

VANESSA BÁRBARA



Banco Imobiliário Radical

Número de participantes: cinco a dez. Tabuleiro: Banco Imobiliário. Objetivo: Conquistar Itaim, Pinheiros, Berini e mais três territórios à escolha. Categoria: Gestão de Negócios Imobiliários. Local: Cidade de São Paulo.

Como jogar: Cada empreiteiro corrupto começa com 500 dinheiros, quatro notas de 100 e um cheque nominal para um deputado. Ao cair numa casa do tabuleiro, deve ir até o local, comprá-lo e erguer um guindaste. O referi-

do empreiteiro poderá instalar seguranças fortemente armadas para espantar os outros jogadores, durante os cinco anos que vai demorar para concluir a obra. Em cada terreno, um mapa mostrará o nostálgico histórico de escândalos da região, como "Primo de Maluf cobra R\$ 6 milhões do município", "MP denuncia empreiteiros envolvidos no escândalo da educação" e "A lista de Zuleido".

A PARTIDA
O jogador lança os dados, mas pode contratar um con-

tador para abafar o resultado. Além de logradouros como Santa Cecília, Perdizes e Jova Rural, é possível comprar a Companhia do Metrô – nesse caso, o sujeito entra numa licitação fraudulenta e se compromete a entregar três estações nos próximos 20 anos. Pode até mesmo alegar que serão estações da Linha Ocre, que ligam o nada a uma plataforma deserta. Se anunciar a integração "Jardim São Paulo-Mandaqui", ganha a admiração da banca. Tirando sete, o executivo pode arrematar a Avenida 9

de Julho e demolir instantaneamente os corredores de ônibus. Com dez no dado, tem direito a escolher um cartão de Sorte/Revés. Algumas das opções são: "Você fraudou a Previdência, recebe \$45 milhões", "Você errou no botox, perca \$10 em direitos de imagem", "Você fotografou uma imagem santa no azulejo da cozinha, receba \$5" ou "A polícia matou os seus rivais no tráfico, receba \$100". Lembrem-se: mesmo os jogadores mais poderosos podem acabar na prisão, mas

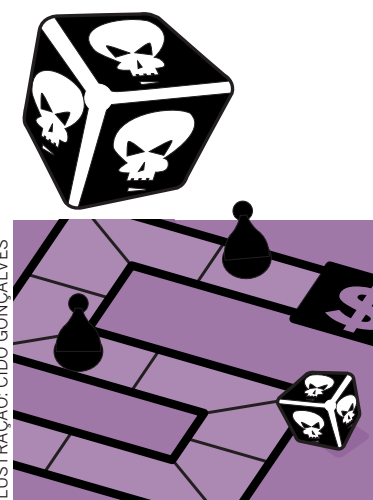


ILUSTRAÇÃO: CIDO GONÇALVES

só ficam se não tiverem advogados. De lá, saem direto para uma Concessionária de Importados Alemães (\$500) e podem fazer uma bela terraplenagem na região do Itaim por apenas 300 dinhei-

ros. Outras opções de Sorte/Revés são: "Você encontrou um esquilo morto no seu refrigerante. Receba \$600 em indenizações", "Você foi casado por decoro parlamentar, mas continua na Comissão de Ética do Senado. Receba \$400". Em vez de irem à falência, os jogadores vão à Europa. Término do jogo: ganha aquele que tiver mais obras pela metade e falir os transportes públicos. Como alternativa, ganha aquele que roubar a banca sem chamar a atenção da imprensa. ●

Paulistânia

O piloto das antigas

Bird Clemente lança livro com suas aventuras em Interlagos



SERGIO NEVES/AE

Edison Veiga

Prestes a completar 71 anos – seu aniversário é no dia 23 de dezembro –, o ex-piloto paulistano Bird Clemente sente-se no alto do pódio. "Esse pessoal da internet fica articulando um monte de coisa para cultivar a imagem dos carros antigos", comenta. "Pô, a gente se envolve por todo esse clima." Não é para menos. No início do mês, o piloto das antigas foi homenageado pela revista especializada *Racing* com o prêmio "Capacete de Ouro", o Oscar do automobilismo nacional, em reconhecimento pelos mais de 50 anos dedicados ao esporte. E na última segunda lançou seu *Entre Ases e Reis de Interlagos*, um saboroso livro com histórias e fotos de um tempo em que ser piloto era quase romântico. "Sou de uma época em que não tinha a segurança e a organização de hoje em dia", lembra. "Não usávamos cinto de segurança e nem um algodãozinho no ouvido." Seqüela das décadas de motores barulhentos, o ouvido esquerdo de Bird não funciona bem, aliás.

Como gosta de lembrar, o interesse pelo automobilismo foi herdado do pai. Argentino, Francisco Clemente era fã das corridas e acompanhou com admiração a carreira de seu conterrâneo Juan Manuel Fangio, pentacampeão mundial de Fórmula 1. "Papai comprou um rádio potente, o Zenith Transoceanic, para ouvirmos as transmissões das provas", lembra.



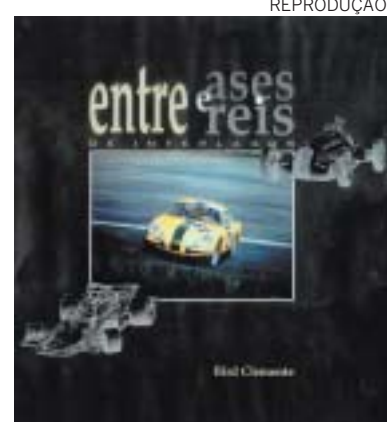
COMEMORAÇÃO – Bird em festa após vencer as 25 Horas de Interlagos, em 1973, com um Ford Maverick

Tão logo tirou a carteira de motorista, Bird resolveu se tornar piloto também. Aos 20 anos, com um Fiat Millicento disputou a terceira edição das Mil Milhas Brasileiras. Uma quase estréia, já que o carro quebrou nas primeiras voltas. Foi somente o primeiro dos 82 desafios de sua carreira – 45 deles em Interlagos. "Devo ser o piloto que mais correu nesse autódromo", acredita.

A época era de puro amadorismo. "Ninguém se dedicava integralmente às pistas", afirma. "Eu me dividia entre as corridas e o trabalho com meu pai, em uma indústria do ramo de papel." No final do ano 1950, quando a indústria de carros Vemag montou seu departamento de competição, Bird pas-

sou a integrá-lo. Não recebia salário, mas gozava do privilégio de sempre ter carro novo, para uso particular, bancado pela empresa. Ficou lá até 1963. Saiu porque recebeu um tentador convite para mudar de time.

O projeto da Willys lhe pareceu muito interessante. Para levá-lo, a montadora ofereceu algo inédito aos competidores da época: salário. Era cinco vezes mais do que ele ganhava na firma de seu pai. "A partir daí, os pilotos passaram a ser mais reconhecidos no Brasil", frisa. Na Willys, teve companheiros que se tornariam famosos na Fórmula 1, como o bicampeão Emerson Fittipaldi, seu irmão Wilsinho e José Carlos Pace, o Moco – que posteriormente emprestaria seu nome ao Autódromo de Interlagos.



LIVRO – Lançado na segunda

mo de Interlagos. Quando não havia corrida, eles faziam o que apelidaram de "cirquinho". "Eram demonstrações de desempenho e habilidades pelo País todo, uma espécie de show sobre rodas", conta. En-

cantavam o público com manobras pelas ruas das cidades, divulgando a marca e promovendo as vendas dos carros.

Em maio de 1970, dividindo um Opala com seu irmão, Nilson, venceu as 24 Horas de Interlagos. Três anos depois, também ao lado de Nilson, mas desta vez no comando de um Ford Maverick, conquistou três provas no autódromo paulistano: as 25 Horas, em agosto; os 500 Quilômetros, em setembro; e as Mil Milhas, em dezembro. Em maio do ano seguinte, nas 25 Horas de Interlagos, encerrou sua carreira. "Acabei batendo no começo e não concluí a prova."

Nascido na Barra Funda, Bird já morou no Pacaembu e em Higienópolis. Há 30 anos vive em um condomínio na Granja Viana, em Cotia, Grande São Paulo. Ali, nada de ronco de posantes automóveis. Na companhia da mãe – uma lúcida e simpática senhora de 96 anos –, da segunda mulher, e de um de seus quatro filhos, o que ele mais ouve são canários, pintasilgos, sabiás, tucanos e o saltitar suave dos dois coelhos de estimação que não param quietos no espaçoso quintal.

Quando sai pelas ruas – tem um Astra e um Corolla, mas seu xodó é um Fusca ano 1967 totalmente original, presente de um amigo – reconhece que não conta com a mesma habilidade de antes. "Não tenho vergonha nenhuma de dizer que meus reflexos estão adormecidos", diz. "Por causa da idade, não sinto mais prazer em manejar um

carro. É difícil conseguir prestar atenção em várias coisas ao mesmo tempo."

Além do pesado fluxo de carros, Bird destaca um problema do trânsito paulistano que não existia em sua juventude: os motoboys. "Eles fazem uma arruaça nas ruas, mas são necessários. É preciso acabar com a hipocrisia", afirma. O ex-piloto defende iniciativas como a faixa exclusiva para motos da Avenida Sumaré. "São necessários espaços para que os motoboys circulem, sem ter de ficar costurando entre os carros", explica. "Mas os problemas de trânsito não se resolvem com marketing. E, sim, com engenharia, com projetos."

E de onde vem o nome Bird, que ele mesmo concorda que muitos não entendem, muitos pensam que é apelido? "Meu pai era admirador de um famoso oficial da Marinha dos Estados Unidos, o almirante Richard Evelyn Byrd, um dos conquistadores dos pólos. Trocou o 'y' pelo 'i'", explica. "Ele queria que eu tivesse um nome curto e sem igual, porque achava que eu iria ser um cara diferente."

Tornou-se um dos precursores do automobilismo nacional, representante de uma época anterior ao glamour vivido por Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Ayrton Senna e – por que não? – Felipe Massa. "Antes, o automobilismo era tupiniquim. Os astros éramos nós. Eu fui um piloto tupiniquim, da elite do automobilismo brasileiro", orgulha-se. ●