

## Reportagem Especial

## INTERLAGOS



WERTHER SANTANA/ESTADÃO

Ritmo intenso. Operários trabalham intensamente para concluir a reforma do paddock até outubro

# EM BUSCA DE CONFORTO

## Obras devem ampliar área do paddock, uma reivindicação de pilotos e equipes da F-1

Ciro Campos

Mais de 200 operários trabalham em dois turnos com o auxílio de guindastes e caminhões para terminarem até meados de outubro a principal etapa da reforma mais aguardada no autódromo de Interlagos pelos pilotos da Fórmula 1. O antes criticado paddock vai triplicar em área construída, ganhar ares mais modernos e ser totalmente revitalizado após 25

anos da última grande intervenção.

O estágio atual das obras é a segunda fase das três planejadas para a reforma de Interlagos. O investimento é de R\$ 160 milhões, com recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Turismo e a realização é da SP Obras. A primeira etapa, no ano passado, trocou todo o asfalto e alterou dois trechos da pista. Para os dois estágios seguintes, o custo aproximado é de R\$ 101 milhões para intervenções na área dos boxes.

O Estado visitou o local durante a última semana junto com secretário

municipal de Infraestrutura Urbana e Obras, Roberto Garibe, e os engenheiros responsáveis pela obra, que está 80% concluída, segundo os responsáveis pela reforma, e se encontra na etapa de montagem das estruturas. Os trabalhos começaram em março e o objetivo é terminar até 15 de outubro, a um mês do GP do Brasil de Fórmula 1.

“É um cronograma bastante apertado para poder entregar, mas está sob controle. Se alguma coisa sair errada do ponto de vista técnico, temos os espaços de alguns fins de semana ou do terceiro turno para trabalhar”, explicou Garibe em entrevista exclusiva.

O paddock fica atrás dos boxes e é restrito às escuderias, jornalistas e convidados. A área é um espaço onde as equipes da F-1 montam a infraestrutura de trabalho para atividades que não são ligadas à parte mecânica, como salas de reunião e refeitório.

O local era apertado e alvo de críticas das equipes, até pela comparação com autódromos mais modernos do calendário da F-1, como na Ásia. Em corridas anteriores no Brasil, por exemplo, mecânicos e chefes de equipe tinham de dividir o espaço nas refeições com pneus e a circulação de pessoas.

O novo complexo terá um centro operacional de seis pavimentos e 3,5 mil m<sup>2</sup>, que será destinado para o esta-



HÉLVIO ROMERO/ESTADÃO-4/8/2010

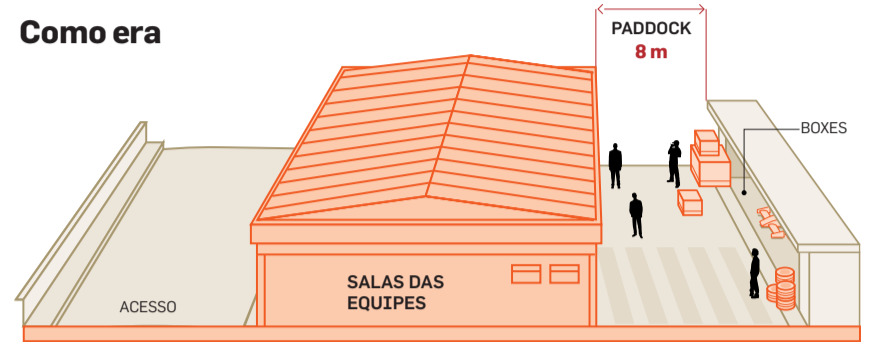
Sem espaço. Paddock antigo era o centro de críticas dos pilotos

**Tradição** Apenas os GPs de Mônaco, Grã-Bretanha e Itália estão há mais temporadas consecutivas na Fórmula 1 do que do Brasil. O contrato garante o País no calendário até 2020.

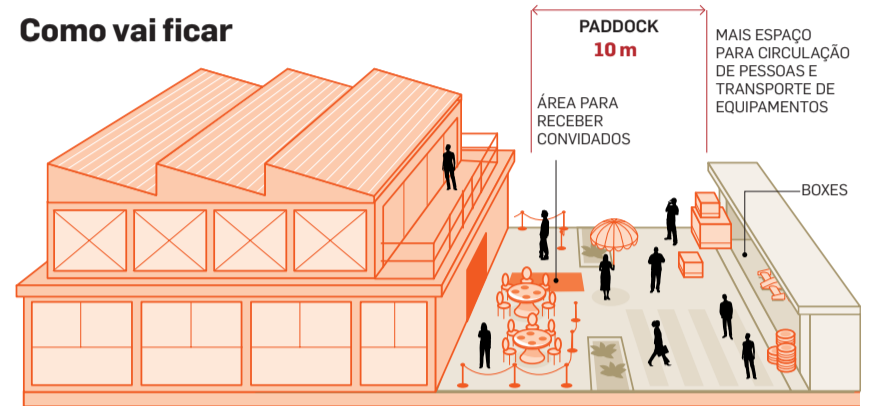
## INTERLAGOS REMODELADO

● A maior queixa atual é a falta de espaço do paddock, área atrás dos boxes, e a pouca funcionalidade das dependências para utilização durante o GP do Brasil

## Como era



## Como vai ficar



## Reforma do autódromo

1

## Primeira etapa (2014)

- Cerca de 20 mil toneladas de asfalto para a troca completa da pista por um tipo menos abrasivo
- Nova área de escape no S do Senna
- Nova entrada para os boxes

2

## Segunda etapa (2015)

- Centro operacional de seis pavimentos e área de 3,5 mil m<sup>2</sup>
- Obras no edifício de apoio aos boxes, que passa a ter 4 mil m<sup>2</sup>
- Nova infraestrutura subterrânea de cabeamento e tubulação;
- Ampliação da largura do paddock

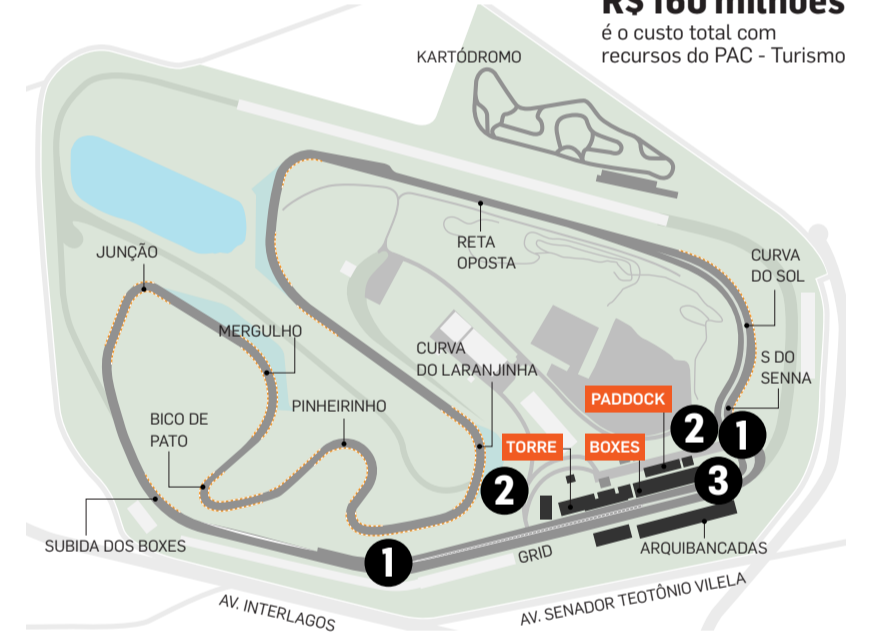
3

## Terceira etapa (2016)

- Reformulação do prédio dos boxes
- Elevação do teto e fim das paredes como divisões fixas
- Demolição da torre de controle

**R\$ 160 milhões**

é o custo total com recursos do PAC - Turismo



INFOGRÁFICO/ESTADÃO

## PRIMEIRA LINHA

## Felipe Massa

PILOTO DA WILLIAMS

**'Interlagos é uma das pistas mais bacanas. No traçado, não há nada para mudar. No paddock sim, e está sendo feito'**

fe de organização das provas. Além disso, a área de apoio às equipes terá dois andares e 4 mil m<sup>2</sup>.

Esse prédio vai ficar dois metros mais distante dos boxes, o que vai possibilitar o alargamento do corredor para a circulação de pessoas. Outro trabalho foi na melhoria da infraestrutura subterrânea, com a ampliação de uma galeria técnica para a passagem de tubulação sanitária e fiação elétrica.

Em janeiro inicia a terceira etapa, co-

mo foco no acabamento. Interlagos terá o único paddock coberto da categoria, os boxes terão o teto elevado e as divisórias entre eles não serão mais fixas.

Todo o pacote de mudanças foi uma contrapartida da própria Fórmula 1 para que Interlagos pudesse no ano passado prolongar até 2020 o contrato para realização das corridas. “A grande preocupação foi ter uma condição nova e melhor para as equipes trabalharem”, explicou o promotor do GP do Brasil, Tamas Rohonyi.

O chefe da categoria, Bernie Ecclestone, acompanha o andamento das obras à distância. Ele esteve em São Paulo em maio e aguarda novembro para ver o resultado. Os pilotos também. “Interlagos é uma das pistas mais bacanas. No traçado, não há nada para ser mudado. No paddock, sim, falta espaço para as pessoas e equipes trabalharem. Isso a gente tem de mudar e está sendo feito”, afirmou Felipe Massa.

## AUTÓDROMO PASSA POR TERCEIRA REFORMA

Aos 75 anos, Interlagos passa por sua terceira grande reforma. Na data do aniversário de abertura, 12 de maio, a pista estava em obras e assim como as duas grandes revitalizações anteriores, é a Fórmula 1 que norteia a modernização no autódromo mais antigo e tradicional do Brasil.

Na virada da década de 1960 para 1970 o circuito começou a trocar a estrutura rústica para se encaixar aos padrões internacionais, com o

intuito de atrair eventos. Em 1967, a Prefeitura iniciou a construção de boxes e o recapamento da pista. Interlagos voltou a receber provas três anos depois, inacabado, e no ano seguinte a colocação de alambrados, obras no acesso ao autódromo e construção de prédios com cabines de rádios possibilitou a chegada da F-1 ao Brasil, em 1972.

As vitórias de Emerson Fittipaldi e José Carlos Pace na pista de quase 8 km de extensão atraíram fãs para o automobilismo, mas com o tempo a cidade dei-

xou de ter dinheiro para manter o GP e na década de 1980 perdeu a prova para o Rio. Até que em 1989 a capital fluminense teve o mesmo problema e nova grande reforma teve de ser feita em Interlagos para se encaixar aos padrões da F-1.

O longo traçado era inadequado e a pista passou a ter 4,3 km, extensão mantida até hoje. Novos boxes, torre de cronometragem, centro médico e instalações de apoio foram erguidos e tais condições levaram o circuito a ser palco do GP de Brasil desde 1990.

Nos últimos 25 anos o circuito ganhou retoques em setores como as áreas de escape, arquibancadas, zabras drenagem e muros. Uma revitalização mais profunda começou em 2014, quando a troca do asfalto e retoques no 'S' do Senna e na entrada dos boxes abriram a primeira de três etapas dos trabalhos para modernizar o paddock. “É a reforma que mais vai mudar a cara do autódromo, pela modernização, funcionalidade, pelo visual e até pela complexidade e abrangência”, ex-

plicou ao Estado o secretário municipal de Infraestrutura Urbana e Obras, Roberto Garibe.

O projeto inicial previa a transferência do local de largada e os boxes para a reta oposta. A Prefeitura abandonou a ideia para evitar a descaracterização da pista. /c.c.



## NA WEB

**Video.** Mais detalhes sobre as obras no circuito

[estadao.com.br/reformainterlagos](http://estadao.com.br/reformainterlagos)