



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0623/2020**

Historicamente, o automóvel foi posto a duras provas, especialmente corridas, ganhando seu espaço no mundo esportivo. A primeira competição do gênero foi realizada em 1887, em Paris, apenas um ano após a invenção do automóvel por Carl Benz e Gottlieb Daimler. Em seus primórdios, no final do século passado, o esporte automobilístico tinha como objetivo principal demonstrar a velocidade e a segurança dos carros.

As primeiras provas foram disputadas entre cidades. Em 1894, foi realizada na França a primeira corrida entre Paris e Rouen, organizada pelo jornal parisiense Le Petit Journal. Cento e dois carros inscreveram-se para percorrer o trajeto de 126 quilômetros, mas somente 26 ficaram prontos a tempo e destes, cinco não passaram nos treinos.

Em 1906, começou um novo capítulo na história do automobilismo. O Automóvel Clube da França organizou o primeiro assim chamado Grand Prix, em Le Mans, o precursor dos futuros grandes prêmios de Fórmula 1. As inscrições limitaram-se aos fabricantes de automóveis, que enviaram seus melhores pilotos e veículos para a corrida.

Foi o primeiro GP realizado em circuito fechado, com 12 voltas (total de 64 milhas) a serem percorridas ao longo de dois dias. Dos 32 pilotos que largaram, 11 chegaram à reta final. O húngaro Ferencz Szisz venceu o GP num Renault de 90 cavalos, tendo percorrido 1.236 quilômetros à velocidade média de 101 quilômetros por hora.

No início do século, vários países já possuíam o seu automóvel clube: França, Bélgica, Itália, Suíça, Holanda, Áustria, Alemanha e Estados Unidos. Em 1904, havia sido fundada a Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, que mais tarde se transformaria na FIA (Federação Internacional de Automobilismo).

A organização criou os regulamentos que deram aos projetistas e construtores a liberdade de desenvolver carros cada vez mais velozes. Foi daí que se originou o moderno conceito de "Fórmula 1", como espécie de laboratório da indústria automobilística.

A pista de Brooklands, na Inglaterra, correspondia bem a este princípio. Construída por Hugh Locke King em 1906, ela tinha como objetivo permitir que a indústria britânica testasse seus novos modelos em competições de alta velocidade (até 160 km/h).

Cinco anos depois da estreia em Le Mans, o automobilismo mundial ganharia outro de seus clássicos. A primeira edição das 500 Milhas de Indianápolis, em 1911, foram vencidas por Roy Harroun, pilotando um Marmon a 120 km/h. A partir de 1934, com a ascensão de Adolf Hitler ao poder, a Alemanha passou a participar das corridas com a Mercedes-Benz e a Auto Union (hoje Audi), com motores capazes de atingir 300 km/h.

Os alemães também introduziram diversas inovações nas corridas, como chassi tubular, amortecedores hidráulicos e rodas de dimensões diferentes. Foi nessa época que surgiram pilotos talentosos como Tazio Nuvolari, Hans von Stuck, Bernd Rosemeyer e Carlo Pintacuda.

Em 1950, foi disputado o primeiro Campeonato Mundial de Pilotos, que deu origem ao atual Campeonato de Fórmula 1. O primeiro campeão foi o italiano Giuseppe Farina, que corria pela Alfa Romeo.

No Brasil, a realização dos grandes eventos automobilísticos no país teve início no ano de 1933 com a inauguração, no Rio de Janeiro, do Circuito da Gávea. O trajeto, de rua, saía da

Praia do Leblon, seguia pela Avenida Niemeyer, passava por uma gruta, subia e descia alguns morros, inclusive onde, hoje, é a Favela da Rocinha, até voltar ao Leblon.

No total, eram 12 quilômetros e 50 curvas, algumas tão fechadas quanto se pode imaginar uma curva fechada. O piso era, literalmente, misto: asfalto, concreto e paralelepípedos delimitados por trilhos de Bonde.

Parte do trajeto era coisa de maluco: uma das curvas tinha o nome de Trampolim do Diabo, e o trecho da Avenida Niemeyer, beirava um precipício de 30 metros rente ao mar. Os carros que já alcançavam, na época, absurdos 300 km/h nas retas, tinham um parco efeito aerodinâmico, suspensões primitivas e freios que dariam calafrios nos melhores pilotos dos tempos atuais.

O público, sempre entusiasmado, assistia as provas das calçadas. Não havia, sequer, um cordão de isolamento. O evento ficou tão importante, que pouco tempo depois passou a atrair alguns dos maiores pilotos europeus. Quatro anos depois, em 1937, as calçadas do Leblon estavam abarrotadas de gente. Na pista, ou melhor, na rua, alguns dos maiores ases do mundo estavam alinhados para a largada.

No meio deles, ao volante de um dos Alfa, gentilmente cedidos pelos italianos após generosa interferência financeira do Presidente Getúlio Vargas, estava o italiano Carlo Pintacuda. Ao seu lado, no Grid, o Auto Union do alemão Hans Stuck, um dos maiores pilotos da época. Foi uma prova dramática.

Respeitadíssimo da Europa, Pintacuda já era conhecido no Brasil, e como corria com um carro brasileiro, tinha toda a torcida ao seu lado. Pouco mais de 279 quilômetros depois, percorridos em 3 horas e 22 minutos, Pintacuda cruzou a linha de chegada 8 segundos a frente de Stuck. Foi um delírio. A partir de então, Pintacuda passou a ser sinônimo de velocidade entre nós e, definitivamente, as corridas de carro viraram febre no Brasil

Doze anos depois, no GP de Bari de 1949, na Itália, o Brasil entrou de uma vez por todas na mapa no automobilismo mundial. Tido como um marco na história do automobilismo de competição, o GP de Bari daquele ano transformou um brasileiro em lenda. Depois de uma atuação espetacular, Chico Landi, um dos mais promissores pilotos do período, obteve uma vitória inesquecível.

Landi pilotou uma Ferrari que trazia em seu chassi a numeração 0004. Foi a 1ª vitória de um carro totalmente projetado pelo comendador Enzo Ferrari na história. Também foi a 1ª vitória de um piloto brasileiro em uma prova internacional no exterior, e com um detalhe bastante significativo: se ela tivesse ocorrido poucos meses depois teria sido a primeira de um brasileiro na Formula-1, já que o 1º. Mundial da categoria foi disputado, oficialmente, em 1950.

Na primeira década da história da F-1, quatro foram os pilotos brasileiros que se aventuraram pela categoria. E sem qualquer respaldo financeiro, nenhum deles teve chance de vitória: Chico Landi, Hermano Silva Ramos, Gino Bianco e Fritz D'Orey tiveram 20 participações da F1, no total.

D'Orey prometia muito, mas perdeu a vida em um acidente nas 24 de Lê Mans de 1960, o que foi um grande choque para os pilotos em atividade no Brasil e que, literalmente, construíam o automobilismo de competição no País.

Na época - início da instalação da indústria automobilística brasileira -, os abnegados e apaixonados pela velocidade se uniram para viabilizar competições de alto nível no País. E tudo ficou mais fácil com o apoio de algumas das principais montadoras do período, mais notadamente da DW e da Willys, além, claro, do trabalho de geniais empresários, como os Malzoni (de Matão) -, que literalmente construíam carros de competição e saíram desbravando pistas (muitas delas de rua), pelo Brasil.

No meio deles, Mário Cesar de Camargo Filho, o imbatível piloto das DKWs nº 10. E o mais importante tudo: Araraquara fez parte da história.

A Porsche GT3 Cup Challenge Brasil é uma competição automobilística do Brasil que utiliza apenas Porsches GT3 preparados para as pistas. Diferencia-se de outras competições da marca ao redor do mundo por ser inteiramente organizada por uma única empresa.

O primeiro campeonato monomarca da Porsche foi disputado na Alemanha, em 1986. O sucesso motivou a Porsche a criar em 1993 uma competição de nível internacional,

denominada Porsche Supercup, cujas corridas são todas disputadas como preliminares de GPs de Fórmula 1, em especial na Europa e nos Estados Unidos.

Vários países passaram a ter suas Carrera Cup ou GT3 Cup nacionais - o nome oficial varia de acordo com conveniências locais. Em 2005, o Brasil passou a ter seu campeonato, denominado Porsche GT3 Cup Challenge Brasil. O sucesso pode ser mensurado pelo número de participantes: em apenas um ano, o número de carros inscritos cresceu 11 para 24. Além disso, o Porsche GT3 Cup Challenge Brasil é uma das categorias preliminares do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1.

O ano de 2005 marcou a estréia do Porsche GT3 Cup Challenge Brasil, o primeiro campeonato monomarca da Porsche na América do Sul. Disputado exclusivamente pelos modelos 911 GT3 Cup, ele segue a mesma fórmula de sucesso do Porsche Supercup (que realiza todas suas corridas como preliminares dos Grandes Prêmios de Fórmula 1 disputados na Europa e Estados Unidos) e dos Carrera Cup e GT3 Cup nacionais (existentes na Europa, Ásia e Oceania).

Todos os carros participantes ficam aos cuidados da organização da categoria, com suporte da Stuttgart Sportcar, importadora oficial da Porsche no Brasil. Com isso, fica assegurada igualdade de preparação para todos os competidores. O piloto não tem qualquer preocupação com a preparação dos automóveis. Ele precisa apenas chegar ao autódromo e correr.

A cada evento, é montada uma infra-estrutura voltada não apenas para o bom desenvolvimento da competição, mas também para o conforto e conveniência dos pilotos (e de seus familiares), mecânicos, jornalistas e convidados. Para proporcionar maior tranquilidade aos pilotos, a estrutura e o serviço de atendimento médico é coordenado pelo dr. Dino Altmann. Com experiência em vários GPs de Fórmula 1, a equipe do dr. Dino Altmann atua em várias categorias importantes do automobilismo brasileiro, como a Stock Car.

A organização do Porsche GT3 Cup Challenge Brasil tem apoio da Porsche AG, por meio da divisão Motorsport. Cada evento tem duas provas, cada uma com 25 minutos de duração e ambas com pontuação válida pelo campeonato. Os pontos são atribuídos na seguinte escala: 20, 18, 16, 14, 12, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 e 1, respectivamente do vencedor ao 15º colocado. Esta pontuação é aplicável a todos os pilotos que percorrerem pelo menos 50% do total de voltas completado pelo vencedor da prova. Caso um piloto classificado entre os 15 primeiros percorra entre 25% e 49% do total de voltas do vencedor, a pontuação é aplicada pela metade.

São Paulo sedia este grande evento anualmente, e inclusive é a principal capital cultural do Brasil, tendo-se consolidado como local de origem de toda uma série de movimentos artísticos, esportivos e estéticos ao longo da história do século XX. Possui o status de sede de muitas das principais instituições culturais do Brasil.

É em São Paulo que existe o maior mercado para a cultura, tendo hoje se consolidado como a principal capital cultural do Brasil e uma das 12 Capitais Culturais do Mundo, segundo pesquisa, realizada pelo jornal britânico, The Guardian e que foi encomendada, pela prefeitura de Londres, por ordem, do então prefeito; Boris Johnson.

A cidade sedia eventos esportivos de importância nacional e internacional, como o Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1, realizado no Autódromo de Interlagos, o São Paulo Indy 300, evento que faz parte da IndyCar Series e é realizado no Circuito Anhembí e o Aberto de São Paulo de Tênis, realizado no Complexo de Tênis do Parque Villa-Lobos.

E com o objetivo de trazer o esporte cada vez mais próximo da sociedade paulistana, o campeonato Porsche GT3 Cup Challenge merece ter o reconhecimento e ser memorável na Cidade de São Paulo.

A Cidade de São Paulo sediou o primeiro campeonato de Porsche GT3 Cup Challenge. Antes de 2005, realizar um campeonato internacional monomarca Porsche com sede no Brasil, nos moldes dos existentes na Europa, parecia somente um sonho.

Sonho que começou a se realizar em 16 de abril de 2005, com 12 carros na primeira largada do Porsche GT3 Cup Challenge, em Interlagos. Um campeonato inspirado no exterior, mas com uma filosofia totalmente brasileira: todos os carros participantes aos cuidados de uma única equipe, garantindo a igualdade de preparação e a competitividade das provas.

Todos os 12 carros já tinham pilotos definidos, mas ainda havia mais interessados em disputar o campeonato. Na segunda corrida do ano já eram 15 no grid. Inicialmente o calendário compreendia corridas apenas em São Paulo. Mas a oportunidade de realizar uma prova em Curitiba foi aproveitada e os pilotos gostaram de correr em outros circuitos. Naquele mesmo ano, a categoria ainda faria a corrida preliminar do GP do Brasil de Fórmula 1, em outubro. Em menos de um ano, o Porsche GT3 Cup Challenge já tinha reputação suficiente para integrar importantes eventos internacionais.

O Porsche GT3 Cup Challenge dobrou de tamanho em pouco mais de um ano: em julho de 2006, na quinta etapa da temporada, a categoria tinha 24 Porsche 911 GT3 Cup. Em 2007, a categoria teve a inclusão de mais dois novos circuitos: a abertura da temporada em Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, e Santa Cruz do Sul, no Rio Grande do Sul.

Já em 2008, o quarto ano de disputa, o Porsche GT3 Cup Challenge passou por sua primeira evolução tecnológica com a chegada dos novos Porsche 911 GT3 Cup da geração 997, com motor de 3,6 litros e 420 cv (30 a mais que os Cup 996 utilizados nos três primeiros anos), com câmbio sequencial e freios sem ABS.

Mas os 996 não ficariam muito tempo longe das pistas: eles voltaram em 2009, com a criação da categoria Light. Nesse mesmo ano, a prova de abertura da temporada foi realizada em Curitiba como preliminar da etapa brasileira do WTCC - o campeonato internacional de carros de turismo da FIA (Federação Internacional do Automóvel). Essa experiência também seria repetida no ano seguinte.

A internacionalização do Porsche GT3 Cup Challenge começou em 2010, com a realização de uma prova no autódromo de Buenos Aires, na Argentina. Uma experiência tão bem sucedida que motivou a busca por novas praças: Portugal (Estoril em 2011-2012 e Algarve em 2012-2013) e Espanha (Barcelona, 2013). A temporada de 2011 marcou ainda a segunda evolução tecnológica: a categoria Cup passou a usar os 997 com motor de 450 cv e a Light adotou os carros com motor de 420 cv.

Em 2012, um crescimento ainda maior. Com quase 50 carros, as duas primeiras etapas da temporada foram disputadas em Portugal, no histórico circuito do Estoril e no moderníssimo Algarve. Além das provas preliminares da Fórmula 1, a categoria foi também convidada a integrar a primeira corrida no Brasil do WEC, campeonato mundial de endurance da FIA. Um reconhecimento que, com o tempo, virou confiança no trabalho da Porsche GT3 Cup Challenge.

A temporada de 2013 chegou depressa, e com ela o reconhecimento oficial do Porsche GT3 Cup Challenge como categoria internacional pela FIA. A primeira categoria de origem brasileira a receber essa chancela da entidade máxima do automobilismo mundial. Na mesma temporada, a Porsche GT3 Cup Challenge foi também a primeira categoria a correr no recém inaugurado Autódromo do Velo Città, que recebeu homologação da FIA para receber competições internacionais.

Em 2014, mais uma vez a abertura da temporada ocorreu no circuito português do Estoril, marcando a estreia dos novos 991 com motor de 460 cv na Cup, enquanto a Challenge herdava os 997 de 450 cv. Neste mesmo ano, a categoria completou sua terceira participação como preliminar do FIA WEC, além da décima participação consecutiva como preliminar do GP Brasil de F1, tendo como piloto convidado o norte-americano Patrick Dempsey. Durante a temporada, a categoria ainda recebeu para treinos os campeões mundiais de F1 Nelson Piquet e Emerson Fittipaldi.

Portanto, não há dúvidas de que a Cidade de São Paulo é anfitriã para todos os esportes, até porque cumpre uma importante função de inclusão social. Ao tirar jovens das ruas e das drogas, ele ajuda no combate a violência, contribuindo assim na garantia de segurança pública e nas melhorias de saúde humana.

É relevante destacar que em um país como o Brasil, marcado pela desigualdade social, o esporte pode ser visto como caminho para ascensão social. Prova disso é o exemplo da judoca, campeã olímpica e mundial brasileira, Rafaela Silva que encontrou no esporte uma forma de superar a dificuldade e conseguir o sustento da família. Desse modo, percebe-se que o incentivo à prática de esporte vai além da mera preservação da saúde física e mental, posto que contribui com a paz social, a amizade e a integração da sociedade com o apoio do Poder Executivo.

Por tudo isso, restando evidenciadas as razões que amparam a propositura deste Projeto e que demonstram o relevante interesse público de que se reveste, submeto o presente projeto de lei à apreciação e solicito a colaboração dos Vereadores desta Casa para a aprovação deste importante Projeto de Lei.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 07/10/2020, p. 109

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.saopaulo.sp.leg.br](http://www.saopaulo.sp.leg.br).