majoros - CC BY-SA

2.0, Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4644168>

A retração esperada do número de corridas nos países ocidentais na primeira década do século XXI parece ter sido adiada, particularmente após 2013 temos uma inversão no movimento que vinha se apresentando como tendência, ascensão dos países emergentes asiáticos em detrimento das pistas tradicionais europeias. Entretanto, há hoje uma nova tensão entre os interesses da FOM, atualmente produto do grupo Liberty Media, que exige dos circuitos europeus esforços e pagamentos semelhantes aos dos circuitos modernos, embora seus traçados e suas corridas sejam aclamadas, enquanto diversas críticas são feitas aos novos circuitos no sentido de que estes colocam a esfera esportiva em segundo plano.

Deste modo, revisando o modelo proposto por Lefebvre e Roult (2011) de análise de períodos de expansão para novas economias urbanas, acreditamos que o período que os autores destacaram entre 1999-2009 tem uma continuidade bem definida até 2013, quando por motivos de crise financeira global e exemplos de experiências mal-sucedidas em algumas cidades, como Valência, espantaram parte dos interessados em ingressar no mundo da F1, sendo o mercado europeu mais estável e mais fiel ao esporte, este se fortaleceu após 2014.

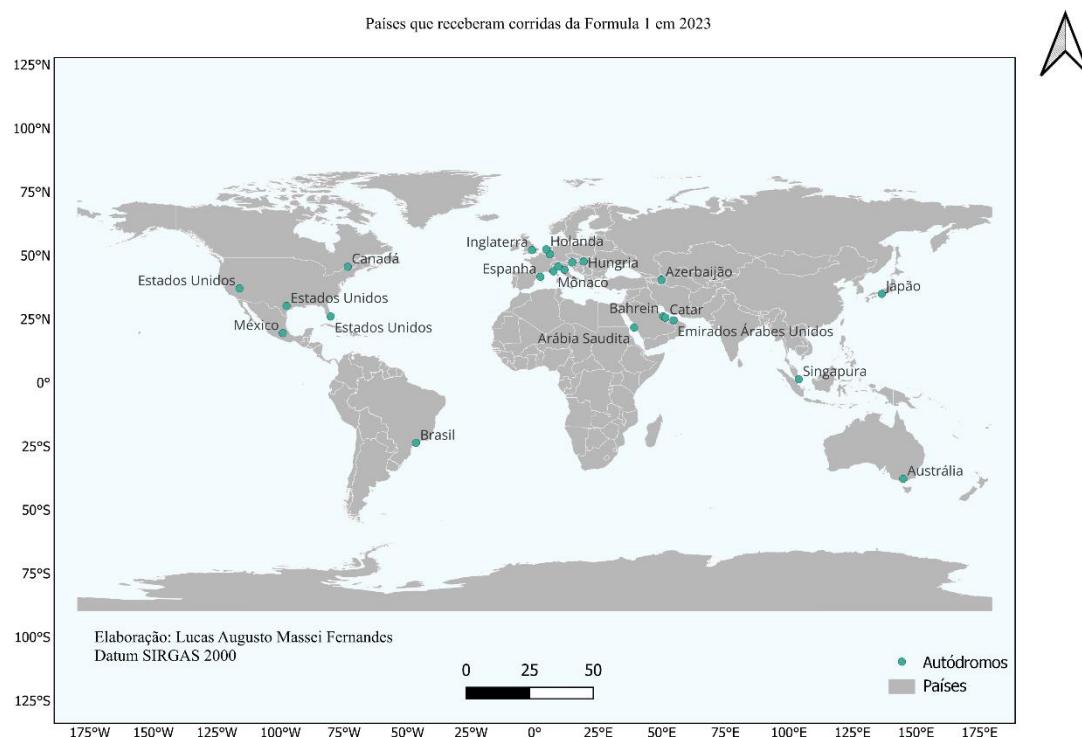


Mapa 6 – Países que receberam a Fórmula 1 em 2013. Elaborado pelo autor.

O maior número de corridas já registrado no continente asiático, que neste ano domina a maior parte do calendário, ainda que em meio à questionamentos sobre o modelo do esporte para as economias urbanas.

Outro marco importante é a entrada da Liberty Media no controle dos direitos comerciais da F1, com o aumento de público demonstrado, parece que há um retorno a estratégia que se utilizava em 2009, porém os principais alvos são os países do Oriente Médio e os EUA, com menor participação dos países emergentes asiáticos. Em especial a partir de 2022, onde as restrições por conta do período de pandemia se encerraram, esta F1 urbana em busca de paisagens fantásticas se apresenta com máxima força. O ano de 2023 marca o recorde histórico de circuitos urbanos, de corridas noturnas e provas no Oriente Médio e América do Norte. A força dos circuitos europeus vem ainda do seu favoritismo por parte dos fãs e equipes, criticando fatores como traçados dos novos circuitos ou mesmo o regime político do país.

Acreditamos na existência de um período de 2014-2023, marcado pela estabilidade das provas europeias, com menor número de novas cidades sediando GPs, no entanto, podemos estar nos aproximando de uma nova quebra, marcada pelo impulso da nova gestão para a América do Norte e a busca por circuitos urbanos que se destaquem pela arquitetura e paisagem. Percebemos pelo período anterior como a força do continente europeu sobre o esporte não é simples de ser superada, assim uma projeção que fazemos para o próximo período de localização territorial da F1 é a da entrada de novos circuitos europeus, em especial urbanos, há rumores possíveis circuitos em Madri (Espanha) e Atenas (Grécia), enquanto outros autódromos clássicos, como Paul Ricard (França), Spa-Francorchamps (Bélgica), Ímola (Itália) entre outros, possam entrar em uma rotação anual, de modo que seja possível conciliar os interesses em promover novas corridas e não abandonar o lado histórico da categoria, isso sem aumentar excessivamente o número de provas por temporada, o que é altamente rejeitado por pilotos e equipes.



Mapa 7 – Países que receberam corridas da Fórmula 1 em 2023. Elaborado pelo autor.

A F1 com a cara do projeto Liberty Media, a conquista do mercado estado-unidense, o maior número de corridas urbanas e noturnas, enquanto na Europa, iminentes mudanças.

## Capítulo 2 – O autódromo de Interlagos e o GP de São Paulo

Neste capítulo, abordaremos propriamente nossa área de estudo, o Autódromo de Interlagos, ou Autódromo José Carlos Pace, nome que recebe desde 1985, começando pela contextualização da área e sua evolução desde a fase inicial, dos processos que envolveram sua construção, marcando as fases da urbanização de São Paulo. Após, trataremos sobre a fase posterior, quando se realizou pela primeira vez a Fórmula 1 na capital paulista, a disputa para sediar este evento, as consequências disso para o local, além dos modelos de administração propostos pelo poder público ao longo dessas fases. Por fim, apresentamos como o conceito de cidade-global deve ser encarado na análise particular da cidade de São Paulo.

### 2.1 – O Autódromo de Interlagos e a expansão da urbanização paulistana

Localizado na Zona Sul de São Paulo, no distrito de Cidade Dutra, o Autódromo de Interlagos, foi inaugurado em 1940, como parte do processo de urbanização da região de Interlagos, aquela compreendida entre as represas Guarapiranga e Billings.

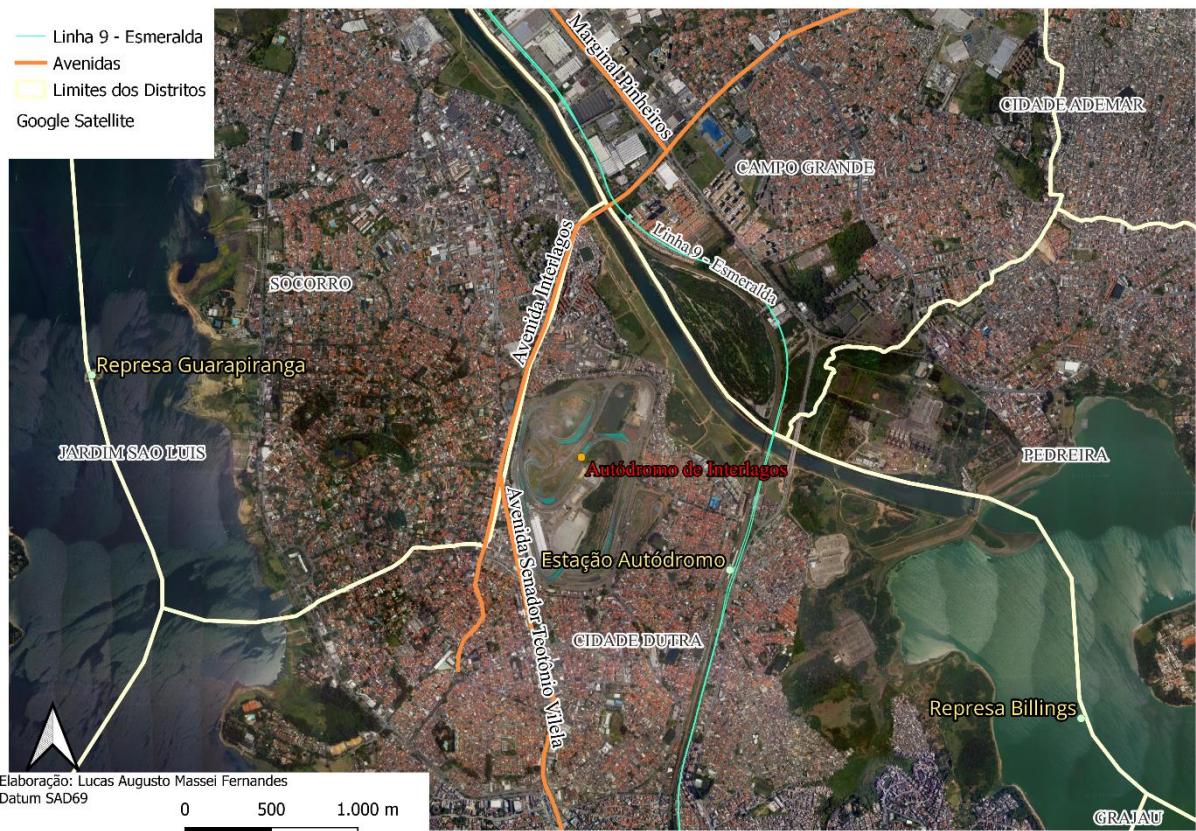
Atualmente, o distrito de Cidade Dutra tem, segundo dados da Fundação Seade de 2021<sup>17</sup>, uma população de 203.791 pessoas, a 16<sup>a</sup> maior do município, e uma área de 28,122 km<sup>2</sup>. Segundo dados do Mapa da Desigualdade 2022<sup>18</sup>, realizado pela Rede Nossa São Paulo e Instituto Cidades Sustentáveis, Cidade Dutra possui a 21<sup>a</sup> menor remuneração média mensal dentre os 96 distritos de São Paulo e a idade média ao morrer é de 66,1 anos, 14 anos a menos do que no bairro dos Jardins. Assim, percebemos que o bairro sede de diversos eventos sofisticados, possui ainda baixos indicadores sociais.

O acesso ao autódromo, do ponto de vista local, se dá principalmente pelas avenidas Interlagos e Senador Teotônio Vilela, também é próximo da Marginal Pinheiros. No que diz respeito ao transporte público, a opção mais utilizada é o trem metropolitano, tendo a estação “Autódromo” da Linha 9 – Esmeralda, como a mais próxima (750 m).

---

<sup>17</sup> População de SP por distritos. Disponível em: <https://repositorio.seade.gov.br/dataset/populacao-do-municipio-de-sp-por-distritos> Acesso em: 15/08/2023.

<sup>18</sup> Mapa da desigualdade 2022. Disponível em: [https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022\\_Tabelas.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Tabelas.pdf) Acesso em: 15/08/2023.



Para o público que utiliza o transporte aéreo para visitar os eventos do autódromo, as opções são os aeroportos de Guarulhos, principal meio para voos internacionais e Congonhas, principalmente para voos domésticos. O autódromo possui boa ligação com o Aeroporto de Congonhas, a cerca de 13km de distância, pela Avenida Washington Luis, Marginal Pinheiros e Avenida Interlagos. Em relação ao Aeroporto de Guarulhos, a distância é de 64 Km, o trajeto pode ser realizado apenas por vias expressas, em especial a Rodovia Ayrton Senna e marginais Tietê e Pinheiros.



Mapa 9 – Conexões entre o Autódromo de Interlagos e os aeroportos de São Paulo. Elaborado pelo autor.

O projeto de urbanização do distrito de Cidade Dutra inicia-se ainda na década de 1920, liderado pelo engenheiro britânico Louis Romero Sanson, proprietário da AESA – Auto Estradas S.A., em conjunto com o urbanista francês Alfred Agache, famoso pelo Plano para Remodelação, Expansão e Embelezamento do Rio, também conhecido como Plano Agache, responsável pela modernização da capital fluminense, onde ficaram claros os embates entre o capital internacional e parte da população local. (Autódromo de Interlagos, 2023)<sup>19</sup> A região, que ganharia o nome de Interlagos por ideia de Agache, em comparação com a região de *Interlaken*, na Suíça. Parte do município de Santo Amaro, o qual seria anexado a cidade de São Paulo em 1935, seu uso era predominantemente rural e ainda não haviam avenidas. Neste contexto, os empresários vêem a oportunidade de comprar grandes terrenos por preços baixos e valorizar a região, iniciando assim o projeto Balneário Satélite da Capital, visando as classes mais ricas da sociedade paulistana, à época, os moradores de São Paulo ainda concentravam-se na região central, Interlagos localiza-se a cerca de 20 Km da região central da capital. O projeto

<sup>19</sup>Autódromo de Interlagos – História. Disponível em: <https://autodromodeinterlagos.com.br/conheca-interlagos/historia/> Acesso em: 15/08/2023.

previa a construção de um hotel luxuoso, uma praia artificial na represa, complexos esportivos com estádios, quadras, lagos para iatismo e o autódromo. (Domingues, 2007). Neste início do século XX, a região seria dominada pelas empresas Auto Estradas S.A. e Light S.E.S.A, responsável pelas represas da região. Com suas obras as empresas se tornavam donas da quase totalidade dos terrenos da região, que viriam a ser valorizados com as próprias obras.

A urbanização das áreas periféricas e/ou rurais paulistas deu-se através de um projeto de omissão sistemática do poder público, deixando-a na mão de empresas e loteadores, em sua maioria, os lotes eram voltados para trabalhadores de baixa-renda, que através do fenômeno da auto-construção da casa própria, no entanto, estudos destacam aqueles voltados à classes altas, embora menos sucedidos “Muitas vezes, o loteador tentava em vão atrair a classe média alta, difundindo o loteamento de periferia com a imagem cidade-jardim, num momento em que a desconcentração urbana e as preocupações sanitárias estavam em alta.” (Bonduki, 2018). Este caso demonstra o modelo típico adotado no empreendimento da Auto Estradas S.A.

O projeto esfriaria a partir de 1929, com a crise gestada nos EUA, e também com a revolução constitucionalista de São Paulo em 1932, a falta de dinheiro por parte da empresa faria com que o projeto fosse adiado até o final da década de 30 e também que suas ambições quanto ao tamanho da empreitada diminuíssem. (Autódromo de Interlagos, 2023).

Destaca-se que a retomada do projeto seria impulsionada justamente pela construção do autódromo, neste momento sua principal obra. O Plano de Avenidas de São Paulo das décadas de 20 e 30 já demonstrava a escolha da cidade pelo modelo automobilístico em sua concepção, isto, aliado à indústria, e às ideias de competições de automóveis vindas da Europa, fomentou o automobilismo como esporte em São Paulo, essas competições aconteciam nas ruas. Em 1936 é realizado o Primeiro Grande Prêmio Internacional Cidade de São Paulo, no bairro dos Jardins. (Domingues, 2007).



Figura 13 – Traçado do Grande Prêmio Cidade de São Paulo, pelas ruas dos Jardins. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/em-1936-o-primeiro-grande-premio-cidade-de-sao-paulo/> Acesso em: 15/08/2023

O evento atraiu diversos corredores internacionais e um grande público, no entanto, o que marcou o evento foi o grande acidente causado ao final da prova, quando a corredora francesa Hellé-Nice atrapalhada pelo público que invadiu a pista acabou por atropelar e matar 5 pessoas.



Figura 14 – Recorte do jornal Correio Paulistano sobre o acidente no evento. Disponível em: <https://saopauloantiga.com.br/em-1936-o-primeiro-grande-premio-cidade-de-sao-paulo/> Acesso em: 15/08/2023

As corridas de rua chegariam a se tornar proibidas até que se encontrasse um local adequado para sua realização, por conta disso o Automóvel Club do Brasil iria atrás de Sanson

para retomar o projeto do autódromo em Interlagos da Auto Estradas S.A.. Com base em circuitos dos EUA e da Europa, a pista é concluída no final de 1939 e inaugurada em 1940.

Contando com 8.000 metros de extensão, o traçado era considerado excelente, com diferentes tipos de curvas, de alta e baixa velocidade, além do terreno favorável que foi essencial para a escolha do local de construção, os morros permitiam a boa variação de altitude na pista, além das áreas mais altas se destinarem ao público, que possuía visão da maior parte do circuito. (Autódromo de Interlagos, 2023).

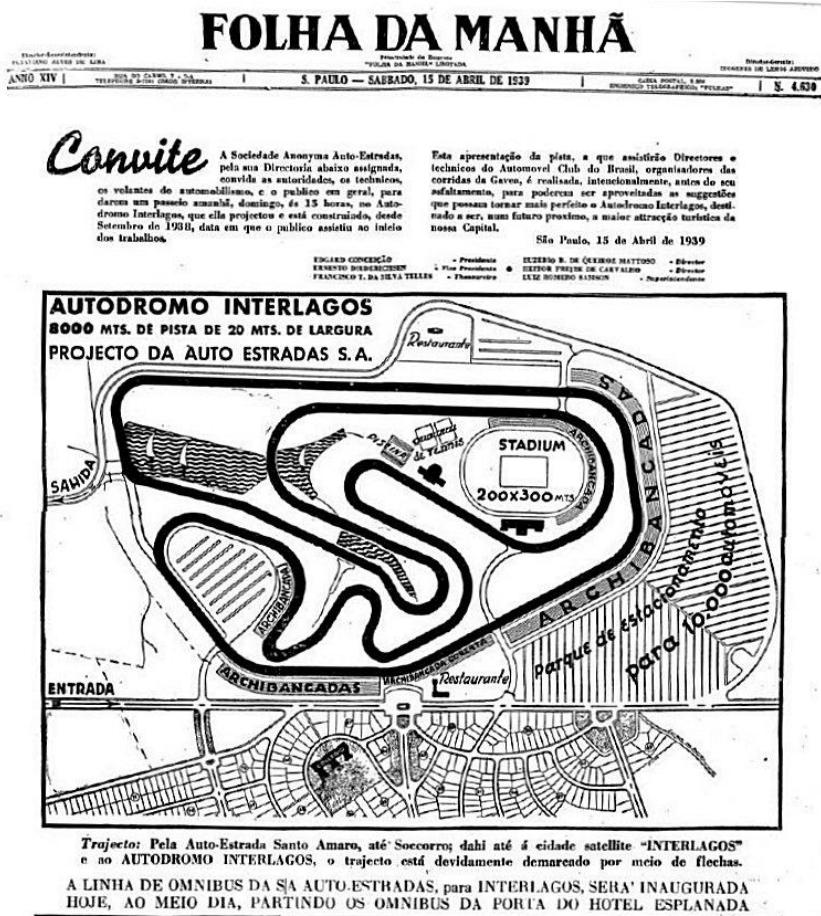


Figura 15 – Recorte do jornal Folha da Manhã com o convite para o autódromo ainda em obras no ano de 1939. Disponível em: <https://www.saopauloinfoco.com.br/autodromo-de-interlagos/> Acesso em: 15/08/2023.

Destaca-se do trecho exposto a relevância dada às auto estradas que compõe o trajeto para a chegada, assim como a linha de ônibus inaugurada pela comapanhia Auto Estradas S.A., segundo a propaganda da época o autódromo estaria “destinado a ser, num futuro próximo, a maior atração turística da nossa capital”. O histórico dos projetos de urbanização em São Paulo demonstra como ficou delegado as empresas privadas o papel da expansão do loteamento

urbano e da infraestrutura, essas empresas, que concentravam funções de loteamento, arruamento e transporte, desempenhavam o papel com anuência para assim garantir a valorização de seus próprios lotes, Bonduki (2018) destaca a “muito comum associação de empresas de ônibus e empresas de loteamento”, no caso a Auto Estradas S.A. controlando as linhas de ônibus e a Light S.E.S.A, também proprietária de lotes na região, comandava a operação de bondes em São Paulo. Outros resultados do projeto de Sanson foram as avenidas Washington Luis e Interlagos e o Aeroporto de Congonhas. (Autódromo de Interlagos, 2023).

Ainda na década de 40, Interlagos conseguirá receber eventos internacionais de *Grand Prix*, categoria de carros que precederam a Fórmula 1, no período pós-guerra, enquanto a Europa se recuperava dos combates em seu território, garantindo a visibilidade internacional que se procurava alcançar com o autódromo.

No entanto, em 1950 a Auto Estradas S.A. de Sanson seguia em crise e viu a oportunidade de vender o autódromo à prefeitura de São Paulo, que preparava a comemoração do quarto centenário da cidade, em 1954. De tal forma, o autódromo passa desde então a ser patrimônio público do município. (Domingues, 2007).

Entre as décadas de 50 e 60, mais do que as corridas *Grand Prix*, as principais atrações foram as provas de longa duração, tendo como primeira edição as 24 horas de Interlagos, em 1951, assim como as competições de montadoras, realizadas para testar e desenvolver seus automóveis de série. (Autódromo de Interlagos, 2023).

## **2.2 – O projeto pela Fórmula 1 em Interlagos**

O autódromo passará pela sua primeira grande reforma em 1967, quando ficará fechado até 1970, com um grande objetivo, receber a Fórmula 1, já consolidada na Europa e buscando novas localidades para se instalar, havia a melhor oportunidade para o Brasil receber o evento. Esta reforma concentrou-se na modernização do circuito, a fim de igualar-se em condições de infraestrutura com os autódromos europeus, além de assegurar as condições para transmissão por rádio e televisão que o campeonato demandava.

Recebeu alambrados nas áreas dos boxes, zebra na pista, túnel para acesso ao interior do circuito, um edifício de quatro andares para abrigar as transmissões de rádio e televisão, mais a tribuna de honra. Também foram executadas obras para instalar galerias de águas pluviais, guias, sarjetas, e outras de infraestrutura. (Autódromo de Interlagos, 2023).

O interesse, por parte dos promotores de Interlagos e daqueles que organizavam os campeonatos internacionais, crescia a medida que nomes de pilotos brasileiros destacavam-se na Europa, em especial Emerson Fittipaldi, campeão da Fórmula 3 inglesa em 1969. Com as reformas do autódromo em estado final e aproveitando-se da empolgação com os pilotos brasileiros, realizou-se em 1970 a etapa da Fórmula Ford no Brasil, categoria de acesso à outras mais avançadas de monopostos. O vencedor foi Emerson Fittipaldi, em segundo, seu irmão, Wilson Fittipaldi Jr.



Figura 16 – Grid de largada da Fórmula Ford em Interlagos, 1970. Fonte: <https://rodrigomattardotcom.wordpress.com/tag/curitiba/> Acesso em: 21/08/2023.

Já na busca da homologação da FIA para as principais categorias do automobilismo, foi realizada em 1971 uma etapa extra-campeonato da Fórmula 2, como teste do circuito, a prova foi vencida novamente por Emerson Fittipaldi, empolgando ainda mais o público brasileiro com o esporte. No ano seguinte será a vez da Fórmula 1 realizar seu evento teste em uma corrida extra-campeonato, vencida pelo argentino Carlos Reutemann, com esses eventos o autódromo

ganhou a homologação da FIA para todos seus campeonatos e já em 1973 integraria o calendário da F1.



Figura 17 - Grid de largada do 1º Grande Prêmio do Brasil, 1973. Disponível em: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/palco-historico-do-automobilismo-brasileiro-interlagos-completa-80-anos-reveja-grandes-momentos.ghml> Acesso em: 21/08/2023.

No dia 11 de fevereiro de 1973, concretizou-se o 1º Grande Prêmio do Brasil, contando com vitórias de pilotos “da casa” em suas três primeiras edições, Fittipaldi em 1973 e 1974 e José Carlos Pace em 1975, o automobilismo conquistaria de vez o público brasileiro, o que assegurou o evento no país por parte dos organizadores da F1. Interlagos será o palco do evento entre 1973 e 1977.

### **2.3 – Disputa com o Rio de Janeiro para sediar a Fórmula 1 e as grandes reformas de Interlagos**

Por outro lado, o Rio de Janeiro, que enquanto fora capital federal, concentrou competições automobilísticas, passou por um movimento parecido com São Paulo entre os anos

30 e 50. As corridas se davam pelas ruas da cidade, contudo eram frequentes os acidentes, preocupando os organizadores, com isso as provas foram mudando de local que passaram pela Gávea, pelo Maracanã e por fim na Barra da Tijuca no final da década de 50. Como no caso de São Paulo, crescia a necessidade de um espaço adequado para as competições, surgia o projeto do Autódromo de Adrianópolis, em Nova Iguaçu, no entanto, os paulistas foram os grandes beneficiados pela indústria automobilística, além do Autódromo de Interlagos ter consolidado sua influência entre as equipes de corrida, de forma que o projeto do autódromo na baixada fluminense não conseguiu se concretizar. (Elias; Telles, 2015).

Apenas em 1967 um projeto se realizara, era concluído o Autódromo de Nova Caledônia, na Barra da Tijuca, porém brevemente o mesmo seria fechado para reformas, em 1970, na intenção de se preparar para receber corridas internacionais, em especial a F1, esta reforma que será por muitas vezes paralisada, sendo concluída apenas em 1977, quando o autódromo é rebatizado como Autódromo de Jacarepaguá.

Com a deterioração do autódromo de Interlagos pelos anos de uso, além das constantes alterações nas exigências de segurança por parte da FIA, o evento exigia frequentes obras e investimentos por parte do poder público. Em 1978, o Grande Prêmio do Brasil era realizado pela primeira vez no Rio de Janeiro, no Autódromo de Jacarepaguá, retornando ainda para São Paulo em 1979 e 1980, mas a partir de 1981, a prefeitura paulistana decide não dedicar as verbas necessárias para uma nova reforma do autódromo, a prefeitura carioca aproveita da lacuna e consegue levar o evento de vez para o Rio de Janeiro, onde permanecerá durante toda década de 80.

Esse período coincide ainda com o momento em que Bernie Ecclestone iniciou seus esforços na transformação dos espaços da F1 em espaços luxuosos e de *glamour*, como dito antes, o autódromo de Interlagos se encontra em um distrito periférico de São Paulo, conforme o crescimento do distrito, nem os responsáveis pela transmissão, nem os governos envolvidos conseguiam esconder os traços do mesmo. Este fator também beneficiou a transferência da categoria para o Rio de Janeiro, onde exploravam o visual litorâneo e os monumentos conhecidos mundialmente.

Como havia ocorrido em Interlagos, Jacarepaguá necessitava de reformas após anos de utilização e diante de exigências da FIA quanto a estrutura e segurança do autódromo, o estopim ocorre na pré-temporada de 1989, quando o piloto francês Philippe Streiff sofre um acidente que o deixa tetraplégico, o atendimento médico precário foi determinante para o agravamento

das lesões sofridas pelo piloto francês, tornando clara a incompatibilidade da estrutura do autódromo com as normas exigidas para o campeonato. (Grande Prêmio, 2022)<sup>20</sup>

Com o Rio de Janeiro fora dos planos da FIA, o Brasil corria o risco de perder seu espaço no calendário da categoria, outros autódromos do país foram considerados, mas nenhum conseguiria os recursos para as reformas exigidas pela federação. Junto a isso, outros países apareciam interessados em levar o campeonato às suas nações.

O cenário evidenciou a disputa que Harvey (1996) indicava em seus estudos, a disputa interurbana deste caso começa, especialmente, na tentativa de uma transformação, primeiro na imagem da cidade e a busca de criar um sentimento de otimismo na população a partir do destaque global do local, então atraindo maiores fluxos de pessoas e capitais para a determinada cidade. Se durante os anos 80, houve uma convergência dos interesses da F1 e da Prefeitura do Rio de Janeiro, por parte da F1, as paisagens do Rio de Janeiro tornavam a transmissão das corridas em um espetáculo de paisagens tropicais, enquanto para o governo municipal era a chance de apresentar a cidade para diversos países que acompanhavam o campeonato. A iniciativa privada entrava especialmente com as propagandas do evento, dado que associavam seus produtos ao evento internacional, visto como sinônimo do que havia de mais avançado.

São Paulo, da mesma forma, aproveitará a oportunidade deixada pela exclusão do Rio de Janeiro do calendário para sua promoção no cenário global, a cidade que já se consolidava como centro financeiro do país e teria ainda o trunfo de ser a cidade natal de Ayrton Senna, já inscrito mundialmente como um dos maiores ídolos do esporte. Neste cenário, o interesse da iniciativa privada por esse espaço de promoção garantiu amplas parcerias com o setor público pela busca do evento.

Assim, a manutenção da F1 no país foi possível principalmente pelos esforços da Prefeitura de São Paulo, comandada por Luiza Erundina, então no PT, hoje no PSOL, juntamente com Piero Gancia, presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), que buscaram a renovação de Interlagos.

No início, era uma indagação para o governo da prefeita Erundina o que deveria ser feito com o Autódromo de Interlagos, os anos sem a principal categoria do automobilismo, que

---

<sup>20</sup> 50 anos de F1 no Brasil: Jacarepaguá x Interlagos. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/grandepremium/lado-a-lado/f1/materias/50-anos-formula-1-brasil-jacarepagua-interlagos/>. Acesso em: 21/08/2023.

representava a principal receita proveniente do autódromo, tornaram-o muito custoso para os cofres públicos, de modo que seria inviável mantê-lo de tal forma.

Em entrevista à Revista Warm Up, publicada também no portal Grande Prêmio, Luiza Erundina revelou parte dos processos relacionados ao autódromo em que sua gestão atuou.

No começo do governo, fui visitar os equipamentos, as instalações da prefeitura e fui visitar Interlagos. Fiquei espantada por ver uma área de 1 milhão de m<sup>2</sup> em uma região muito valorizada. No entorno dela, havia todo um cinturão de favelas, pobreza e miséria. E aquele espaço estava sendo usado para as atividades de kart. Pessoas com poder aquisitivo muito alto usavam aquilo para corridas de kart ou de automóvel, a prefeitura mantendo aquilo, e havia uma equipe de funcionários que fazia toda a manutenção. Aquilo custava caro. Parecia um casarão velho e deteriorado, mas custando caro para a cidade [...] Naquela ocasião, eu disse: ‘Bom, ou a gente coloca esse autódromo em condições de representar alguma coisa para a cidade, ou é melhor transformar essa área em um conjunto habitacional’, que era o que meu partido gostaria que eu tivesse feito. O que fazia todo sentido. Era minha luta, inclusive. Vi que aquela área daria um conjunto habitacional com milhares de casas. Mas aquilo não resolveria o problema de habitação da cidade, e nós deixaríamos de ter uma receita para São Paulo. Intuí isso. (Erundina; Entrevista concedida à Warm Up, 2020).<sup>21</sup>

Com isto, fica evidente a discussão que muitas vezes se apresenta no tocante à realização da F1 na cidade, a forte relação que se tem do esporte como atividade elitista, além de custosa para o governo em um contexto onde haviam ainda demandas básicas da população a serem atendidas. Todavia, a prefeita, de caráter progressista, via a oportunidade de parcerias com a iniciativa privada que cobririam os custos da reforma para receber novamente a categoria, o que, por sua vez, traria uma receita que ajudaria o governo em São Paulo.

Gancia era quem tratava as questões com os órgãos internacionais do automobilismo para viabilizar o contrato com São Paulo, em entrevista Erundina reforça sua importância.

“Ele estava em Paris, em uma reunião da FIA. Ele me ligou e disse: ‘Prefeita, estou aqui para decidir o calendário da F1 e estou dependendo da sua última palavra. Gostaria de saber se a senhora garante, de fato, essa reforma dentro do prazo’. E eu respondi que ele podia fechar, porque eu garantia”. (Erundina; Entrevista concedida à Warm Up, 2020).<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Martins, V. Interlagos, 80: do renascimento nos anos 90 a incerteza do GP do Brasil. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-80-do-renascimento-nos-anos-90-a-incerteza-do-gp-do-brasil/> Acesso em: 28/08/2023.

<sup>22</sup> Martins, V. Interlagos, 80: do renascimento nos anos 90 a incerteza do GP do Brasil. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-80-do-renascimento-nos-anos-90-a-incerteza-do-gp-do-brasil/> Acesso em: 28/08/2023.



Figura 18 - Tamas Rohonyi, Bernie Ecclestone, Luiza Erundina e Piero Gancia reunidos para formalização do contrato para o GP do Brasil em São Paulo, 1990. Fonte: Carlo Gancia. Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/847521223603506995/> Acesso em: 28/08/2023

Com o objetivo de minimizar os custos para a prefeitura, firmou-se uma parceria com a petrolífera Shell, que pagaria pela reforma do autódromo em troca de terrenos públicos para construção de postos de gasolina, conforme a prefeita:

Depois que eu consegui que São Paulo fosse incluída no calendário, teríamos de garantir uma condição satisfatória para o autódromo. Então, procurei a Shell e ofereci um empréstimo de 20 terrenos da prefeitura para que eles pudessem instalar postos de combustível. Em contrapartida, eles bancariam os custos da reforma, que na época estava orçada em US\$ 3,5 milhões (R\$ 20,2 milhões em valores de hoje). E a Shell pagaria, por mês, 5% dos seus lucros brutos daqueles 20 postos de gasolina aos cofres municipais. E, também, eles repassariam 50 ônibus para serem integrados à frota da CMTC — Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos —, que estava deficitária. (Erundina; Entrevista concedida à Warm Up, 2020.)<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Martins, V. Interlagos, 80: do renascimento nos anos 90 a incerteza do GP do Brasil. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-80-do-renascimento-nos-anos-90-a-incerteza-do-gp-do-brasil/> Acesso em: 28/08/2023.

As obras incluíram a construção de novos boxes, torre de controle, centro médico e sala de imprensa, além do traçado, completamente redesenhado, passando de 7.960 metros de comprimento para 4.309 metros. Na época o autódromo já recebia o nome de José Carlos Pace em homenagem ao piloto brasileiros que havia vencido o GP do Brasil de 1975 e falecido em um acidente aéreo em 1977.



Figura 19 – Comparação do traçado original do autódromo (em marrom), com o atual traçado desenhado na reforma de 1990 (em vermelho). Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6797153>

Acesso em: 28/08/2023.

Destaca-se a participação de três personagens essenciais para o “novo” autódromo de Interlagos. Carlos Montagner foi o arquiteto que conduziu a reforma, Chico Rosa, administrador de Interlagos à época e Ayrton Senna, já campeão da categoria e ídolo dos brasileiros, consagrado na curva que sugeriu e ficaria conhecida como “S” do Senna.



Figura 20 – Ayrton Senna e Luiza Erundina em visita ao autódromo de Interlagos. Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/luizaerundina/4975315986> Acesso em: 28/08/2023.

A prova foi realizada no dia 25 de março de 1990 e, desde então, a F1 não teve outra sede no Brasil, atualmente com contrato válido até 2030. O único ano que a prova não foi realizada foi em 2020, em decorrência da pandemia da COVID-19.

Contudo, os acordos costurados para a realização da reforma do autódromo se estenderiam em uma polêmica relacionada ao acordo da Prefeitura de São Paulo com a Shell, um dia após a realização do evento a Câmara dos Vereadores de São Paulo inicia um processo para o cancelamento do contrato questionando a escolha da empresa para os serviços. O Tribunal de Contas do Município concordou com a ação, anulando o contrato e as contrapartidas da prefeitura para a empresa, posteriormente, o Supremo Tribunal de Justiça decidiu que a gestão municipal teria de pagar à empresa o valor relativo às obras já realizadas. (Folha de S. Paulo, 2004)<sup>24</sup>

Desde então, a administração do autódromo é de caráter público, por muitos anos na responsabilidade da empresa municipal SPTuris, sendo atualmente gerido pela Secretaria de Governo Municipal, ao longo desse anos o governo realizou contratos com empresas para patrocínios fixos no autódromo, construção de arquibancadas com publicidade, entre outros, para garantir receitas maiores para o município com o autódromo. Foram frequentes novas

<sup>24</sup> Prefeitura de SP terá que pagar obras de 1990 em Interlagos. Folha de S. Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u91905.shtml> Acesso em: 28/08/2023.

obras próximas a realização do GP em Interlagos, melhorando sistemas de drenagem, asfalto, áreas de segurança e estrutura das arquibancadas. (Domingues, 2007)

## **2.4 – O conflito pela gestão pública contra a privatização do Autódromo de Interlagos**

A gestão do autódromo ganha um novo panorama especialmente com as eleições municipais de 2016, os dois principais candidatos, Fernando Haddad (PT), à época o prefeito em exercício, e João Doria (PSDB) deram destaque em suas campanhas para o modelo que deveria ser seguido na gestão do autódromo. Haddad defendia a expansão da transformação do autódromo em um parque público, preservando sua função automobilística e aumentando a área aberta à população do já existente parque perimetral de Interlagos<sup>25</sup>, as principais críticas ao projeto se davam pelo custo que o autódromo representa para a prefeitura. Por outro lado, o candidato Doria defendia a desestatização do autódromo com um projeto que permitiria a construção de imóveis residenciais, de um shopping center, de um hotel, de restaurantes e um museu dedicado ao automobilismo,<sup>26</sup> no entanto haveria diminuição da área verde do local, não era garantida a permanência do kartódromo presente na área do autódromo, tampouco da gratuidade do acesso ao parque perimetral.

João Doria foi eleito e com isso a privatização de Interlagos passa a ser pauta constante do governo a partir de 2017, porém o processo foi bastante conturbado. Na câmara dos vereadores, destacavam a falta de um planejamento completo, abarcando os efeitos que poderiam decorrer da construção do empreendimento complexo que o prefeito previa, necessitando assim de um Projeto de Intervenção Urbana, que levaria tempo e precisaria de maiores discussões para ser executado. Além dos questionamentos dos vereadores, o próprio

---

<sup>25</sup> Haddad diz que vai transformar autódromo em parque diante de “ameaça” de Doria. InfoMoney. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/consumo/haddad-diz-que-vai-transformar-autodromo-em-parque-diante-de-ameaca-de-doria/> Acesso em: 29/08/2023.

<sup>26</sup> Projeto para privatização de Interlagos prevê prédio residencial no autódromo. Folha de S. Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1878303-projeto-para-privatizacao-de-interlagos-preve-predio-residencial-no-autodromo.shtml>. Acesso em: 29/08/2023.

Tribunal de Justiça de São Paulo bloqueou o prosseguimento das votações do projeto de privatização pela falta de informações adequadas para poder julgar a ação.<sup>27</sup>

Em 2018, entidades relacionadas ao automobilismo protocolaram junto ao Ministério Público Estadual de São Paulo uma petição questionando a privatização do autódromo, a ação foi liderada pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) e respaldada pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pela Confederação Brasileira de Motociclismo (CBM) e pela Federação Paulista de Motociclismo (FPM). Segundo o coordenador da petição Sérgio Berti:

Nós entendemos que as propostas apresentadas pelo prefeito João Dória Júnior carecem de fundamento básico: sua promessa de privatizar Interlagos e garantir a continuidade do uso para o qual o circuito foi construído não encontra respaldo legal. Uma vez tornado propriedade particular não há lei que garanta isso. (Berti, 2018.)<sup>28</sup>

Questionavam ainda os valores apontados como despesas decorrentes do autódromo e a viabilidade de que alguma entidade oferecesse o valor previsto pela prefeitura pelo complexo do autódromo.

Nas audiências públicas realizadas sobre o assunto, a maioria dos participantes se posicionavam contra a venda da área, com preocupações relativas a manutenção do uso público do espaço do autódromo.<sup>29</sup>

Com essas ações e questionamentos o projeto vai sendo adiado até 2019, quando João Doria deixa a prefeitura para se tornar governador e Bruno Covas (PSDB) assume a gestão municipal. Insistindo na ideia da desestatização, o governo Covas altera o projeto de privatização para concessão, maneira de driblar o requerimento do Projeto de Intervenção Urbana, necessário no caso da privatização. Mesmo no novo projeto de concessão seguem as críticas à falta de clareza do projeto e quais os reais benefícios que este traria para o público,

---

<sup>27</sup> Segurança, dinheiro e fãs: entenda qual deve ser o impacto da privatização de Interlagos no GP do Brasil. ESPN Brasil. Disponível em: [http://www.espn.com.br/noticia/742643\\_seguranca-dinheiro-e-fas-entenda-qual-deve-ser-o-impacto-da-privatizacao-de-interlagos-no-gp-do-brasil](http://www.espn.com.br/noticia/742643_seguranca-dinheiro-e-fas-entenda-qual-deve-ser-o-impacto-da-privatizacao-de-interlagos-no-gp-do-brasil) Acesso em: 29/08/2023.

<sup>28</sup> Privatização de Interlagos questionada junto ao MPE. Autoracing. Disponível em:

<https://www.autoracing.com.br/privatizacao-de-interlagos-questionada-junto-ao-mpe/> Acesso em: 29/08/2023

<sup>29</sup> Moradores de Interlagos participam de audiência pública sobre privatização do autódromo. G1 Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/moradores-de-interlagos-participam-de-audiencia-publica-sobre-privatizacao-do-autodromo.ghtml> Acesso em: 29/08/2023.

levando o Tribunal de Contas do Município a suspender o processo de licitação. Entre as pendências do projeto, o tribunal apontava a falta de:

Justificativa para a realização do negócio, com a comprovação de que ele reequilibraria financeiramente a manutenção do local, com dados, projeções de receitas e despesas; justificativa para os valores e o prazo de pagamento dos R\$ 6 bilhões da outorga onerosa por 35 anos de concessão; clareza jurídica sobre o enquadramento do projeto; clareza sobre o que será investido pela futura concessionária no prazo de 35 anos, com um projeto básico de obras e intervenções previstas; um critério mais elaborado sobre a escolha da concessionária, pois se baseia apenas no maior valor oferecido, quando o complexo projeto exige capacidade técnica; os parâmetros que serão utilizados para medir o desempenho do trabalho e garantir os resultados prometidos, além da apresentação das penalidades previstas em caso de descumprimento; melhorar a caracterização do espaço do Complexo de Interlagos, incluindo as áreas onde poderão ser construídos novos empreendimentos. (G1, 2020.)<sup>30</sup>

Apenas em 2022 o Tribunal de Contas do Município autorizou a retomada do processo de concessão, no entanto, o atual prefeito de São Paulo Ricardo Nunes (MDB), político ligado a Zona Sul de São Paulo, onde fica localizado o autódromo, descartou a possibilidade de desestatização do autódromo pela sua gestão.<sup>31</sup>

Temporalmente, o processo de discussão quanto a privatização do autódromo se enquadra no momento que fora comentado no primeiro capítulo deste trabalho, quando a categoria atinge os menores índices de público e espectadores, até que a nova administração conseguiu uma forte expansão na popularidade do esporte. Essa nova onda de popularidade foi sentida pela organização do GP de São Paulo, entre 2010 e 2016 registravam-se públicos cada vez menores, somente em 2019, com o público presente de 158.213 pessoas nos três dias do evento, foi superado o número registrado em 2010. A empolgação com o evento parece se comprovar, visto que, após um ano sem receber a categoria por conta da pandemia da COVID-19, registrou-se um recorde histórico de público no autódromo por dois anos seguidos, sendo 181.711 espectadores em 2021 e 236.000 em 2022.

---

<sup>30</sup> Prefeitura de SP suspende concessão do autódromo de Interlagos à iniciativa privada. G1. Disponível em: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/prefeitura-de-sp-suspende-concessao-do-autodromo-de-interlagos-a-iniciativa-privada.ghtml> Acesso em: 29/08/2023.

<sup>31</sup> Prefeito de São Paulo explica situação e garante que Autódromo de Interlagos não será privatizado. Gazeta Esportiva. Disponível em: <https://www.bol.uol.com.br/esporte/2022/10/27/prefeito-de-sao-paulo-explica-situacao-e-garante-que-autodromo-de-interlagos-nao-sera-privatizado.htm> Acesso em: 29/08/2023.

O grande aumento no público do evento pode ser um fator que colabora para a manutenção do autódromo na esfera da administração pública, sendo um ativo público que vem demonstrando maior capacidade de atração e de receitas.

## 2.5 – São Paulo e a busca pelo *status global*

Até o momento, tratamos o conceito de cidade-global principalmente sob a forma paradigmática, a qual a é apresentada pelos gestores urbanos sob a ótica do empresariamento e pelo *marketing* de eventos como a F1. No entanto, Ferreira (2004) a outra face deste conceito, como mito. Ressalta que este é um conceito gerado a partir de estudos de centros universitários no exterior, que transposto automaticamente para a realidade brasileira não poderia compor uma interpretação eficaz da realidade das nossas cidades desiguais.

Esse procedimento parece destinar-se a reproduzir e difundir, por aqui, teorias que sustentem, academicamente, os interesses de hegemonia das classes dominantes nacionais. No caso da teoria da “cidade-global”, desdobraram-se teorias mais instrumentais, também discutidas pela academia, verdadeiras “receitas” para impulsionar a competitividade urbana global, inspiradas na reengenharia empresarial e nas modernas técnicas de propaganda, e que ficaram conhecidas como “planejamento estratégico” e “marketing de cidades” (Ferreira, 2004, p. 28)

Apoiados por parte dos acadêmicos, os governos locais compraram a receita da cidade-global como principal alternativa de sobrevivência no mundo da economia globalizada. Como vimos, este é sempre um elemento presente nas discussões acerca da chegada da F1 em novas localidades, a melhoria na imagem de um país ou região, a atração de turistas e investimentos dos setores mais avançados da economia etc. Os recentes gestores de São Paulo parecem certamente empenhados em alcançar esse *status global* para a cidade, nos atendo em especial ao campo dos mega-eventos, São Paulo sediará em 2024 as três principais competições automobilísticas sobre a tutela da FIA, a Fórmula 1; a Fórmula E, categoria voltada à monopostos movidos por motores exclusivamente elétricos, realizado em um circuito montado nas ruas e no Sambódromo do Anhembi; e o World Endurance Championship (WEC), corridas de longa duração, com a disputa das 6 horas de Interlagos.

Em entrevista ao portal Grande Prêmio tratando sobre a chegada do WEC em São Paulo, Gabriel Pires, atual presidente da SPTuris, empresa responsável por encaminhar os grandes eventos internacionais para a capital paulista, deixa clara a posição da cidade com os mega-eventos e as perspectivas para o futuro.

Em outubro de 2022, tivemos uma conversa com o pessoal que conhecíamos do WEC, mostramos o que estávamos fazendo na nova SPTuris, uma SPTuris que deixou de ser a locadora do espaço do Anhembi após a concessão e a agência de turismo da cidade de São Paulo. E como uma grande marca nossa que queremos imprimir é trazer os principais eventos de proporção internacional para São Paulo. Tanto expõe nossa marca lá fora quanto traz turista para dentro, gira nossa economia e gera emprego aqui. E a gente, com certeza, visualizava o WEC com esse potencial, ainda porque é muito satisfatório para gente poder dizer que São Paulo é a capital mundial do automobilismo, porque agora temos as 3 principais categorias da FIA, algo que nem Londres teve. Simultaneamente, temos Fórmula E, WEC e Fórmula 1. Estamos no topo do automobilismo mundial. (Pires; Entrevista concedida à Grande Prêmio, 2023.)<sup>32</sup>

O comentário cumpre com todos os benefícios atrelados à condição de cidade-global, a divulgação da imagem da cidade, atração de turistas e negócios, além dos efeitos positivos para a população local, aqui representado pelo emprego. Estar no “topo” do automobilismo mundial aparece como grande orgulho para a cidade e há ainda a comparação com Londres, cidade simbólica do mundo desenvolvido, compondo o que Ferreira aponta ser a “tábua de salvação” para o futuro da metrópole paulista.

Trata-se, aqui, de verificar se a “tábua de salvação”, já em seus países de origem, polêmica, por acaso permite, na realidade subdesenvolvida, criar algum “efeito sinérgico” o qual resulte em investimentos emergenciais, como saneamento básico, habitação de interesse social, transporte público de massa etc. [...] Por vários ângulos os quais se procure verificar, a maior metrópole do continente parece mais marcada pelo arcaísmo de sua pobreza e da não-superação dos conflitos herdados de sua formação, historicamente desigual e excludente, do que por alguma nova dinâmica urbana determinada pela economia globalizada. (Ferreira, 2004, p. 31)

Ao analisar os impactos dos mega-eventos na realidade de São Paulo, como seria em outras cidades marcadas pela desigualdade, parte importante do foco deve, portanto, ser a transferência dessas vantagens potencialmente criadas pelo mega-evento para a mitigação das

---

<sup>32</sup> Como São Paulo quer se tornar a “capital mundial do automobilismo”. Grande Prêmio. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/grandepremium/conteudo-especial/f1/materias/como-sao-paulo-quer-se-tornar-capital-mundial-automobilismo/> Acesso em: 12/09/2023.

desigualdades e resolução dos conflitos históricos deste meio urbano. Desse modo, os impactos econômicos e simbólicos do evento serão analisados mais a fundo no próximo capítulo deste trabalho.

## Capítulo 3 - Os impactos econômicos e simbólicos decorrentes do GP de São Paulo

Neste capítulo, nos atentaremos aos impactos econômicos divulgados em relatórios oficiais, assim como as características do público presente e aqueles impactos simbólicos decorrentes do GP para a imagem da cidade e para a relação da população com o autódromo.

### 3.1 – O público e a rentabilidade do GP de São Paulo nos últimos anos

Como vimos anteriormente, a Fórmula 1 é um evento que se mostra cada vez mais disputado por governos locais com interesse estratégico de promover seus espaços em transmissões que alcançam praticamente todos os países do globo carregados pela simbolismo do *glamour* que o evento conquistou através dos anos.

São Paulo, destino já tradicional do esporte, acompanhou sua evolução esportiva e econômica, este, que pode ser o momento em que o esporte recebe mais atenção, é também quando ele mais custa para os cofres públicos. Com o fim do contrato vigente de 2014 a 2020, houve uma nova disputa com o Rio de Janeiro, que queria a construção de um novo autódromo que receberia a F1 no lugar de Interlagos em São Paulo, para garantir a continuidade da prova na cidade o novo contrato trouxe grandes diferenças nas cifras pagas, influenciadas pela troca na administração, passando da empresa de Bernie Ecclestone para a Liberty Media, assim como pelo aumento do interesse do público e promotores.

No acordo que se firmou para a promoção da corrida a partir de 2014, a negociação se deu ainda com Bernie Ecclestone, que exigia uma revitalização completa do autódromo, como contrapartida a prefeitura conquistou a isenção da taxa de promoção do evento, o maior custo exigido pela categoria. A revitalização exigida entrou no Programa de Aceleração de Crescimento do governo federal, que custeou os 160 milhões de reais da revitalização.<sup>33</sup> Neste período a prefeitura foi responsável pelo pagamento dos custos da organização do evento, como

---

<sup>33</sup> São Paulo negocia taxa de R\$ 84 milhões com a fórmula 1 para seguir no calendário. RIC. Disponível em: <https://ric.com.br/ricesporteclube/esportes/sao-paulo-negocia-taxa-de-r-84-milhoes-com-a-formula-1-para-seguir-no-calendario/> Acesso em: 16/10/2023

infraestrutura, limpeza, segurança e apoio operacional, o que representava valores de cerca de 40 milhões de reais por ano.

O contrato atual da Fórmula 1, firmado ao fim de 2020 e já negociado com a Liberty Media, nova detentora dos direitos econômicos da categoria, exigiu a volta do pagamento da taxa de promoção da qual o GP de São Paulo vinha sendo isento, uma exceção única dentre as provas do calendário, assim a Prefeitura de São Paulo passou a pagar o valor de 25 milhões de dólares americanos por ano, US\$ 125 milhões nos 5 anos que a prova está garantida. Para cobrir os custos da organização do evento, houve também uma modificação, ao invés de ser a responsável direta, a prefeitura passa a contratar uma empresa responsável por este setor. Firmou-se um contrato sem licitação de 20 milhões de reais por ano com a Brasil Motorsport, administrada por Alan Adler, que passa a ser o promotor do GP de São Paulo, esta empresa é controlada pelo fundo de investimentos Mubadala, estatal dos Emirados Árabes Unidos.<sup>34</sup>

A empresa municipal, SPTuris, através do Observatório de Turismo e Eventos da Cidade de São Paulo (OTE), publica anualmente relatórios de monitoramento do Grande Prêmio de São Paulo, considerando o perfil do público, os retornos econômicos e a percepção do público acerca do evento e da cidade.

Neste trabalho destacaremos os seguintes anos para comparação: 2010, sendo este o primeiro relatório disponível no portal do OTE; 2014, ano inicial do contrato anterior do evento com a cidade e também início da era híbrida apontando uma nova fase do esporte, ainda sob a gestão de Bernie Ecclestone; 2019, último ano do contrato anterior, com os direitos econômicos do esporte já sob gestão da Liberty Media e o último pré-pandemia; 2021 e 2022, os anos mais recentes, sob o novo contrato com a cidade e o período apontado como maior crescimento de público recente.

O primeiro destes relatórios referente à 2010 apontou um público estimado de 155.213 pessoas, destas, o perfil predominante resulta na seguinte persona: Homem (79,4%), entre 30 e 39 anos (32,4%) sendo a segunda faixa etária mais frequente de 40 a 49 anos (24,9%), com ensino superior completo (47,8%), renda familiar mensal acima R\$ 12.750 (25,5%) e assalariados (35,1%). 40% do público foi classificado como sendo turista, a média de pernoites na cidade foi de 3,1 noites e os gastos no período foram em média de R\$ 1.779.

---

<sup>34</sup> O gasto secreto da prefeitura de São Paulo com a Fórmula 1. Congresso em foco. Disponível em: <https://congressoemfoco.uol.com.br/blogs-e-opiniao/colunistas/o-gasto-secreto-da-prefeitura-de-sao-paulo-com-a-formula-1/> Acesso em: 16/10/2023.

Para 2014, tivemos um público estimado de 133.109 pessoas, o perfil predominante foi de Homens (90,29%), de 30 a 39 anos (34,71%) o segundo grupo mais frequente era o com idades entre 40 a 49 (22,79%), com ensino superior completo (48,75%), renda familiar mensal entre R\$ 6.781 e R\$ 10.170 e assalariados (38,15%). Deste público, 20,70% residia na cidade de São Paulo, 6,83% em sua região metropolitana, 17,21% no interior do estado de São Paulo, 40,32% em cidades de outros estados e, por fim, 15,53% residia em outros países. Os brasileiros passaram uma média de 2,67 dias na cidade, gastando no período R\$ 2.628, enquanto os estrangeiros passaram em média 3,83 dias, com gastos de US\$ 2.459. Estimou-se que o impacto econômico com turismo gerado pelo evento foi de R\$ 296 milhões.

A diferença mais acentuada que aparece entre os dois primeiros relatórios foi em relação a distribuição por gênero do público, 90% de homens em 2014, isto pode ser relacionado a diminuição geral do público e do interesse, conforme vimos em capítulos anteriores, o que levaria a menor diversidade entre o público presente, houve um crescimento na cifra da quantia investida durante os dias do evento, o que levou à um impacto econômico bastante positivo, levando em consideração o custo aproximado de R\$ 40 milhões, teríamos um retorno 7,4 reais por cada real investido no evento.

Em 2019, o público estimado foi de 158.000 pessoas, sendo a persona do perfil predominante: Homem (82,6%), de 30 a 39 anos (29,6%) sendo ainda a segunda faixa mais frequente a de 40 a 49 anos (23,1%), com ensino superior completo (49,5%), renda familiar mensal de R\$ 4.771 a R\$ 9.540 (25,8%) e assalariado (40,7%). Deste público, 40,6% morava na capital paulista, 26,3% em outras cidades do estado de São Paulo, 19,3% em outros estados brasileiros e 13,8% em outros países. A média de pernoites de turistas na cidade foi de 3,6 noites e o gasto do turista do evento na cidade foi em média de R\$ 2.944. Os gastos dos turistas, somados aos gastos diretos no evento dos residentes na região metropolitana de São Paulo geraram um impacto econômico de cerca de R\$ 361 milhões.

Neste ano, já sob gestão de Liberty Media, temos uma retomada do público, superando ligeiramente o de 2010, com isso há também uma aproximação na divisão de gênero com aquela registrada no primeiro relatório, embora ainda muito desigual e mantendo os outros indicadores de perfil. Um aumento considerável está no público residente da capital paulista, enquanto a principal redução neste campo se deu do público que vem de outros estados brasileiros. O impacto econômico aqui é ainda maior, cerca de 9 reais de retorno por cada real investido, considerando apenas os gastos da Prefeitura de São Paulo.

Na prova de 2021, o público estimado chegou a 181.711 pessoas, seguindo o perfil predominante de homens (79,3%), entre 30 e 39 anos (32,5%) seguido do grupo de 40 a 49 anos (19,9%), com ensino superior completo (51,3%) e renda familiar mensal de R\$ 4.401 a R\$ 11.000 (28,6%) e assalariados (45,0%). Quanto a origem do público, 60,1% habitava o estado de São Paulo, sendo 35,6% a capital. 96,9% habitava o Brasil e 3,1% do público era estrangeiro. A média de pernoites na cidade foi de 3 noites e o gasto total médio durante a estadia foi de R\$ 4.545. O impacto econômico direto do evento foi de R\$ 576,5 milhões, estimou-se ainda um impacto econômico indireto de R\$ 383 milhões, resultando em um impacto econômico total de R\$ 959,5 milhões, arrecadou-se R\$ 143,8 milhões em tributos e estimam que foram gerados 9.598 empregos diretos e indiretos com o evento.

Por fim, a etapa de 2022, contou com um público de 253.617 pessoas, sendo o perfil predominante de homens (63,5%), entre 30 e 39 anos (28,3%) sendo o segundo grupo mais frequente aquele com idade entre 25 a 29 anos (22,8%), com ensino superior completo (51,4%) e renda familiar mensal entre R\$ 11.001 e R\$ 22.000 (33,1%) e assalariados (48,9%). 54,5% do público veio do estado de São Paulo, sendo 40,1% da Região Metropolitana de São Paulo. 40,9% veio de outros estados e 4,6% de outros países. A média de pernoites foi de 4 noites na cidade e os gastos no período foram em média de R\$ 3.948. O impacto econômico direto estimado foi de R\$ 826,2 milhões, estimou-se ainda um impacto econômico indireto de R\$ 545 milhões, assim, apontam um impacto econômico total de R\$ 1,371 bilhão, com tributos a estimativa foi de R\$ 206,4 milhões arrecadados, foram gerados 13.708 empregos diretos e indiretos com o evento.

Nestes dois últimos relatórios vemos de forma mais clara os resultados daquilo que a Liberty Media buscava para o público da F1, maior presença de jovens e mulheres, em especial a partir de 2022, o maior registro da presença de mulheres 36,5% e embora a faixa etária mais presente siga sendo a de 30 a 39 anos, pela primeira vez a segunda mais presente foi a de 25 a 29 anos, até mesmo a de 18 a 24 anos superou a de 40 a 49 que vinha sendo constantemente a segunda mais frequente nos anos anteriores. A proximidade com o período da pandemia, havendo ainda restrições a circulação, fez com que o número de turistas internacionais fosse reduzido enormemente, ainda assim houve aumento no valor gasto na cidade durante o evento.

Em relação ao retorno econômico, temos de considerar que nestes dois anos, já sob novo contrato vigente, houve um crescimento no investimento necessário por parte da prefeitura de São Paulo, para cerca de R\$ 150 milhões por ano. Isto leva ao coeficiente de cerca de 6,40 reais de retorno por cada real investido em 2021 e 9,14 reais de retorno por cada real investido em

2022. Somente nesses últimos dois relatórios foram divulgados os valores estimados que foram arrecadados em tributos, chegando a exceder, em 2022, o valor do investimento realizado para a execução do evento.

Uma das novidades do relatório de 2022 foi a variável do bairro de origem dos moradores da capital, neste ano 31,2% do público presente, a maior parcela vinha da zona Sul, onde se localiza o próprio autódromo, os três bairros mais citados na pesquisa foram: Interlagos; Butantã; Campo Limpo. Chama atenção a aparição de Interlagos e Campo Limpo, que apesar de bastante diversos, são tipicamente periféricos, o que parece justificar, então, a participação dos mesmos é justamente a proximidade do autódromo, que criaria na população próxima o sentimento pelo esporte e por participar dos eventos, embora a renda média dos mesmos apareça bem distante da renda média declarada pelo público geral do evento.

### **3.2 – O Grande Prêmio de São Paulo de 2023 e as transformações na cidade**

Em 2023, a F1 chegou com a expectativa de superar os números do ano anterior seguindo a crescente empolgação com a categoria. Cerca de dois meses antes do GP de São Paulo, foi realizado no autódromo de Interlagos o festival de música The Town, versão paulistana do Rock in Rio, por conta dos dois megaeventos, a cidade viu diversas obras relacionadas ao autódromo crescerem. A primeira percebida pelos moradores foi a instalação de cerca de 400 placas pela cidade orientando o caminho ao autódromo, levando diversos comentários pela quantidade de placas nas mais diversas avenidas e a falta de critério, algumas destas foram instaladas até 49Km de distância do autódromo, com custo estimado de R\$ 2,4 milhões.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Placas para Autódromo de Interlagos a 40 km de distância do local intrigam moradores de SP. R7. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/placas-para-autodromo-de-interlagos-cidade-sao-paulo-15082023>  
Acesso em: 07/11/2023.



Figura 21 – Placa para o autódromo de Interlagos. Foto: Edu Garcia/R7

Além disso, no próprio autódromo foram realizadas grandes intervenções como parte de um plano de melhorias para o autódromo nos próximos anos. Para os eventos de 2023, foi realizada terraplanagem de parte do terreno, facilitando circulação e a ampliação do estacionamento do autódromo, foi criada uma nova rede de esgoto e drenagem, assim como mudanças de infraestrutura para facilitar montagem de estruturas para os eventos. Essa primeira fase custou cerca de R\$ 85 milhões a R\$ 90 milhões para a prefeitura, incluindo os gastos diretos da montagem para o festival The Town.



Figura 22 – Obras em Interlagos antes do festival The Town. Foto: Rodrigo Aguiar Ruiz/RR Media

Segundo a Prefeitura de São Paulo, a segunda etapa ainda custará cerca R\$ 110 milhões, incluindo “ampliação da área conhecida como lajão, nova área administrativa e novo acesso ao Autódromo pelo portão G”, assim como “readequação das arquibancadas permanentes nos setores A e OTC e nova arquibancada no S do Senna”, além do antigo projeto de “substituição do muro do autódromo por um gradil”.<sup>36</sup> Nisto, a prefeitura mostra a intenção da transformação do autódromo cada vez mais em arena multiuso voltada aos eventos internacionais, diversos ao automobilismo.

Já no primeiro dia do evento em 2023, foi anunciada a extensão do contrato da categoria com a cidade de São Paulo até o ano de 2030 em entrevista coletiva com o CEO da F1, Stefano Domenicali, o promotor do GP de São Paulo, Alan Adler, e o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes.

<sup>36</sup> Interlagos: por que o palco da Fórmula 1 no Brasil precisou se transformar e a que custo? Grande Prêmio. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-por-que-o-palco-da-formula-1-no-brasil-precisou-se-transformar-e-a-que-custo/> Acesso em: 07/11/2023.



Figura 23 – Anúncio da extensão do contrato do GP de São Paulo.

O contrato anterior iria até 2025, os termos e valores seguem os mesmos para 2030, representando um custo de cerca de R\$ 150 milhões anuais para a prefeitura.

Tratando agora da organização em torno dos três dias de evento, o grande foco foi o transporte até o autódromo e a orientação para turistas. Os materiais divulgados pelos promotores do evento apontavam exclusivamente as formas de transporte coletivo que levavam ao autódromo, além de uma restrição à circulação de carros nas ruas do entorno do autódromo, definida pela governo municipal, com isso, o transporte público foi bastante utilizado. Os relatórios dos últimos anos já apontavam um crescimento desta modalidade como meio de acesso ao evento e em 2023 observou-se um maior investimento para a utilização desta.

Foram criadas duas linhas de ônibus temporárias para o evento, uma chamada de Expresso GP São Paulo, saindo de três localizações: Trianon/MASP; Aeroporto de Congonhas; Shopping SP Market.



Figura 24 – Ônibus circular para atender ao autódromo nos dias de Fórmula 1. Fonte: De autoria própria.

A segunda linha criada para o evento foi a de um ônibus circular entre a estação Autódromo da Linha 9 – Esmeralda, uma das opções mais utilizadas para se chegar ao evento, passando por todos os portões de acesso. Para os portões com acesso direto a avenida da estação Autódromo, era possível ainda caminhar até os mesmos, sendo a maior distância 1,2Km. Este trajeto era organizado separando espaço das ruas para os pedestres e repleto da equipe de apoio aos turistas que recebiam e orientavam o público.



Figura 25 – Trajeto para quem optasse por acessar o autódromo a pé, com grades e equipe de apoio. Fonte: De autoria própria.

Além da restrição das vias no entorno do autódromo, que representam um grande impacto na rotina dos moradores, também foram desviadas diversas linhas de ônibus de toda zona sul, 39 linhas na sexta-feira, 32 no sábado e 27 no domingo. Contudo, ao mesmo tempo que estes impactos podem atrapalhar a rotina, muitos dos moradores da região aproveitaram da movimentação em torno do evento para abrir seus portões vendendo alimentos e bebidas, alguns até mesmo peças de vestuário relacionadas às equipes e/ou pilotos. Além dos moradores, havia ainda um grande número de ambulantes.



Figura 26 – Vendedores ambulantes expondo peças ao longo do trajeto até a entrada do autódromo. Fonte: De autoria própria.

A expectativa da organização de superar as cifras alcançadas em 2022, as maiores de história, se cumpriu. O público total em 2023 foi de 267.000 pessoas e quanto ao perfil predominante do público segue ainda a mesma imagem tradicional, homens (62,5%) entre 30 e 39 anos (25,8%), no entanto este foi o ano em que se registrou os menores valores nestas categorias. Novamente houve um aumento no público feminino (37,5%), assim como no público jovem, 21,6% possuíam entre 18 e 24 anos e 23,9% estavam entre 25 e 29 anos. Todas as faixas de idade superiores a 30 anos tiveram uma redução na participação do público em relação a 2022, lembrando que é um dos principais objetivos da Liberty Media a expansão da popularidade da categoria entre o público mais jovem.

O aumento do público foi acompanhado do crescimento do impacto econômico do evento, segundo levantamento da Fundação Getúlio Vargas junto da SPTuris, o impacto econômico direto foi de R\$ 990,1 milhões e o indireto foi de R\$ 647,5 milhões, totalizando R\$ 1,637 bilhão. Estima-se ainda uma arrecadação de R\$ 246,5 milhões em impostos e US\$ 439

milhões de dólares em retorno de mídia para a cidade.<sup>37</sup> O retorno em impacto econômico por real gasto foi de 10,91 reais.

Observando a plataforma *Airbnb*, site popular para aluguéis de curta duração, vemos uma grande oferta de imóveis na região, de forma geral, relacionados aos eventos do autódromo, sendo o único ponto de atração de turistas da região.

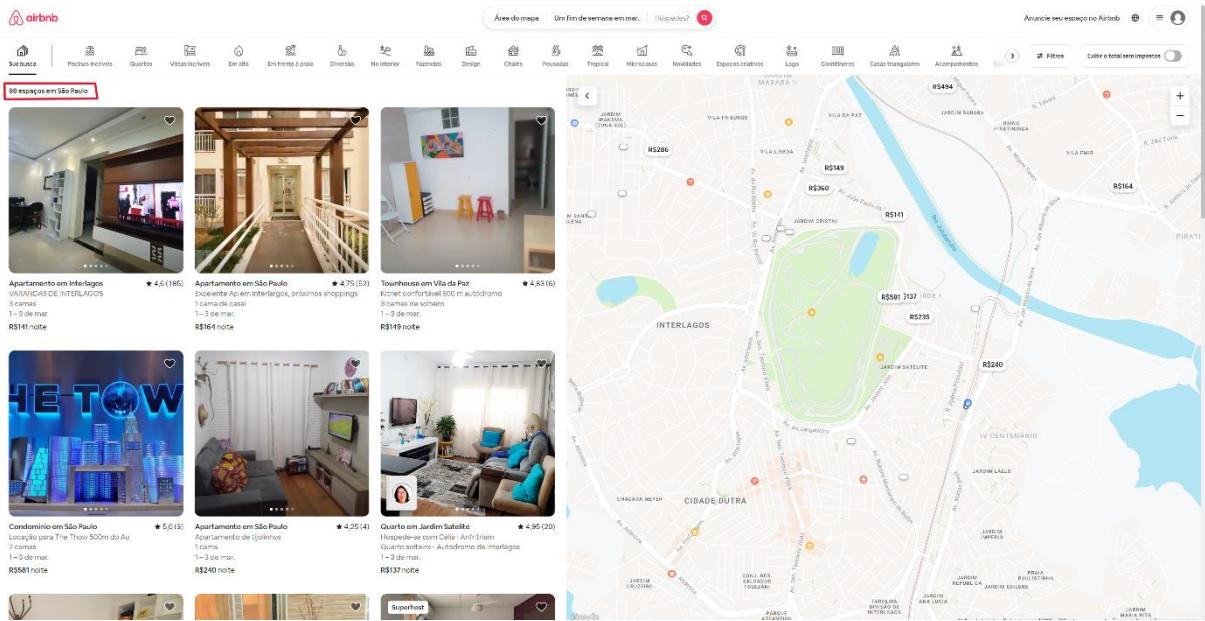


Figura 27 – Imóveis cadastrados ao redor do Autódromo de Interlagos. Fonte: Captura de tela da plataforma *Airbnb*

Alguns dos imóveis que buscam se destacar apostam inclusive nas decorações que fazem alusão ao evento.

<sup>37</sup> GP de São Paulo anuncia impacto econômico de R\$ 1,64 bi para a capital. Motorsport.com. Disponível em: <https://motorsport.uol.com.br/f1/news/f1-gp-de-sao-paulo-anuncia-impacto-economico-de-r164-bi-para-a-capital/10545476/> Acesso em: 14/11/2023.



Figura 28 – Decoração de imóvel do entorno do Autódromo de Interlagos, com temática automobilística. Fonte: Captura de tela da plataforma *Airbnb*.

Contudo, após duas etapas de grandes elogios por parte dos pilotos e da mídia, a etapa de 2023 acendeu alguns alertas, nos primeiros momentos de ação na pista já destacava-se a falta de aderência do asfalto sujo, com até mesmo parafusos encontrados dentro da pista por pilotos. Isto foi relacionado com o grande período de obras para a preparação para o festival de música The Town e depois para a F1. Neste período, não houve uma etapa de qualquer competição automobilística, o que melhoraria as condições da pista para o alto padrão de qualidade que era esperado.

Com a forte tempestade que atingiu a cidade de São Paulo no primeiro dia do GP, parte da estrutura cedeu sobre o público, gerando a necessidade de atendimentos médicos no local e uma hospitalização.



Figura 29 – Estrutura de arquibancada que cedeu com a forte chuva. Fonte: Andy Hone/Twitter

A potência do evento de ser transmitido para mais de 190 países e milhões de espectadores neste caso serviu para divulgação da falta de preparo e segurança do GP, conhecido pelas mudanças de tempo repentinas e fortes chuvas, em outros anos o destaque foi a insegurança da capital paulista, com equipes e até pilotos sendo assaltados ao circular pela cidade. Neste ano, o contexto serviu ainda para reafirmar o debate quanto ao custo de um megaevento deste porte enquanto a cidade possui inúmeras demandas não tratadas, o prefeito Ricardo Nunes esteve presente em camarotes do evento nos três dias, ao passo que partes da cidade de São Paulo ficaram sem energia elétrica por mais de 100 horas, aumentando a polêmica.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como vimos, a Fórmula 1 vem se transformando desde seu início, crescendo em importância esportiva e, em especial, passando a ser um tema político de cidades e estados, que utilizam deste megaevento para promoção dos seus espaços, até mesmo como “solução mágica”, como apontava Harvey, para economias em crise. No caso específico da F1, as transformações internas, que visaram transformar o esporte em um *show* televisivo, foram essenciais para sua *glamourização*, sendo ainda frequente a associação do campeonato como atividade das elites mundiais. Este *show* conseguiu fidelizar um grande público que acompanha etapa a etapa, alguns se tornam propriamente turistas, enquanto outros passarão o final de semana atentos às transmissões, estas que seguem o movimento de destacar as belezas e o potencial turístico de onde se hospedam naquele momento.

O momento histórico que vivemos, em que as economias tendem a terciarização e o Estado passa a ser conduzido conforme a lógica das empresas forma a base para tamanho empenho em se ofertar ao mundo como destino único, digno de fascínio. Ao ponto que estudiosos criaram o conceito de cidade-global em referência a este “clube” de cidades com economias modernas, em especial focadas no setor financeiro, com grande capacidade de atração de capital, de pessoas e, inclusive, dos megaeventos globais. Ao se transformarem sobre esta base, a Fórmula 1 e as cidades passam a se complementar na criação do *glamour* que ambas buscam para suas imagens. Entre os maiores exemplos deste movimento, temos a criação dos circuitos de Abu Dhabi, Singapura, Las Vegas, entre outros existentes ou que esforçam-se em uma competição intercidades para ganhar espaço no calendário do campeonato.

O Autódromo de Interlagos nasce como resultado de uma cultura urbana que passa a ser dominante em São Paulo, a valorização e o interesse pelo automóvel, assim como a busca por refúgios de natureza dentro de uma cidade que se expandia. Com isso, Interlagos passa a ter uma configuração desejada atualmente, mas incomum para sua época, um autódromo dentro de uma grande metrópole, com seus setores classificados como modernos e, além disso, um traçado elogiado pela comunidade esportiva, que frequentemente critica novos circuitos mais focados no apelo visual do que na atividade esportiva.

Com base nestes elementos, Interlagos conseguiu manter seu espaço, mas sem que deixassem de perceber as contradições de uma cidade desigual como São Paulo. Mensagens publicitárias exibidas ao longo do GP de São Paulo de 2023 destacavam a cidade como uma

das “capitais mundiais do entretenimento”, abrigando diversos festivais de música, que em maioria utilizam do autódromo como palco, além da F1. Entretanto, não é difícil para a população, e as vezes até para a mídia internacional, perceber o caráter mascarado desta cidade propagandeada.

Percebemos, no presente trabalho, que deve haver o interesse público pela continuidade da F1 em São Paulo, uma vez que estes investimentos, embora custosos, têm resultado econômico positivo e atraem plateias cada vez maiores. É bastante relevante que no relatório de monitoramento da etapa de 2022 o bairro de origem mais citado pelos moradores da capital foi o de Interlagos, embora seus indicadores sociais mostrem uma população, em média, bastante diferente do público geral presente, ainda mais restrito a altas faixas de renda. O autódromo parece exercer na população local esse maior interesse pelo esporte até o ponto em que o peso do alto valor do ingresso seja válido.

Percebemos impactos relevantes em sediar a maior categoria do automobilismo no campo econômico, por fatores como o retorno gerado, a mídia recebida e o número de turistas, assim como no campo simbólico, a constante transmissão e associação, a nível mundial, da cidade de São Paulo aos acertos e erros decorrentes da organização, assim como do sentimento de identidade e até orgulho que são propagandeados por sediar o autódromo que foi e segue sendo palco de momentos históricos relacionados ao esporte.

Diante disto, vemos como autêntico o dispêndio dos órgãos públicos com o evento, sem deixar de destacar que este ainda é muito distante de ser acessível e seus retornos não são facilmente percebidos diante de demandas até mesmo básicas que não são cumpridas na cidade. Nas obras já projetadas pela prefeitura, está prevista a ampliação da capacidade do autódromo, com novas áreas para o público, a fim de democratizar o acesso, algumas dessas áreas deveriam ser planejadas para oferecer ingressos mais acessíveis em relação aquelas já existentes. Também poderiam ser organizados eventos complementares ao GP que agreguem a população que não estará presencialmente no autódromo, desde áreas livres com telões para que o público possa acompanhar e torcer em conjunto até exposições de elementos relacionados ao automobilismo e a história do esporte.

São legítimas e necessárias atuações dos órgãos públicos para fomentar o esporte e o entretenimento, assim, essas são ações que vemos possíveis diante da arrecadação alcançada pelo próprio evento e da procura por maior acessibilidade ao lazer relacionado a Fórmula 1, efetivando, portanto, a busca dos megaeventos por parte das cidades, particularmente aquelas

mais desiguais, como São Paulo, deveriam sempre utilizar destes para mitigar carências existentes nas diversas áreas sociais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- BONDUKI, N. **Origens da habitação social no Brasil:** Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria. 7<sup>a</sup> Edição. São Paulo: Estação Liberdade, 2018.
- BOWER, T. **Não sou um anjo:** revelações inéditas de Bernie Ecclestone sobre sua atuação nos bastidores da Fórmula 1. Ed. Novo Conceito, 2011.
- DOMINGUES, Viviane. **Turismo e automobilismo:** efeitos da Fórmula 1 em São Paulo. 2007. Tese (Doutorado em Relações Públicas, Propaganda e Turismo) - Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. doi:10.11606/T.27.2007.tde-05072009-213138. Acesso em: 2023-08-15.
- ELIAS, R. V.; TELLES, S.C.C. **Automóveis e automobilismo no Rio de Janeiro de 1954 a 1959.** Rev Bras Educ Fís Esporte, (São Paulo) 2015 Abr-Jun; 29(2):245-58.
- FERREIRA, J. S. **O mito da cidade-global:** O papel da ideologia na produção do espaço terciário em São Paulo. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Fauusp., 16, 26–49, 2004.
- GARCIA, B. **Urban regeneration, arts programming and major events.** International Journal of Cultural Policy, 10(1), 103–118, 2004.
- GRAVARI-BARBAS, M. **La “ville festive” ou construire la ville contemporaine par l'événement.** (The "Festival City" : urban events and contemporary city building). In: Bulletin de l'Association de géographes français, 86e année, 2009-3 (septembre). L'événementiel et les villes touristiques. pp. 279-290.
- HARVEY, D. **Do gerenciamento ao empresariamento:** a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates. Cidades: estratégias gerenciais, 1996 (original em 1989), v.16, n.39, pp. 48-64.
- HORNE, J.; MANZENREITER, W. **An introduction to the sociology of sports megaevents.** In: HORNE, J.; MANZENREITER, W. (Ed.). Sports Mega-Events: Social Scientific Analyses

of a Global Phenomenon. (Special Issue: The Sociological Review Monograph Series) V. 54, Issue Suplement s2, December 2006. pp. 1-24.

LEFEBVRE, S.; ROULT, R. **Formula One's new urban economies.** J. Cities (2011), doi:10.1016/j.cities.2011.03.005.

MOLINA, F. S. **Mega-eventos e produção do espaço urbano no Rio de Janeiro:** da “Paris dos Trópicos” à “Cidade Olímpica”. Tese de Doutorado (Geografia Humana), FFLCH/USP, 2012.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. 6<sup>a</sup> Edição. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SASSEN, S. **La ville globale.** Paris: Descartes & Cie., 1996.

TEIXEIRA, V. H. S. **Megaeventos Esportivos e Cidades:** A construção da imagem urbana na “Nova Fórmula 1”. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2014.

TREMAYNE, D. (Ed). **Fórmula 1 – 50 Anos Dourados.** Londres, 2000. Volume III.

MOTORSPORT NETWORK. **Formula 1 in 2021:** Global fan insight into the world's largest annual Sporting series (2005-2021). 2021. Disponível em: <https://f1-global-fan-survey.motorsport.com> Acesso em: 29/05/2023.

## SITES, ARTIGOS DE JORNAIS E REVISTAS

50 anos de F1 no Brasil: Jacarepaguá x Interlagos. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/grandepremium/lado-a-lado/f1/materias/50-anos-formula-1-brasil-jacarepagua-interlagos/>. Acesso em: 21/08/2023.

Autódromo de Interlagos – História. Disponível em: <https://autodromodeinterlagos.com.br/conheca-interlagos/historia/> Acesso em: 15/08/2023.

Average television viewership of the NFL regular season from 2010 to 2022(in millions). Disponível em: <https://www.statista.com/statistics/289979/nfl-number-of-tv-viewers-usa/> Acesso em: 13/04/2023

Como São Paulo quer se tornar a “capital mundial do automobilismo”. Grande Prêmio. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/grandepremium/conteudo-especial/f1/materias/como-sao-paulo-quer-se-tornar-capital-mundial-automobilismo/> Acesso em: 12/09/2023.

‘Drive to Survive’ on Netflix Has Ignited Formula 1. Disponível em: <https://web.archive.org/web/20210728001118/https://www.nytimes.com/2021/07/16/sports/autoracing/drive-to-survive-netflix-formula-one.html> Acesso em: 29/05/2023.

F1 2022 TV Viewership hits 1.54 billion. Disponível em: <https://www.autoracing1.com/pl/391481> Acesso em: 13/04/2023.

F1 Australian GP gets two-year contract extension. Speedcafe, 2022. Disponível em: <https://www.speedcafe.com/2022/12/15/f1-australian-gp-gets-two-year-contract-extension/> Acesso em: 12/05/2023.

F1 circuit contracts: How long each race will remain on the Formula 1 calendar. Disponível em: <https://www.autosport.com/f1/news/f1-circuit-contracts-how-long-each-race-will-remain-on-the-formula-1-calendar/10330733/> Acesso em: 29/05/2023.

F1 Esports sees record-breaking viewership and engagement figures in 2021. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article.f1-esports-sees-record-breaking-viewership-and-engagement-figures-in-2021.2gGkCtePv4vsAouk8GWxgF.html> Acesso em: 29/05/2023.

GP de São Paulo anuncia impacto econômico de R\$ 1,64 bi para a capital. Motorsport.com. Disponível em: <https://motorsport.uol.com.br/f1/news/f1-gp-de-sao-paulo-anuncia-impacto-economico-de-r164-bi-para-a-capital/10545476/> Acesso em: 14/11/2023.

Haddad diz que vai transformar autódromo em parque diante de “ameaça” de Doria. InfoMoney. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/consumo/haddad-diz-que-vai-transformar-autodromo-em-parque-dante-de-ameaca-de-doria/> Acesso em: 29/08/2023.

How Much each circuito n the calendar pays to formula 1. Disponível em: <https://racingnews365.com/how-much-each-circuit-on-the-calendar-pays-to-formula-1> Acesso em: 20/04/2023

Interlagos: por que o palco da Fórmula 1 no Brasil precisou se transformar e a que custo? Grande Prêmio. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-por-que-o-palco-da-formula-1-no-brasil-precisou-se-transformar-e-a-que-custo/> Acesso em: 07/11/2023.

Liberty Media culpa “razões históricas” por calendário inchado na F1: “causa desgaste”. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/liberty-media-culpa-razoes-historicas-calendario-inchado-formula-1-causa-desgaste/> Acesso em: 29/05/2023.

Mapa da desigualdade 2022. Disponível em: [https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022\\_Tabelas.pdf](https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2022/11/Mapa-da-Desigualdade-2022_Tabelas.pdf) Acesso em: 15/08/2023.

Martins, V. Interlagos, 80: do renascimento nos anos 90 a incerteza do GP do Brasil. Disponível em: <https://www.grandepremio.com.br/f1/noticias/interlagos-80-do-renascimento-nos-anos-90-a-incerteza-do-gp-do-brasil/> Acesso em: 28/08/2023.

Moradores de Interlagos participam de audiência pública sobre privatização do autódromo. G1 Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/moradores-de-interlagos->

[participam-de-audiencia-publica-sobre-privatizacao-do-autodromo.ghtml](http://participam-de-audiencia-publica-sobre-privatizacao-do-autodromo.ghtml) Acesso em: 29/08/2023.

MOTORSPORT NETWORK. Formula 1 in 2021: Global fan insight into the world's largest annual Sporting series (2005-2021). 2021. Disponível em: <https://f1-global-fan-survey.motorsport.com> Acesso em: 29/05/2023

O gasto secreto da prefeitura de São Paulo com a Fórmula 1. Congresso em foco. Disponível em: <https://congressoemfoco.uol.com.br/blogs-e-opiniao/columnistas/o-gasto-secreto-da-prefeitura-de-sao-paulo-com-a-formula-1/> Acesso em: 16/10/2023.

Placas para Autódromo de Interlagos a 40 km de distância do local intrigam moradores de SP. R7. Disponível em: <https://noticias.r7.com/sao-paulo/placas-para-autodromo-de-interlagos-cidade-sao-paulo-15082023> Acesso em: 07/11/2023.

População de SP por distritos. Disponível em: <https://repositorio.seade.gov.br/dataset/populacao-do-municipio-de-sp-por-distritos> Acesso em: 15/08/2023.

Prefeito de São Paulo explica situação e garante que Autódromo de Interlagos não será privatizado. Gazeta Esportiva. Disponível em: <https://www.bol.uol.com.br/esporte/2022/10/27/prefeito-de-sao-paulo-explica-situacao-e-garante-que-autodromo-de-interlagos-nao-sera-privatizado.htm> Acesso em: 29/08/2023.

Prefeitura de SP suspende concessão do autódromo de Interlagos à iniciativa privada. G1. Disponível em: <https://ge.globo.com/motor/formula-1/noticia/prefeitura-de-sp-suspende-concessao-do-autodromo-de-interlagos-a-iniciativa-privada.ghtml> Acesso em: 29/08/2023.

Prefeitura de SP terá que pagar obras de 1990 em Interlagos. Folha de S. Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u91905.shtml> Acesso em: 28/08/2023.

Premier League global audience on the rise. Disponível em: <https://www.premierleague.com/news/1280062> Acesso em: 13/04/2023

Privatização de Interlagos questionada junto ao MPE. Autoracing. Disponível em: <https://www.autoracing.com.br/privatizacao-de-interlagos-questionada-junto-ao-mpe/> Acesso em: 29/08/2023

Projeto para privatização de Interlagos prevê prédio residencial no autódromo. Folha de S. Paulo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/04/1878303-projeto-para-privatizacao-de-interlagos-preve-predio-residencial-no-autodromo.shtml>. Acesso em: 29/08/2023.

Referências disponíveis para cada ano em: <https://www.reddit.com/r/formula1/comments/sumobj/comment/hxb5qno/> Acesso em: 29/05/2023.

São Paulo negocia taxa de R\$ 84 milhões com a fórmula 1 para seguir no calendário. RIC. Disponível em: <https://ric.com.br/ricesporteclube/esportes/sao-paulo-negocia-taxa-de-r-84-milhoes-com-a-formula-1-para-seguir-no-calendario/> Acesso em: 16/10/2023

Segurança, dinheiro e fãs: entenda qual deve ser o impacto da privatização de Interlagos no GP do Brasil. ESPN Brasil. Disponível em: [http://www.espn.com.br/noticia/742643\\_seguranca-dinheiro-e-fas-entenda-qual-deve-ser-o-impacto-da-privatizacao-de-interlagos-no-gp-do-brasil](http://www.espn.com.br/noticia/742643_seguranca-dinheiro-e-fas-entenda-qual-deve-ser-o-impacto-da-privatizacao-de-interlagos-no-gp-do-brasil) Acesso em: 29/08/2023.

Singapore big winner in F1 night race Disponível em: <https://news.abs-cbn.com/sports/09/29/08/singapore-big-winner-f1-night-race>. Acesso em: 22/05/2023.

Streets to party on again. The Adelaide Review, 2004. Disponível em: [https://web.archive.org/web/20080722071648/http://www.adelaidereview.com.au/archives.php?subaction=showfull&id=1111107077&archive=1112321192&start\\_from=&ucat=2&](https://web.archive.org/web/20080722071648/http://www.adelaidereview.com.au/archives.php?subaction=showfull&id=1111107077&archive=1112321192&start_from=&ucat=2&) Acesso em: 12/05/2023.

The track changes aimed at improving overtaking at Abu Dhabi's Yas Marina Circuit. Disponível em: <https://www.formula1.com/en/latest/article.revealed-the-track-changes-aimed-at-improving-overtaking-at-abu-dhabis-yas.rejS8Xxbgoom5yPUIInsek.html>. Acesso em: 22/05/2023.

United Arab Emirates, country summary. Disponível em:  
<https://www.hrw.org/sites/default/files/unitedarabemirates.pdf> Acesso em: 25/05/2023

Valencia street race for 2008. Disponível em:  
<https://web.archive.org/web/20070513232445/http://www.formula1.com/news/6058.html>  
Acesso em: 23/05/2023