

RENATO COSENTINO VIANNA GUIMARÃES

MEGAEVENTOS ESPORTIVOS E CIDADES GLOBAIS

A Fórmula 1 em Valência, Espanha

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Especialização em Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

Orientadora: Prof^a Dra^a Luciana Correa do Lago

Rio de Janeiro
2012

Dedico este trabalho a todos que de alguma forma contribuíram para sua realização. À minha família e amigos, pela paciência nos dias de pouco humor. Aos professores, funcionários e colegas do IPPUR, pelo rico convívio nesse ambiente de reflexão. E à Lorena, companheira de todas as horas, que sem ela esse trabalho não existiria.

RESUMO

O objetivo deste trabalho foi compreender como a Fórmula 1, a partir de 1999, se tornou um evento chave nas estratégias das cidades que se pretendem globais. Analisou-se o caso de Valência, na Espanha, que desde 2008 é sede do Grande Prêmio da Europa da categoria, num movimento oposto ao de cidades europeias, que vêm cedendo espaço para cidades emergentes da Ásia e do Oriente Médio. A crise enfrentada por Valência trouxe à tona as incoerências do modelo empresarial de gestão urbana.

Palavras-chave: Megaeventos Esportivos. Cidades Globais. Valência. Fórmula 1. Empresariamento Urbano.

ABSTRACT

The aim of this study was to understand how Formula 1 became a key event in the strategies of cities that pretend to have a global status from 1999. We analyzed the case of Valencia, in Spain, which since 2008 hosts the European Grand Prix, a movement opposed to European cities, which are giving way to emerging cities in Asia and the Middle East. The crisis faced by Valencia brought out inconsistencies in the entrepreneurial model of urban management.

Keywords: Sports Mega Events. Global Cities. Valencia. Formula 1. Urban Entrepreneurialism.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 6 |
| 2. FÓRMULA 1: BERNIE ECCLESTONE, MARKETING E A TELEVISÃO | 7 |
| 2.1 O DONO DA FÓRMULA 1 | 8 |
| 2.2 O CITY MARKETING E OS NOVOS GPS | 10 |
| 2.3 O ESPETÁCULO TELEVISIVO | 13 |
| 3. VALÊNCIA E O MODELO EMPRESARIAL | 14 |
| 3.1 CALATRAVA, CIDADE DAS ARTES E DAS CIÊNCIAS E O PORTO | 15 |
| 3.2 FÓRMULA 1, ELEIÇÕES E PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA | 20 |
| 3.2 FÓRMULA 1, BAIROS 0 | 22 |
| 4. CONCLUSÃO | 23 |
| REFERÊNCIAS | 26 |

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo compreender como a Fórmula 1 vem servindo ao empresariamento urbano, modelo de gestão das cidades que tem como característica se utilizar de grandes eventos para se legitimar. Pretende-se analisar o caso da cidade de Valência, na Espanha, que em 2008 se tornou sede do Grande Prêmio (GP) da Europa de Fórmula 1, num movimento oposto ao de cidades europeias, que vem desde 1999 cedendo espaço para Ásia e Países Árabes no Circuito Mundial da categoria (ver mapas na página 12). O objetivo de entender o caso de Valência é verificar como discursos e modelos de gestão urbana se reproduzem de forma semelhante em diferentes cidades do mundo, e identificar os interesses em torno de um grande evento esportivo.

A gestão empresarial das cidades surgiu no início da década de 70, com o aumento da desindustrialização e do desemprego nas grandes cidades do mundo capitalista avançado. Fortaleceu-se assim o discurso dos benefícios da racionalidade do mercado e da privatização, e de que um comportamento empresarial e competitivo seria a saída para essa cidade em crise. Um ambiente mais flexível ao desenvolvimento pós-industrial, focado em turismo e serviços, dinamizaria a economia local e atrairia vultosos fluxos de investimento. A esse movimento o geógrafo britânico David Harvey (1989) chamou de empresariamento urbano, que viria a substituir o gerenciamento das décadas anteriores.

Se alguma cidade pode ser considerada símbolo da recuperação através do empresariamento é Barcelona. Além do legado – palavra desde então incorporada ao vocabulário dos políticos – deixado pelos Jogos Olímpicos de 1992, houve um esforço intenso para vendê-la como um modelo a ser seguido. Os sociólogos Jordi Borja e Manuel Castells, patrocinados por agências multilaterais, estiveram presentes em seminários em todo o mundo e produziram documentos que são verdadeiras receitas para as cidades (VAINER, 2000). É nesse contexto que a Fórmula 1, como um evento esportivo de exibição mundial, passou a ser disputada pelos governos locais das cidades empresariais. Novas etapas têm sido incluídas no calendário ano após ano, ou em corridas extras ou em substituição às antigas. GPs tradicionais como os de San Marino e França cederam espaço para Bahrein, China, Turquia, Cingapura, Valência, Abu Dhabi, Coréia do Sul e Índia. O ano de 2012 terá o maior número de corridas da história do Campeonato Mundial: 20.

De comum nas novas etapas está o crescimento da exposição das cidades sede, normalmente com edifícios de arquitetura de impacto e em circuitos de rua. As cidades sempre foram um atrativo da Fórmula 1, mas não passavam de um pano de fundo das disputas na pista. Nos últimos anos, porém, elas têm ganhado importância na transmissão, justificando assim o alto custo para sediar uma corrida. Cada etapa pode custar dezenas de milhões de dólares aos governos, pagas a empresas ligadas ao homem mais poderoso do esporte, Bernie Ecclestone, que comandam a administração, estrutura, logística e transmissão de todas as corridas. Não à toa o GP da França, que estava no Mundial desde o início da modalidade, em 1950, não renovou seu contrato em 2008. Após o rompimento, Ecclestone já manifestou o desejo de que o evento seja realizado num circuito de rua, em Paris, ideia rechaçada pela prefeitura da capital francesa (SCHUEY, 2007).

Para o planejamento estratégico¹ de cidades emergentes, no entanto, a exposição proporcionada pela Fórmula 1 é vista como uma oportunidade de atrair investimentos internacionais e de se inserir no restrito grupo das cidades globais. Como um esporte historicamente elitista, a Fórmula 1 se encaixa perfeitamente no modelo de cidade que emergiu no pós-crise, onde a diferenciação é uma característica chave. Os carros, a velocidade e a tecnologia de ponta da categoria mais importante do automobilismo mundial são símbolos que, na visão empresarial das administrações locais, agregam valor à marca da cidade, podendo assim ser melhor vendida como um produto para a elite global.

2. FÓRMULA 1: BERNIE ECCLESTONE, MARKETING E A TELEVISÃO

O início da Fórmula 1 data de 1950, quando o Campeonato Mundial foi instituído com sete corridas, seis na Europa (Inglaterra, Mônaco, Suíça, Bélgica, França e Itália) e uma nos Estados Unidos (Indianápolis). Antes havia apenas corridas independentes com regulamentos distintos, que não faziam parte de um campeonato único. Esses eventos se chamavam *Grand Prix motor racings*, e por isso até hoje as corridas de Fórmula 1 são chamadas de Grandes Prêmios (GPs)².

1 Entende-se “planejamento estratégico” como o modelo de gestão das cidades que se tornou referência para as práticas urbanísticas no início dos anos 90, analisado por Pedro Novais em “Uma Estratégia Chamada 'Planejamento Estratégico’”.

2 Um Grande Prêmio não está necessariamente ligado a um circuito. Nürburgring, na Alemanha, já sediou o GP de Luxemburgo, o GP da Europa e o GP da Alemanha, por exemplo. Além disso um país pode ter mais de uma corrida por ano, como o Japão, em 1994 e 1995, com o GP do Japão (Suzuka) e o GP do Pacífico (Aida); ou ainda a Espanha, desde 2008, com o GP da Espanha

Ao longo das décadas, a modalidade se consolidou como um dos esportes mais assistidos do mundo e, também, um dos mais lucrativos. Bernie Ecclestone é apontado como o responsável por transformar a Fórmula 1 em um grande negócio a partir da década de 70. Após uma curta carreira como piloto, o britânico comprou a equipe Brabham³, em 1972, e dois anos depois ajudou a fundar uma associação para unificar as equipes, a *Formula One Constructors Association* (FOCA). Nesse momento a Fórmula 1 nem de perto se parecia com o que é hoje. Era um esporte amador e dominado por uma elite europeia que não tinha interesse em fazer do automobilismo um negócio lucrativo. Ecclestone percebeu que existia espaço para assumir a administração e a política para profissionalizar a categoria, num movimento que também acontecia em outros esportes. Foi assim que ele chegou ao cargo de chefe executivo da associação de equipes em 1978.

2.1 O DONO DA FÓRMULA 1

A revista *The Economist* (1997) aponta dois como os principais feitos de Ecclestone. O primeiro foi ter convencido as equipes a vender os direitos da Fórmula 1 num pacote único; acordos de publicidade, de hospedagem dos funcionários e de logística das corridas passaram a ser comercializados por empresas ligadas a Ecclestone de maneira interligada. Ele também foi perspicaz ao notar o potencial da Fórmula 1 como um evento a ser transmitido pela televisão. Apesar das corridas atraírem milhares de espectadores aos autódromos, a velocidade com que os carros passam e a visão limitada a partes da pista não proporcionam uma grande experiência ao vivo. Com a televisão, além de se acompanhar melhor a corrida curva a curva, com informações sobre o tempo das voltas e a distância entre cada carro, havia a possibilidade de uma maior exposição dos patrocinadores atingindo milhões de pessoas em todo o mundo, fator que seria fundamental para consolidar financeiramente a categoria.

Após muitas disputas políticas, em março de 1981 foi assinado o primeiro *Concorde Agreement*, acordo entre a *Fédération Internationale du Sport Automobile* (FISA, atual FIA) e a FOCA para acomodar os interesses dos envolvidos com a modalidade. O documento determinava que a FISA era a dona dos direitos

(Barcelona) e o GP da Europa (Valência), entre outros.

3 O brasileiro Nelson Piquet foi campeão mundial em 1981 e 1983 pilotando o carro da equipe Brabham de Bernie Ecclestone.

comerciais, incluindo as transmissões de rádio e televisão, mas que a FOCA negociaria estes contratos, que ainda não eram muito lucrativos. Até então os canais de televisão de cada país costumavam exibir apenas o GP nacional e os mais famosos internacionais, como o de Mônaco. Para mudar esse quadro, Ecclestone, representando a FOCA, assinou em 1982 firmou um contrato com os canais de televisões públicos da Europa, que garantia a exibição de todas as etapas do campeonato mundial, aumentando a capacidade das equipes de atrair patrocinadores, que agora teriam suas marcas exibidas durante todo o ano e em diversos países (GRAND PRIX..., 2000). O acordo foi rompido em 1990, quando a Fórmula 1 já estava consolidada e, com o fortalecimento das TVs comerciais na Europa, as equipes – e as empresas de Ecclestone – poderiam lucrar mais sem a exclusividade dos canais públicos. Apesar da mudança, manteve-se o compromisso de exibir as corridas sempre em televisão aberta, garantindo o tamanho da audiência que determinou o sucesso da fórmula criada pelo britânico.

Um segundo *Concorde Agreement* nas mesmas bases do primeiro foi assinado em 1987, ano em que Bernie Ecclestone vendeu a sua equipe Brabham e criou a *Formula One Promotions and Administration* (FOPA). A FOCA (as equipes) cedeu à FOPA (Ecclestone) o direito de gerir os contratos televisivos e promover as corridas. Na época havia duas fontes principais de receita: as taxas pagas pelas emissoras de televisão e as taxas pagas pelos promotores de corrida. O acordo determinou que as receitas de TV fossem divididas entre as equipes, FIA, e FOPA. Já as taxas pagas pelos promotores ficariam exclusivamente com a empresa de Bernie Ecclestone, isso porque ele assumiu o compromisso de pagar às equipes os prêmios antes pagos pelos promotores, o que tirava delas a necessidade de tratar dessa questão, por vezes problemática, com diferentes agentes. Esse acordo foi muito benéfico ao empresário que, mais do que negociar com os promotores, a partir dos anos 90 se tornaria também um deles, lucrando em praticamente todas as etapas do negócio (GRAND PRIX..., 2000).

Assim, Bernie Ecclestone se tornou um dos empresários mais ricos do Reino Unido, com uma fortuna estimada em mais de dois bilhões de libras esterlinas, e o homem mais poderoso da Fórmula 1. Suas empresas, que formam o *Formula One Group*, controlam praticamente tudo que envolve o esporte. O *Concorde Agreement*, que vem sendo renovado desde 1981, dá a ele o direito de explorar não apenas os direitos televisivos, mas também a administração, organização e logística de cada

etapa do Mundial. Aos 81 anos, Bernie Ecclestone negocia diretamente com os governos locais as exigências para colocar suas cidades no mapa do circuito mundial de Fórmula 1, atualmente visto como uma vitrine das cidades globais. Ele se utiliza da competição intercidades para aumentar o valor fixo cobrado por ano para receber uma etapa da F1 (LEFEBVRE; ROULT, 2011). Está também em seus planos fazer uma oferta pública inicial de ações na bolsa de valores de Cingapura, aproveitando o recente crescimento da categoria à Ásia, em que se estima captar US\$ 1,5 bilhão (FÓRMULA..., 2012).

| Traditional Race | Estimate Sanction Fee (\$ million) |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 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 |
| New Race | |
| 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 |
| Old Race | |
| 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 |
| Future Race | |
| Korean Grand Prix (2010) | 45.0 |
| Indian Grand Prix (2010) | 35.0 |
| British Grand Prix (Donington, 2010) | 25.0 |

Estimativa de pagamento de taxa anual para receber uma etapa da Fórmula 1. As novas cidades chegam a desembolsar até dez vezes mais para sediar uma corrida (LEFEBVRE; ROULT, 2011).

2.2 O CITY MARKETING E OS NOVOS GPS

O ano de 1999 marca de vez a entrada da Fórmula 1 nas estratégias de *city marketing* das cidades, quando o Grande Prêmio da Malásia substituiu o GP da Argentina, com dificuldades financeiras. Sem nenhuma tradição no esporte, a Malásia viu na Fórmula 1 uma forma de se promover para o mundo e foi o segundo país asiático a receber uma etapa da categoria – o primeiro havia sido o Japão na década de 80. Desde então, outros países seguiram o mesmo caminho: Bahrein (2004), China (2004), Turquia (2005), Singapura (2008), Valência (Espanha, 2008), Abu Dhabi (2009), Coreia do Sul (2010) e Índia (2011). Em 2012, Os Estados Unidos voltarão a receber a Fórmula 1 e, em 2014, será a vez da Rússia.



O mapa da Fórmula 1 em 1998⁴, com 11 GPs na Europa dos 16 do Mundial (MAPA-MUNDI).



No calendário de 2012, o continente europeu tem apenas oito GPs dos 20 planejados. Destes, sete permanecem os mesmos de 1998, sendo o GP da Europa em Valência (Espanha), o único novo⁵. Nota-se a expansão da categoria para a Ásia e Países Árabes (MAPA-MUNDI).

4 Utiliza-se o mapa 1998 porque o ano de 1999 é considerado o início do processo de expansão da Fórmula 1, com a entrada do GP da Malásia no calendário.

5 O GP da Turquia, que estreou em 2005, saiu do calendário em 2012.

De comum entre os novos GPs é que todos os circuitos são projetados pelo arquiteto alemão Hermann Tilke. Apesar de não ser oficialmente ligado a uma empresa de Bernie Ecclestone, Tilke parece estar de alguma maneira incorporado ao modelo de negócio do empresário, que desde os anos 80 se caracteriza por vender pacotes fechados aos promotores de corrida. As pistas projetadas pelo alemão, porém, têm sido criticadas por especialistas do meio, já que estariam mais preocupadas com aspectos visuais do que com o próprio esporte. Fábio Seixas, jornalista de automobilismo da Folha de São Paulo, afirma que as novas etapas não têm sido boas para a Fórmula 1⁶. A principal crítica é que os novos circuitos seriam pensados para outros fins que não a corrida.

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.

As pistas perderiam seu aspecto único em cada cidade para se transformar em um produto de um mesmo arquiteto em diferentes pontos do globo. O grande impacto visual, que funciona para a televisão e impressiona o telespectador, teria sido superdimensionado nestes projetos, deixando de lado um traçado de pista que proporcione boas corridas.

Esse modelo fechado vendido aos países por Bernie Ecclestone nem sempre é exitoso. China e Turquia até hoje são fracassos de público, tanto pelo valor dos ingressos – incompatível com a renda da população – como pela falta de hábito de assistir corridas de automóvel. No caso da China, há outro fator: o tamanho do circuito, refletindo simbolicamente como o país quer se projetar para o exterior. Fábio Seixas, que viajou pelo mundo acompanhando a Fórmula 1 por mais de uma década, se surpreendeu:

Eu tenho certeza que nunca haverá um autódromo como o da China. Posso viver mais 200 anos, nunca vai existir um autódromo tão suntuoso como aquele. É um despropósito, porque os escritórios das equipes pequenas são maiores que os escritórios que elas tem em suas sedes. Pra você ir de uma

6 Entrevista ao autor em 15/07/2011.

equipe a outra você anda mais de um quilômetro. [...]. Mesmo para os padrões chineses aquilo não enche. Acaba criando um efeito que pra televisão é constrangedor, eles colocam faixas, desenhos, porque não tem gente pra sentar na arquibancada.

2.3 O ESPETÁCULO TELEVISIVO

A principal preocupação de Bernie Ecclestone com o público que vai ao autódromo é como ele vai aparecer na televisão. Segundo a *Formula One Management* (FOM), em 2010 a Fórmula 1 foi vista por 527 milhões de indivíduos, com 16 mil horas de cobertura televisionadas em 187 países (THRILLING..., 2011).

Em reportagem do *The New York Times* sobre o retorno da Fórmula 1 aos Estados Unidos em 2012, no Texas, Dave Kallmann percebeu este atual momento do esporte: "a racetrack is just a big television studio" (COHEN, 2011). Se o circuito é um estúdio, logo o público passa a ser tratado como plateia de um espetáculo, não como torcedores e fãs do esporte, uma tendência já identificada pelo antropólogo Marcos Alvito, da Universidade Federal Fluminense, no futebol: "De certa maneira, o torcedor do campo virou uma espécie de figurante para o espetáculo televisivo" (PINHEIRO, 2010). Bernie Ecclestone nunca escondeu como vê a categoria; em entrevista a Fábio Seixas, declarou que se dependesse dele não teria gente no autódromo "porque só dá trabalho". O fato é que sua principal fonte de receita não vem do valor dos ingressos da arquibancada comum ou do que é consumido no autódromo, muitas vezes explorado pelos promotores locais, mas sim de tudo que envolve a realização do evento e sua transmissão.

A Fórmula 1 como espetáculo é considerada atraente até mesmo para cidades que ainda não existem. Em 2010 a Coreia do Sul estreou o seu GP num descampado na região de Yeongam, na futura cidade de Sampo District. A cidade ainda vai ser construída ao redor do autódromo, que será integrado à malha urbana, sendo transformado então em um circuito de rua. A ideia é que o local se torne um centro de atividades relacionadas ao automobilismo, visando atrair turistas e promover pesquisa na área de tecnologia. O custo, de aproximadamente US\$ 1,67 bilhão, será da empresa que promove a corrida, *Korea Auto Valley*, junto com o governo da província de *South Jeolla*. A nova cidade abrigará 10 mil moradores e deve ser totalmente concluída em 2021 (COREIA..., 2010). A evolução de sua construção será transmitida ano a ano, para todo o mundo, durante o GP da Coreia do Sul de Fórmula 1.

Em televisão aberta, as transmissões ocorrem aos sábados, com uma hora de treino classificatório que define as posições da largada, e aos domingos, com a corrida de duas horas⁷. As imagens externas da cidade são exibidas principalmente durante o treino classificatório. Realizado em três baterias, os intervalos entre cada uma são o principal espaço para mostrar o entorno do circuito e as belezas do lugar. No Grande Prêmio da Coreia do Sul, planos de uma grande ponte em construção, que dará acesso à futura cidade de Sampo Disctrit, foram ao ar com comentários dos locutores sobre o projeto coreano. Em Valência, planos aéreos do autódromo e das praias cheias do verão europeu são as preferidas. Como muitos dos novos circuitos são de rua, a cidade está presente também durante a corrida, sob os comentários dos locutores. Os momentos monótonos da transmissão são preenchidos com curiosidades sobre o local, opiniões sobre o acesso ao circuito e a rede hoteleira, os *vips* e as esposas dos pilotos que estão no *paddock*, e ainda elogios à arquitetura de regiões revitalizadas ou recém-construídas, normalmente à beira-mar. Uma propaganda efetiva das cidades que querem se colocar num lugar de destaque no competitivo mundo globalizado.

3. VALÊNCIA E O MODELO EMPRESARIAL

Com cerca de um milhão de habitantes e situada às margens do Mediterrâneo, Valência abraçou o empresariamento urbano como estratégia de desenvolvimento nos anos 90, e desde então vem investindo para se promover como um dos principais destinos turísticos da Europa. 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.

O primeiro passo, portanto foi estabelecer o pacto político. Com um sistema democrático que permite a reeleição contínua, tanto a cidade de Valência como a

⁷ Na TV a cabo se exhibe também os dois treinos livres de sexta-feira e o treino livre da manhã de sábado.

Comunidade Valenciana (formada pelas províncias de Alicante, Castellón e Valência) estão nas mãos do conservador Partido Popular (PP) desde meados dos anos 90. Rita Barberá chegou à prefeitura em 1991, enquanto políticos do PP se revezam na presidência da Comunidade Valenciana desde 1995. A força do PP é baseada principalmente na ideia de que o partido conseguiu colocar Valência no mapa internacional. Governos local e regional estão tão alinhados que um chega a responder por projetos do outro na imprensa. A fama dos políticos valencianos, no entanto, não é das melhores na Espanha, com acusações de desvios e corrupção⁸, principalmente após a crise financeira mundial de 2008.

3.1 CALATRAVA, CIDADE DAS ARTES E DAS CIÊNCIAS E O PORTO

Curiosamente, o principal símbolo da Valência atual foi uma iniciativa do partido de oposição, o Partido Socialista Obreiro Espanhol (PSOE), em 1989: a Cidade das Ciências. Ao assumir a presidência da Comunidade Valenciana em 1995, o PP solicitou ao arquiteto valenciano Santiago Calatrava⁹ o redesenho do projeto, eliminando alguns ícones do plano socialista, como uma torre de comunicação de 370 metros, e o rebatizando de Cidade das Artes e das Ciências, nome dado também ao novo bairro criado no local. Inaugurado em 1998 numa área de expansão imobiliária, o complexo arquitetônico e cultural é considerado hoje o principal atrativo da cidade com seu “esplendor futurista”, como definiu o jornalista Ronny Hein, na edição de maio de 2011 da revista da TAM. Ele foi além e sentenciou que Calatrava está para Valência assim como Gaudí para Barcelona, explicando que “não é preciso ser nenhum entendido em arquitetura para perceber que ali, sim, está acontecendo algo de muito novo”.

A linha seguida por toda a reportagem é comparar cidades de maneira competitiva; compará-las parece mais fácil que entendê-las em suas especificidades. Hein prossegue:

8 Um dos casos mais conhecidos é o do deputado Carlos Fabra, que foi presidente da Câmara dos Deputados de Castellón por 16 anos e deixou o cargo em julho de 2011. Ele ganhou na loteria diversas vezes e está sendo acusado de suborno e tráfico de influência pela Justiça (EL JUEZ..., 2011).

9 Santiago Calatrava estava envolvido no desenho da Cidade das Ciências idealizada pelo PSOE, e após um período de paralisação das obras conseguiu se aproximar do PP para remodelar e dar continuidade ao projeto.

É nesse ponto (de inovação) que Valência emparelha com Madri e Barcelona. Como em suas rivais mais famosas [...] a *movida* continua. Os recursos estão mais escassos, por conta da crise econômica europeia, mas é notável a vibração dos valencianos com a cara cosmopolita que deram pra sua cidade, diferente, por exemplo, de Sevilha, que cultua suas tradições e sua alma moura acima de tudo.

Valência, olhando para frente, com sua arquitetura futurista, estaria em pé de igualdade na competição com suas “rivais” Madrid e Barcelona; já Sevilha estaria parada no tempo, avessa ao desenvolvimento e envolta às tradições.

A superficialidade do julgamento dicotômico mostra o desconhecimento tanto da cidade dita cosmopolita como da tradicional. O fato refletido na reportagem é que Valência soube se adaptar à velocidade da leitura do novo turista (e jornalista) global de acordo com seus objetivos. Para o público almejado pela cidade, se impressionar com as obras de Calatrava é muito mais fácil que perceber os detalhes dos prédios do bairro medieval do Carmem. Um remete ao futuro, o outro ao passado, um comunica rápido, o outro nem tanto (dependendo do olhar sequer comunica). A sensação da obra de Calatrava tem o tempo certo desse novo turista que não tem tempo, que registra as cidades com a mesma fugacidade que divide suas impressões online e parte para o próximo destino, fatalmente com as mesmas características do anterior. Talvez por isso o arquiteto tenha se tornado referência internacional e seus projetos se espalhado pelo mundo.

Santiago Calatrava foi de fato um personagem chave desse reposicionamento¹⁰ da imagem de Valência, de uma cidade média de influência regional para uma cidade global. A cidade, que foi sempre conhecida na Europa pela produção de laranjas, se tornou o “monocultivo de Calatrava” segundo Llátzer Moix, autor do livro “Arquitetura milagrosa: Façanhas dos arquitetos estrela na Espanha de Guggenheim”. Moix mostra como os políticos espanhóis passaram a acreditar nos efeitos positivos de edifícios de arquitetura espetacular depois do êxito de Bilbao, e descreve os efeitos em várias cidades do país. Em Valência, ele lista os valores das obras de Santiago Calatrava na Cidade das Artes e das Ciências: o *Palau de les Arts Reina Sofia* estava estimado em € 84 milhões, mas em 2006 já havia consumido € 346 milhões, 310% a mais que o previsto; o *Museo de las Ciencias Príncipe Felipe* em € 142 milhões, 129% a mais; o *Umbráculo* € 33 milhões, 121% acima; e o *Hemisférico* € 30 milhões, 66% a mais do que o orçamento inicial.

¹⁰ Usa-se propositalmente um termo do marketing comum em referência a marcas e produtos, adequado ao processo ocorrido em Valência.

Calatrava faz questão de ser visto como um artista, já que também é escultor, e nenhuma restrição financeira deve impedir que um artista expresse sua arte. O *Agora*, que estava previsto para custar € 41 milhões e apesar de ainda não estar totalmente concluído já consumiu € 90 milhões, foi desenhado num guardanapo de papel, num sopro de inspiração do arquiteto, em um jantar com o então presidente da Comunidade Valenciana, Francisco Camps (CIUTAT, 2012).

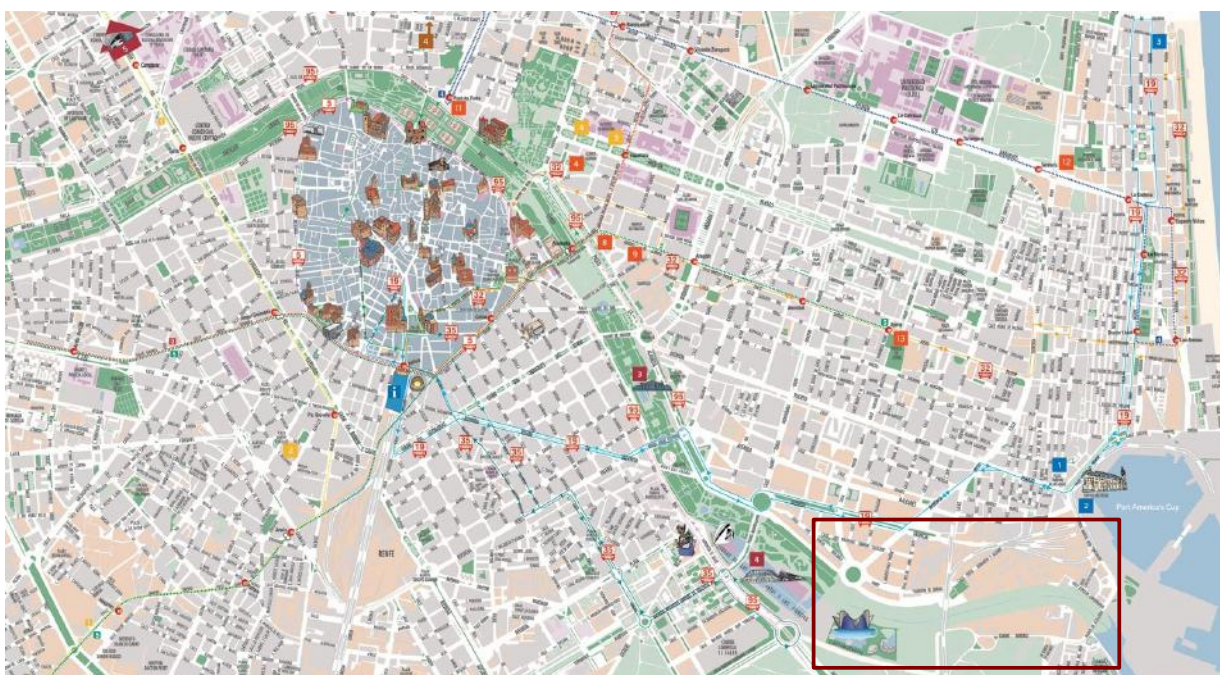
A quase exclusividade de Calatrava – que projetou todos os edifícios da Cidade das Artes e das Ciências com exceção do Oceanográfico – se justificaria pela harmonia que o arquiteto dá ao conjunto de edifícios. Ele não participa mais de concursos de arquitetura e tem carta branca dos políticos valencianos, apesar dos devaneios financeiros. Isso porque Calatrava oferece aos governantes exatamente o que eles querem: a imagem de uma cidade futurista, global, onde está “acontecendo algo de muito novo”, como descreveu o jornalista Ronny Hein, o que traz prestígio internacional e aceitação pública. Mas essa imagem tem um preço, e Calatrava sabe cobrá-lo. Estima-se que até o fim de 2005 ele já teria recebido € 48 milhões apenas pela redação de projetos e direção de obras em Valência, entre eles um projeto de três torres para o Porto de Valência, que nunca saiu do papel, ao custo de € 15 milhões (FERRANDIS, 2011). Os pagamentos a Calatrava são todo feitos com cheque bancário, sem o pagamento do IVA (Imposto sobre valor agregado), já que o arquiteto tem residência na Suíça (MOIX, 2010).



Cidade das Artes e das Ciências. Em primeiro plano, o Ágora, obra mais recente de Calatrava na região e onde acontece o torneio de tênis ATP Open 500 e o Fashion Week. O edifício é utilizado por duas semanas das 52 do ano, e sofre com goteiras nos dias de chuva. O projeto ainda não está totalmente concluído, faltando as viseiras da cobertura (CIUTAT, 2012).

Como muitas das cidades portuárias, Valência tem uma área de antigas fábricas e galpões inoperantes e terrenos públicos disponíveis. O Plano Geral de Ordenação Urbana de 1988 previu a requalificação do Porto de Valência através da conexão da cidade com o litoral, possível através da ampliação do porto em direção ao Sul. O principal elemento unificador da cidade com o mar seria o antigo leito do Rio Turia. Após a inundação de 1957, conhecida como a *Gran Riada de Valencia* com centenas de mortos e muitos danos materiais, o rio que cruzava a cidade foi desviado ao sul. O antigo leito – após grande mobilização da sociedade civil que impediu que fossem construídas auto-pistas no local – foi transformado em um parque urbano, o *Jardín del Turia*, que corta a cidade de uma ponta a outra com quase 10 km de extensão. A região que hoje se encontra ao lado da Cidade das Artes e das Ciências foi a mais recente etapa da urbanização do antigo leito do rio, faltando ainda a parte final que fará a conexão com o porto.

O plano de urbanização da região, chamado de *Delta Verde del Turia*, prevê uma área mista de altos edifícios comerciais e residenciais com duas torres principais. O circuito urbano de Fórmula 1, construído em 2008, corta o que será esse parque e a nova área urbanizada. O porto já havia passado por reformas para receber a *America's Cup*, a mais prestigiada regata do iatismo mundial, em 2007.



Em destaque, região do antigo leito do rio Turia, que está em fase de urbanização (VALENCIA). O projeto do Delta Verde do Turia utiliza-se da Fórmula 1 como promotora de atração de recursos, já que o circuito urbano corta o local e uma taxa a novos empreendimentos seria utilizada pra este fim.



O projeto do Delta Verde do Turia, com o circuito de Fórmula 1 (AUMSA).



Uma visão da região em janeiro de 2012: um estacionamento sem carros e poucos edifícios. Abaixo, o mapa do circuito com a área em destaque (TONY, 2011)



3.2 FÓRMULA 1, ELEIÇÕES E PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA

Com a Cidade das Artes e das Ciências construída e o plano de urbanizar o Porto em marcha, Valência optou por investir em grandes eventos esportivos para divulgar a cidade e atrair investimentos. Como o único objetivo desse tipo de turismo é a entrada de divisas, o cliente desejado é o que pode gastar mais. A elite global, que transita pelos países com desenvoltura, se torna então alvo predileto dessa política pública. Em Valência, isso fica claro pelos esportes escolhidos. A cidade recebeu o *America's Cup*, mais famosa e prestigiada regata do iatismo internacional, etapas do circuito Mundial de Tênis e, desde 2008, é sede do Grande Prêmio da Europa de Fórmula 1. O altíssimo preço dos ingressos, muitos reservados para pacotes turísticos vendidos no exterior, reforça que boa parte dos cidadãos não é o público preferido da própria cidade.

Os grandes eventos internacionais, por outro lado, projetam Valência internacionalmente e atuam diretamente na autoestima da população, e sua realização está vinculada ao projeto de poder dos políticos locais. Poucos meses antes das eleições de 2007, o presidente da Comunidade Valenciana, Francisco Camps, candidato a reeleição pelo PP, 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. O custo? Zero. “Não custará nem um euro aos cofres públicos”, disse Camps na ocasião. Ele conseguiu se reeleger em 2007 e outra vez em 2011, mas em julho do mesmo ano deixou o cargo para se defender da acusação de receber presentes como ternos, relógios e sapatos de empresas privadas (HERNÁNDEZ e GARRIDO, 2009).

O custo zero logo se converteu em 85 milhões de euros para a construção da pista (TOLEDO, 2011) que, como não poderia ser diferente, passa por uma ponte projetada por Calatrava. Segundo o modelo proposto, a Fórmula 1 traria uma forte expansão imobiliária à região do porto e o governo então recuperaria, através de uma taxa especial aos novos empreendimentos, o valor gasto nas obras (VELERT, 2007). Se o sucesso do plano já era questionável, a crise econômica mundial em 2008 tratou de torná-lo inviável, e o montante investido nunca retornou aos cofres

públicos. Além disso, foi criada a *Valmor Sports*, empresa privada responsável pela montagem e desmontagem do circuito urbano e por gerir os direitos comerciais da prova, que assinou contrato com a *Fórmula One Management* de Bernie Ecclestone. A presidência ficou a cargo de Fernando Roig, um dos empresários mais ricos do país, dono da equipe de futebol *Villa Real*, de uma cadeia de supermercados e de diversas outras empresas .

O GP da Europa em Valência recebeu 115 mil espectadores em 2008, número que caiu para cerca de 80 mil nos anos seguintes. Com a receita principal vinculada à venda de ingressos, a *Valmor Sports* não conseguiu cumprir com seus compromissos e repassou para a Comunidade Valenciana a responsabilidade de depositar os € 18 milhões anuais fixos – apenas para sediar o evento – na conta de Bernie Ecclestone. Esse valor é estimado, já que as cláusulas do contrato são confidenciais e o custo real nunca foi divulgado. O governo se defende afirmando que os benefícios econômicos são óbvios e foram detalhadamente listados pelo Instituto Valenciano de Pesquisas Econômicas, apesar do documento também ser confidencial (TOLEDO, 2011).



A expansão imobiliária, que cobriria os investimentos públicos para a construção do circuito de Fórmula 1 e os custos do evento, não aconteceu. Um dos únicos edifícios da região, o *Metrovacesa Resort Valencia* (centro da imagem acima), tem apartamentos anunciados a € 150 mil no site oficial da construtora; o valor inicial era de € 380 mil (METROVACESA, 2012). Na mesma região, espaços vazios e placas de terrenos à venda.

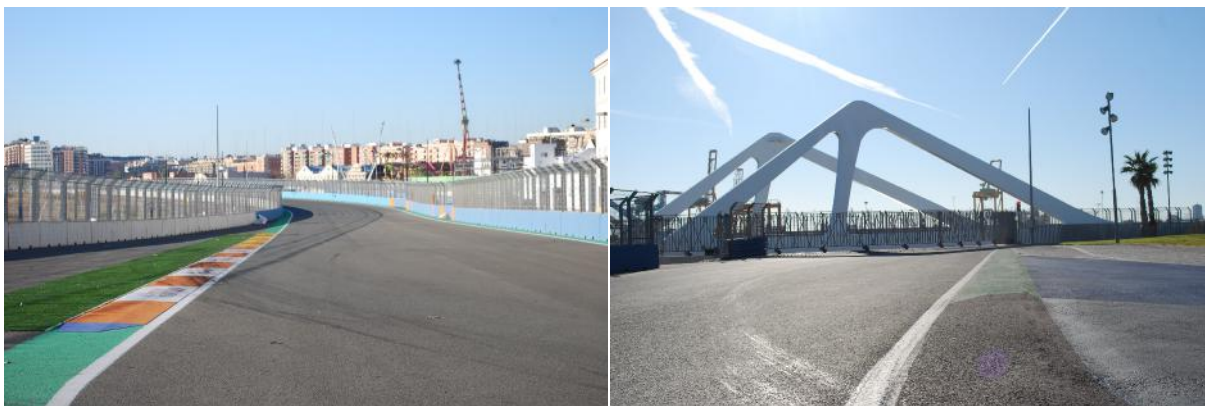
3.3 FÓRMULA 1, BAIROS 0

Nem todos, porém, concordam que a Fórmula 1 é um bom negócio para a cidade. Os “indignados” – grupo que tem se mobilizado contra a crise econômica do país e o desemprego – e as associações de moradores da região protestaram na etapa de 2011. Questionou-se os gastos com o evento e a situação dos milhares de estudantes que assistem aula em salas pré-fabricadas, porque o governo alega não ter recursos para a construção de colégios (TOLEDO, 2011). Parte do grupo também acampou em uma das praças mais degradadas do local, a menos de um quilômetro do circuito, para contestar a falta de investimentos no bairro, justificando a frase que ficou conhecida na cidade: “Fórmula 1, bairros 0”. A experiente prefeita Rita Barberá, que em julho de 2011 completou 20 anos no poder, disse que a frase é “absolutamente falsa”, repetindo que o evento traz impactos positivos à economia valenciana (RITA..., 2011).

Barberá também acusa os críticos de serem contra o desenvolvimento. “Os que dizem não a Fórmula 1 são os mesmos que dizem não ao AVE (trem bala entre Madri e Valência inaugurado no fim de 2010)”, declarou ao El País (BARBERÁ..., 2011). Vincular investimentos distintos – infraestrutura de transportes e manutenção de um evento internacional – é uma forma de tachar genericamente os que questionam as prioridades dos gastos públicos como opositores do progresso e, mais do que isso, opositores da cidade. Estariam parados no tempo, como os de Sevilha, sem visão de futuro nem senso para os negócios do mercado global. Ser avessa a qualquer crítica e ao próprio debate político é uma característica da cidade empresarial, que tem no consenso estabelecido pelo pacto entre as diferentes esferas de poder, tanto públicas como privadas, um projeto de cidade intocável e inquestionável, sem dúvida benéfico aos pactuados. O discurso de Barberá em defesa da Fórmula 1 foi em resposta a boatos de que a cidade quis romper o contrato com Bernie Ecclestone pelos seguidos prejuízos do GP de Fórmula 1 desde 2008.

Após duas décadas de modelo empresarial, Valência é uma cidade cara e que sofre com o desemprego principalmente dos jovens, como boa parte da Espanha. De certo é que o modelo de desenvolvimento adotado nas últimas duas décadas foi pouco inclusivo, e apesar da crise o governo insiste em investir dinheiro público em grandes eventos que garantem lucro a um grupo específico de

empresários, empregos temporários para parte da população e diversão aos turistas. Um projeto que a cada eleição é ratificado pela maioria dos valencianos, que nunca se sentiram tão conectados ao mundo. Morar em uma capital global parece ser um orgulho maior que as dificuldades inerentes à sobrevivência nela, o que os políticos já perceberam e manejam com habilidade para se manter no poder. O agravamento da crise, no entanto, pode mudar o quadro político da cidade nos próximos anos.



Imagens do circuito urbano de Valência. À esquerda, a região que se esperava a expansão imobiliária que ainda não aconteceu, e à direita a ponte de Calatrava desmontada e inoperante. Boa parte do circuito urbano fica inutilizado durante o ano e é aberto apenas para a corrida.

4. CONCLUSÃO

Há um consenso em Valência de que o tempo dos grandes eventos esportivos chegou ao fim. O próprio governo do PP, que seria o último a admitir as irracionalidades dos gastos públicos, anunciou em dezembro de 2011 uma série de medidas que alteram a gestão dos eventos na cidade. “Os grandes eventos estão sob revisão completa e absoluta. Eles não são viáveis como têm sido até agora. Os grandes eventos tiveram um valor importante até agora, mas as circunstâncias nos obrigam a priorizar”, disse o vice-presidente da *Generalitat Valenciana*, José Ciscar. Uma dessas medidas foi a estatização da *Valmor Sports*, empresa responsável pela gestão da Fórmula 1 que somava prejuízos. Segundo Ciscar, Valência só continuará a sediar uma etapa da categoria pela dificuldade em romper o contrato com Bernie Ecclestone, o que poderia dar ainda mais prejuízo. “Com os contratos assinados, não podemos ser imprudentes porque a pena pode nos custar mais. Temos de encontrar soluções equilibradas” (FEIJÓ, 2012).

Eddie Cottle, autor do livro “South Africa's World Cup: A Legacy for Whom?”, define a política de investimento em grandes eventos esportivos de uma “economia da suposição” (PRAÇA, 2011). Segundo ele, não é possível dimensionar o gasto em eventos versus a quantidade de turistas ou investimentos que os mesmos podem atrair para as cidades; logo, essa conta não seria tão trivial como parece, ou como querem que pareça. O argumento seria apenas uma forma de legitimar uma quantidade enorme de gastos que, no caso da África do Sul, foram convertidos em lucro para a Fifa livre de impostos.

A Comunidade Valenciana, no fim de 2011, era a segunda província mais endividada da Espanha, com 19,9% do seu PIB (LA DEUDA..., 2012). Os cortes têm atingido até mesmo a educação, e os protestos estudantis, que ficaram conhecidos como “Primavera Valenciana”, têm sido duramente reprimidos pela polícia, com imagens de jovens feridos rodando o mundo. O sociólogo José Miguel Iribas, em entrevista à revista *Miralls* (2011) sobre a política de eventos da cidade, já havia destacado que Valência é uma exceção na Europa. De fato, o mapa da Fórmula 1 em 2012 mostra que a categoria tem se expandido em direção a países sob regimes democráticos de pouco controle social ou ditaduras, muitas vezes sem nenhuma tradição no esporte, onde o evento cumpre outras funções que não o simples entretenimento e a atração de turistas.

No hay ningún país serio del mundo, al menos ninguno de los países ricos del Norte de Europa, que esté desarrollando una política casi exclusivamente basada en los eventos. [...] Es algo más propio de dictaduras o países donde anida la corrupción que necesitan legitimarse, dar una imagen menos dura. Y también de países emergentes que quieren acreditar su pujanza, como es el caso de Brasil”.

Semelhanças marcam o discurso e as ações de Valência e cidades de países em desenvolvimento que tem apostados nos megaeventos. No Rio de Janeiro, as duas se aproximam não só por terem construído complexos culturais com nomes praticamente iguais – Cidade das Artes¹¹ e Cidade das Artes e das Ciências –, pelo investimento em edifícios do arquiteto Santiago Calatrava para ressignificar espaços da cidade¹² ou ainda por articular visitas do papa Papa Bento XVI em grandes

11 A Cidade da Música, construída na gestão de Cesar Maia, foi rebatizada para Cidade das Artes pelo prefeito Eduardo Paes.

12 O arquiteto valenciano projetou o Museu do Amanhã, principal obra do projeto Porto Maravilha, no região central do Rio de Janeiro.

encontros¹³. Tanto uma como outra prometem intervenções urbanas em parceria com a iniciativa privada a custo zero para os cofres públicos – o que a ao fim não se concretiza – e também destacam a coesão do seu pacto político como fundamental para o desenvolvimento urbano¹⁴. Mas há também diferenças profundas entre as duas cidades. O Rio de Janeiro é uma grande metrópole e ainda sofre com graves problemas de habitação, saneamento, transporte público, violência, saúde e educação, incomparáveis aos da cidade espanhola. Isso torna ainda mais questionável a priorização dos gastos públicos frente às necessidades básicas da população carioca.

O fato é que países que convivem com a miséria e a violência nem sempre conseguem, ao sediar grandes eventos, isolar a cidade idealizada pelo departamento de marketing da cidade real. Em 2010, o piloto inglês Jenson Button sofreu uma tentativa de assalto nas imediações de Interlagos, em São Paulo, no GP Brasil de Fórmula 1; seu carro foi cercado por homens armados com metralhadoras, mas ele conseguiu escapar. A notícia se espalhou rapidamente, expondo ao mundo a insegurança da maior metrópole do Brasil. A Índia, que estreou no campeonato Mundial em 2011, possui um quarto das pessoas famintas e um terço das crianças desnutridos do mundo (POPULAÇÃO..., 2010). Por mais moderno que seja o circuito, por mais espetaculoso que seja o jogo de câmeras da transmissão, não precisa ser muito perspicaz pra perceber que aquilo é falso, oco, que não se sustenta.

A Fórmula 1, como indutora do crescimento econômico a partir de investimentos externos, assim como outros eventos esportivos, ainda tem que provar sua eficácia numa análise detalhada caso a caso. Mas além do questionável retorno financeiro e da falta de transparência dos gastos públicos, fica claro que está em disputa dois projetos opostos de cidade. Um que enxerga na promoção da imagem de riqueza uma oportunidade para atração de recursos do turismo de alto luxo e do mercado imobiliário especulativo, o que em tese geraria desenvolvimento econômico. O outro que acredita que a imagem da cidade deva ser reflexo de sua espontaneidade e criatividade, de um lugar justo em primeiro lugar para os seus cidadãos, tendo o turismo como consequência natural, e que portanto os investimentos devem priorizar a cidade vivida pelos moradores, independente de

13 O papa foi recebido em um grande evento em Valência, em 2006; o Rio de Janeiro receberá Bento XVI na Jornada Mundial da Juventude Católica, em 2013.

14 O slogan do Governo Estadual do Rio de Janeiro é “Somando Forças”.

renda. Uma lógica cada vez mais enfraquecida diante do apelo fácil e funcional ao espetáculo e da consolidação da diferenciação e do individualismo como valor nas sociedades capitalistas.

REFERÊNCIAS

ABOUT Valmor Sports. Valencia Street Circuit. Disponível em: http://www.valenciastreetcircuit.com/valmor_sports_eng.html. Acesso em: março, 2012.

AUMSA. Masterplan del Ámbito Grao Cocoteros. Disponível em: <http://www.aumsa.es/masterplan/sectorgrao.htm>. Acesso em: março, 2012.

BARBERÁ dice que ya se negocia prorrogar la fórmula 1 y cambiar de nuevo la fecha. El País, Valencia, 27, junho, 2011. Actualidad. Disponível em: http://elpais.com/elpais/2011/06/27/actualidad/1309162629_850215.html. Acesso em: março, 2012.

BORJA, J.; CASTELLS, M. As cidades como atores políticos. *Revista Novos Estudos*. São Paulo, Cebrap, n.45, jul. 1996, p.152-166.

BOTELHO, Adriano. A produção do espaço e o empresariamento urbano: o caso de Barcelona e seu Fórum das Culturas de 2004. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, SP, Nº16, pp. 111-124, 2004.

CIUTAT de les Arts i les Ciències. Cuando Éramos Cultos, Espanha: La Sexta, 2012. Programa de TV.

COHEN, Jason. With Some Rich Car Fans, Formula One Could Work. *The New York Times*, Texas, 23, julho, 2011. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2011/07/24/us/24ttsports.html>. Acesso em: março, 2012.

COREIA quer criar cidade ao redor de autódromo. *LANCE!NET*, 18, outubro, 2010. Fórmula 1. Disponível em: http://www.lancenet.com.br/formula1/Governo-coreano-criar-cidade-autodromo_0_355764530.html. Acesso em: março, 2012.

EL JUEZ imputa a Carlos Fabra por los presuntos delitos de cohecho y tráfico de influencias. *El Mundo*, Castellón, 1, junho, 2010. Disponível em: <http://www.elmundo.es/elmundo/2010/06/01/valencia/1275388352.html>. Acesso em: março, 2012.

FEIJÓ, Paulo. Governo de Valência que cortar gastos com grandes eventos. *F1 team*, 6, janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.f1team.com.br/valencia-quer-renegociar-acordo-firmado-com-ecclestone/>. Acesso em: março, 2012.

FERRANDIS, Joaquín. Camps pagó 15 millones a Calatrava por unas torres que no se construyeron. *El País*, Valência, 8, novembro, 2011. Política. Disponível em:

http://politica.elpais.com/politica/2011/11/08/actualidad/1320778748_549626.html. Acesso em: março, 2012.

FIX, Mariana. A “Fórmula mágica” da “parceria”: operações urbanas em São Paulo. In revista Cadernos de Urbanismo: ano 1, n.3. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Urbanismo, 2000.

FÓRMULA 1 pode captar US\$ 1,5 bi com IPO em Cingapura. Veja, Castellón, 21, março, 2012. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/formula-1-pode-captar-us-1-5-bi-com-ipo-em-cingapura>. Acesso em: março, 2012.

GRAND PRIX, grand prizes. The Economist, 13, julho, 2000. Disponível em: http://www.economist.com/node/6012?story_id=6012. Acesso em: março, 2012.

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.

HEIN, Ronny. Cidade de Futuro. Revista da TAM, São Paulo, maio, 2011. Disponível em: <http://www.tamnasnuvens.com.br/revista/site/zoom.html?path=content/image/2011/maio/popup/&id=102&qt=172>. Acesso em: março, 2012.

HERNÁNDEZ, José Antonio e GARRIDO, Lydia. El Bigotes regaló a Camps trajes, zapatos, pulseras y entradas de circo. El País, Valencia, 3, agosto, 2009. Política. Disponível em: http://elpais.com/diario/2009/08/03/espana/1249250405_850215.html. Acesso em: março, 2012.

IRIBAS, José Miguel. “La política de grandes eventos del PP ha fracasado”. Revista Miralls, Valencia, 15, dezembro, 2011. Disponível em: <http://www.revistamiralls.es/?p=2710>. Acesso em: março, 2012.

LA DEUDA pública española cerró 2011 en el 68,5 por ciento del PIB, su máximo histórico. EuroEFE.com, Espanha, 16, março, 2012. Disponível em: http://www.euroefe.com/1311_noticias/1512350_la-deuda-publica-espanola-cerro-2011-en-el-68-5-por-ciento-del-pib-su-maximo-historico.html. Acesso em: março, 2012.

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

RITA Barberá: 'La frase Fórmula 1, barrios, 0' es 'totalmente falsa'. Levante-EVM.com, Valencia, 28, junho, 2011. Actualidad. Disponível em: <http://www.levante-emv.com/valencia/2011/06/28/rita-barbera-frase-formula-1-barrios-0-totalmente-falsa/819810.html>. Acesso em: março, 2012.

MARICATO, Ermínia e FERREIRA, João Sette Whitaker. Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? In Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras, 2002.

MAPA-MUNDI. Google Maps. Mapa do mundo com marcações feitas pelo autor. Escala: 1:200.000.

METROVACESA. Viviendas. Disponível em: <http://www.metrovacesa.com/web/productos/viviendas/promocion/obra-nueva/valencia/metrovacesa-resort-valencia/13.257/>. Acesso em: março, 2012.

MR FORMULA One. The Economist, 13, março, 1997. Disponível em: http://www.economist.com/node/369345/print?Story_ID=369345. Acesso em: março, 2012.

NOVAIS, PEDRO. Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”: deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano. Rio de Janeiro, 7Letras, 2010.

PINHEIRO, Daniela. A Copa do Cabo ao Rio. Revista Piauí, Rio de Janeiro, maio, 2010. Disponível em: <http://revistapiauui.estadao.com.br/edicao-44/questoes-economico-ludopedicas/a-copa-do-cabo-ao-rio>. Acesso em: março, 2012.

POPULAÇÃO passa fome na Índia. EFE - UOL Mais, São Paulo, 19, agosto, 2010. Disponível em: <http://mais.uol.com.br/view/6146340>. Acesso em: março, 2012.

PRAÇA, Alexandre. África do Sul 2010: legado no bolso da Fifa e seus parceiros. Le Monde Diplomatique Brasil, 01, novembro, 2011. <http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1041>. Acesso em: março, 2012.

SANCHEZ, Fernanda et alli. Produção de sentido e produção do espaço: convergências discursivas nos grandes projetos urbanos. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n.107, p.39-56, jul./dez. 2004.

SASSEN, Saskia. A cidade global. In: LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Liana Maria da Frota; NABUCO, Maria Helena (Org.). Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1993, pp. 187-202.

SCHUEY. Ecclestone insiste em levar a F1 até Paris. Autosport, Portugal, 1, junho, 2007. Disponível em: <http://autosport.sapo.pt/ecclestone-insiste-em-levar-a-f1-ate-paris=f27006>. Acesso em: março, 2012.

THRILLING 2010 season boosts Formula One TV audiences. Formula 1.com, 21, janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html>. Acesso em: março, 2012.

TOLEDO, Belén. Cacerolada contra el circuito urbano de Fórmula 1. Público.es, Valencia, 26, junho, 2011. España. Disponível em: <http://www.publico.es/espana/383970/cacerolada-contra-el-circuito-urbano-de-formula-1>. Acesso em: março, 2012.

TONY. FIA Formula 1 World Championship – Grand Prix of Europe Spain – Valencia. Road & Race, 24, junho, 2011. Disponível em: <http://roadandrace.co.za/2011/06/24/f-i-a-formula-1-world-championship->

[%E2%80%93grand-prix-of-europe-spain-%E2%80%93valencia/](#). Acesso em: março, 2012.

VAINER, Carlos. “Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano”. In: ARANTES, O., MARICATO, E. e VAINER, C. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

VALENCIA. VLC Turismo Valencia. Mapa da cidade de Valência (Espanha). Disponível em: <http://www.guiavalencia.com/mapa-de-valencia.html>. Acesso em: março, 2012.

VELERT, Sara. Los vecinos de la zona cargarán con el coste del circuito de fórmula 1 en Valencia. El País, Valencia, 4, outubro, 2007. Disponível em: http://elpais.com/diario/2007/10/04/cvalenciana/1191525478_850215.html. Acesso em: março, 2012.