

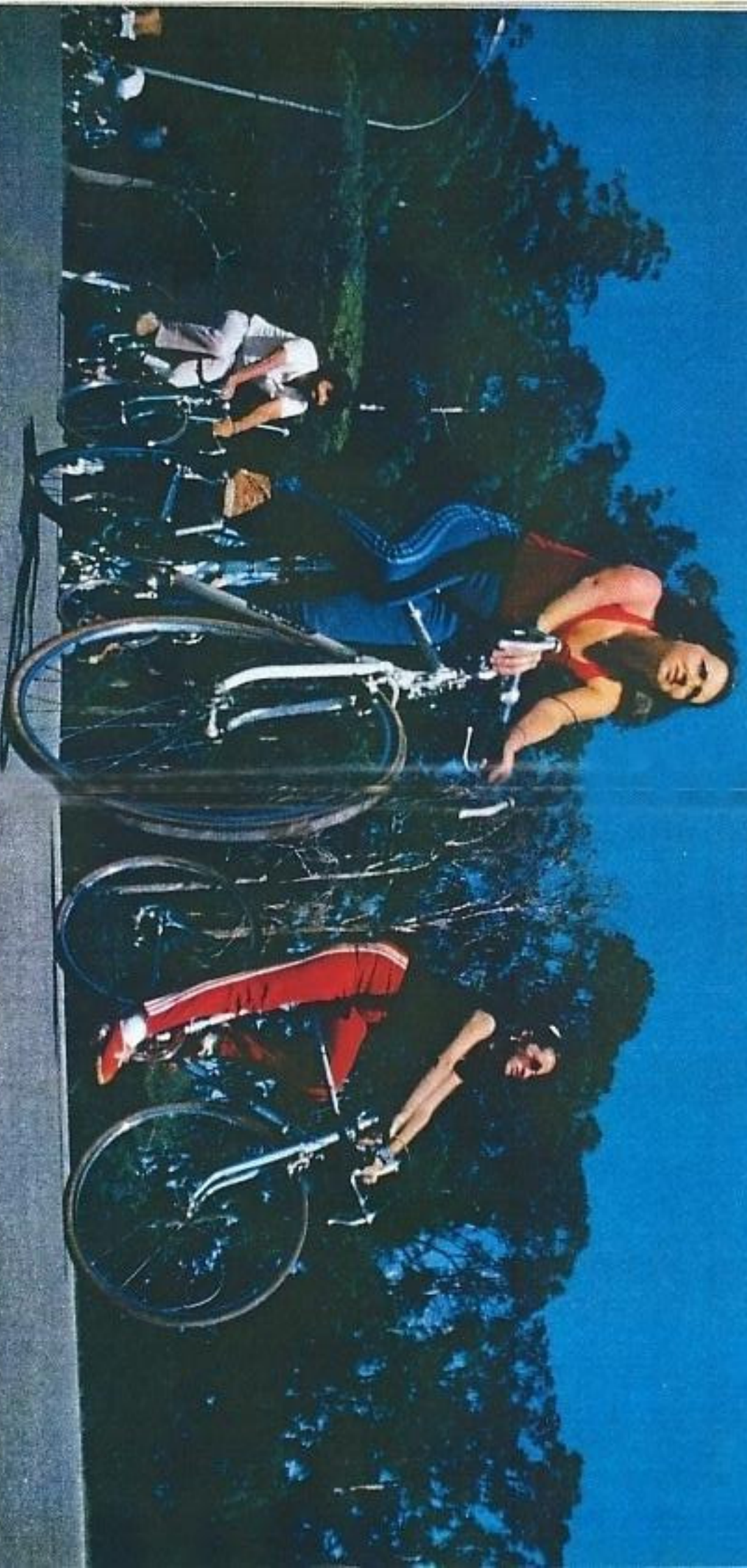
PEDALAR: SIMPLES, SAUDÁVEL E BARATO



Um momento para a família toda.

Inventada há quase duzentos anos, a bicicleta está de novo na moda. É um excelente exercício para se manter a forma - e só exige um pouco de equilíbrio.

TEXTO DE ROBERTO COIMBRA — FOTOS DE IRENEU MISHIYAMA



Escolha a bicicleta certa. Tratada com carinho, ela dura a vida toda.

Como a corrida, a bicicleta é um exercício que exige bom coração e bom pulmão. Por isso os médicos recomendam que se comece a pedalar devagar, percorrendo pequenas distâncias, entre 10 a 15 km por dia, em marcha lenta.

Leves e sofisticadas

Ao contrário de franceses, holandeses e italianos, os brasileiros não são um povo ciclista. Mesmo assim, os fabricantes nacionais produziram em 1980 mais de 2,7 milhões de bicicletas, quase 50% a mais que no ano anterior. E nos últimos anos as fábricas têm oferecido modelos sofisticados, mais leves, esportivos e de dez marchas, semelhantes aos importados. Entre os modelos existentes, as opções são muitas.

A regra básica ao se comprar uma bicicle-



Depois de pedalar, uma ótima disposição.

ta é a adaptação do quadro (os tubos que formam a armação central) à altura do ciclista. Para isso, mede-se a altura que vai do início da coxa até o chão e subtraem-se 25 cm: a medida encontrada é a altura do quadro. Assim, quem tiver até 1,70 m de altura deverá comprar uma bicicleta de quadro 53 ou 54 cm. E, acima disso, de 56, 57 ou 60 cm.

Além dos modelos nacionais, em algumas lojas especializadas podem ser encontrados componentes importados, como o guidão italiano Cinelli, freio e câmbio Campagnolo (considerado o fabricante da melhor bicicleta do mundo), pedais da marca japonesa Shimano, aros de alumínio franceses, Rígida ou Ava, e pneus Wolber, Vittoria ou Clément.

Há ainda os acessórios próprios para ciclistas, como a camisa com bolso traseiro (Cr\$

1 500,00); o tradicional calção preto, tipo bermuda, com reforço de camurça (Cr\$ 1 500,00) e as sapatilhas com travas (Cr\$ 1 500,00) também geralmente pretas.

Manutenção

Uma bicicleta pode durar a vida toda, se for bem conservada. Para isso são necessários alguns cuidados:

- Limpe a bicicleta com um pano embebido em uma solução de gasolina e querosene em partes iguais. Evite lavá-la com água, pois isso pode retirar a graxa que lubrifica o eixo dos pedais, além de oxidar os metais.
- De 15 em 15 dias, aplique óleo para máquina de costura na corrente. Nas bicicletas com marcha, lubrifique o eixo do câmbio.
- Quando os cabos dos freios começarem a desfilar, substitua-os por novos.
- Calibre de modo correto os pneus (nas bicicletas esportivas, 55 libras na frente e 60 atrás).
- Se a bicicleta ficar parada durante muito tempo, mantenha os pneus sempre cheios.
- Deixe a corrente com uma folga ideal, que é de 2 cm na parte inferior. Verifique sempre as folgas nos freios, guidão e rodas.
- Não troque de marcha quando a bicicleta estiver parada.
- Faça uma revisão geral de seis em seis meses, em oficina especializada.

MODELOS PARA TODOS OS GOSTOS

Sofisticadas, esportivas, de passeio — há bicicletas de todos os tipos e para todos os gostos. Entre a variedade de modelos existentes no mercado são muitas as opções. Eis algumas delas:

Caloi 10 — Câmbio de dez marchas, aro 27, quadros 53 e 56 cm, dispositivo para rápida retirada da roda, freios com duplo conjunto de maçanetas, pneus tubulares (sem câmara). Preço médio: Cr\$ 22 000,00.

Caloi Sprint 10 — Câmbio de dez marchas, aro 27, quadros 53 e 56 cm, freios com duplo comando, pedais com refletores. Preço médio: Cr\$ 16 500,00.

Caloi Ceci 3 — Feminina, câmbio de três marchas, aro 26, guidão em V, cesta na frente, bagageiro e bomba de ar. Preço médio: Cr\$ 14 000,00.

Caloi Peri — Câmbio de três marchas, guidão em V, bagageiro, aro 27, bolsa lateral. Preço médio: Cr\$ 14 500,00.

Caloi Jovem — Câmbio de três marchas, aro 24, quadro de 40 cm, pneus tubulares, freios com dupla posição. Preço médio: Cr\$ 16 000,00.

Caloi Barraforte Luxo 3 — Câmbio de três marchas, bagageiro, farol com dinamômetro, lanterna traseira, pedais com refletores. Preço médio: Cr\$ 12 500,00.

Caloi Fórmula C-3 — Câmbio de três marchas, aro 20, tamanho regulável a partir dos 8 anos, selim com protetor. Preço médio: Cr\$ 15 500,00.

Caloi Dobrável — Aro 20, regulável a

partir dos 8 anos, bomba de ar. Preço médio: Cr\$ 9 000,00.

Monark Positron — Câmbio de dez marchas, com pré-seleção de marchas e painel, aro 27, quadro de 53 cm, freios de duplo comando, pneus tubulares. Preço médio: Cr\$ 22 500,00.

Monark Super 10 — Câmbio com dez marchas, aro 27, freios de duplo comando, pedal com refletores. Preço médio: Cr\$ 17 500,00.

Monark Super Jr. — Câmbio com cinco marchas, aro 22, pedal com refletores. Preço médio: Cr\$ 13 000,00.

Ipanema III S — Feminina, câmbio com quatro marchas, aro 26, cesta removível, bagageiro, refletor traseiro. Preço médio: Cr\$ 16 000,00.

Barra Circular Super 10 — Câmbio de quatro marchas, aro 26, farol com dinamômetro, lanterna traseira, bagageiro, pedal com refletor. Preço médio: Cr\$ 18 500,00.

Monareta LS — Guidão "easy rider" (alto), garfo imitando amortecedor, selim regulável, aro 20. Preço médio: Cr\$ 12 500,00.

Monareta — Dobrável, aro 20, guidão e selim regulável, refletor traseiro. Preço médio: Cr\$ 11 000,00.

Peugeot 10 — Câmbio de dez marchas, aro 27, quadros de 54, 57 e 60 cm, freios de dupla regulagem com duplo comando, pneus tubulares. Preço médio: Cr\$ 25 000,00.

Peugeot Competição — Importada, câmbio de doze marchas, aro 26 com as mesmas características da Peugeot 10. Preço médio: Cr\$ 35 000,00.

Peugeot Turismo — Aro 26, freios com duplo comando, bagageiro, pedal com refletor. Preço: Cr\$ 15 000,00.

Brandani Esportissima — Câmbio com dez marchas, aro 27, freio com duplo comando, pneus tubulares. Preço médio: Cr\$ 17 000,00.

Brandani Senhora — Feminina, aro 26, farol de dinamômetro e lanterna traseira, bagageiro. Preço médio: Cr\$ 12 000,00.

Brandani Barra Dupla — Aro 26, farol de dinamômetro e lanterna traseira, bagageiro. Preço médio: Cr\$ 16 500,00.

Há ainda no mercado dispositivos próprios para transportar bicicletas na traseira dos carros. Os três modelos existentes têm características semelhantes, podendo transportar até duas bicicletas: Transcaloi (Cr\$ 2 800,00), Monark (Cr\$ 2 300,00) Bicicar (Cr\$ 1 800,00).

As casas especializadas que vendem peças e componentes de bicicletas importadas são poucas. Em São Paulo há a General Cycle (r. Pedroso de Moraes, 809, Pinheiros), Tekaciclo (r. João Calchouira, 690, Itaim) e Casas Alberto (r. Vitória, 578, Centro). No Rio, Ciclotec (r. Francisco Otaviano, 67, Copacabana), Casa Quaglio (r. Senador Pompeu, 120, Centro) e Cycle-Rio (r. Figueiredo Magalhães, 494, Copacabana).

Nome de batismo: celerífero. Hoje, para os íntimos, camelo, magrela, maria-pedal.

É uma das poucas máquinas feitas na medida humana. Com um mínimo dispêndio de energia (renovável), produz vento suave no rosto, paisagens panorâmicas, ar puro, ausência de barriga, pernas fortes e disposição para o trabalho. Por ser silenciosa, não impede que se ouçam os sons da natureza. Por não usar gasolina, favorece os cheiros da terra. É uma máquina de prazeres simples — saudável e ecológica. É a bicicleta.

Foi inventada em 1790 por um conde francês, que a batizou de "celerífero" (transporte rápido), e aperfeiçoada em 1816 por um barão alemão. No Brasil, já foi expulsa pelos carros das ruas das grandes cidades. Mas está voltando, agora impulsionada pela implacável realidade nacional da gasolina caríssima, que tornou proibitivas as formas tradicionais de lazer. De qualquer modo, é um bom exercício físico, e que exige pouco: um mínimo de equilíbrio e dinheiro. Com algo entre Cr\$ 10 000,00 e Cr\$ 20 000,00, qualquer pessoa pode se habilitar a viver pelo menos dez anos extras, como atestam pesquisas médicas européias.

Foram os jovens os primeiros a redescobri-la como lazer nas grandes cidades, incentivados de certo modo pelas telenovelas "O Primeiro Amor" e "Água Viva", onde a bicicleta foi um coadjuvante de peso. Apelidada pelos rapazes e moças cariocas de camelo (porque não bebe gasolina), ressurgiu nos bairros da Zona Sul do Rio, onde ir à praia ou simplesmente passear de bicicleta passou a ser um saudável ritual, logo generalizado.

Em São Paulo, chamadas carinhosamente de magrela ou maria-pedal, as bicicletas já ocupam as ruas arborizadas dos bairros residenciais e mesmo as grandes avenidas nos fins de semana, quando o trânsito é menor. O sucesso das magrelas é tão grande, que 200 000 pessoas participaram, no ano passado, do sexto Passeio Ciclístico de São Paulo, mesmo com frio e garoa.

Mas é no Parque do Ibirapuera que se concentra, em São Paulo, a maioria dos ciclistas nos fins de semana. O economista Carlos Rodrigues, de São Bernardo do Campo, traz acoplada no carro sua bicicleta e pedala no parque desde o fim do ano passado.

— Senti necessidade de fazer algum exercício e, como não gosto de correr, resolvi andar de bicicleta. Tem sido ótimo, já perdi alguns quilos e redescobri o ar puro.

Os estudantes Alexandre Correia e Sérgio de Oliveira pedalam todos os domingos do bairro do Itaim até o Ibirapuera, "para encontrar a turma e paquerar". No trajeto, não têm queixas do trânsito, com exceção das ocasionais fechadas de algum táxi, porque aí,



Nos fins de semana, um verdadeiro surto.

então, "não dá pedal" — trocadilhos à parte.

Já Wilson Gomes pedala com os dois filhos pequenos e descobriu que essa é uma das formas mais econômicas e saudáveis de passar o domingo com a família, ao ar livre.

No Rio, além da ciclovia da lagoa Rodrigo de Freitas e da pista do parque do Flamengo, os ciclistas pedalam nos calçadões que margeiam as praias de Copacabana, Ipanema e Leblon. Sem dúvida, um privilégio.

Alcides Dias, de 22 anos, anda de bicicleta desde os 14. Sua raia predileta é o calçadão de Ipanema, de onde vai até a Barra da Tijuca:

— Dou enorme valor à bicicleta porque, logo após pedalar, fico com grande disposição para o que der e vier.

Ivã de Oliveira Filho, 23 anos, faz uma média de 35 quilômetros todos os dias no calçadão de Copacabana e não fica cansado — ao contrário, sente um bem-estar geral. A mesma sensação de Giliana Machado, para quem o ciclismo é passeio, esporte e lazer reunidos.

— Não sei fazer distinção. O que posso dizer é que, quando pedalo, me sinto muito bem. O exercício melhora bastante a minha

respiração, limpando por completo o pulmão.

Um ótimo exercício

Segundo o médico Cláudio Ortega, pedalar estimula os músculos inferiores (pés, pernas, coxas e quadris), que são os mais exigidos, mas também os do tronco, pescoço e braços, além de beneficiar o sistema cárdio-respiratório de modo geral.

O professor Rubens Rodrigues, da Escola de Educação Física da Universidade de São Paulo, destaca que quem anda diariamente de bicicleta é capaz de trabalhar mais e sem fadiga, pois esse exercício dá excelente oxigenação. Mas ele lembra que o exercício precisa ser ordenado, sem interrupções.

— Não adianta sair pedalando e logo parar para repouso. Para se obter um bom resultado, é necessário percorrer certas distâncias em determinado tempo.

Camilo Abud, professor de Medicina Física da UFRJ, assegura que a vantagem em pedalar depende da duração do exercício, da sua intensidade e do terreno. Ao subir um morro, é óbvio que o ciclista estará fazendo mais esforço e precisará de menos tempo de exercício.

Para ele, se todos usassem a bicicleta para se locomover "teríamos pessoas saudias, resistentes, sem problemas de coluna, sem barriga e com excelente capacidade respiratória e cardiovascular".

Abud também destaca o fato de as bicicletas modernas apresentarem um desenho favorável à postura. Antes o ciclista andava curvado sobre o guidão. Agora os braços do guidão estão acima da altura do selim. Isso obriga o ciclista a ficar numa posição ereta.

A LUTA POR MAIS ESPAÇO

Nas grandes cidades, os nossos ciclistas têm de lutar contra o perigoso trânsito das ruas e com a freqüente falta de respeito dos motoristas, que ainda não aprenderam a conviver com este meio de transporte simples e saudável.

Atualmente, as ciclovias, faixas exclusivas para bicicletas, só existem em Curitiba, Goiânia, São Paulo e Rio de Janeiro. Mesmo assim, a de São Paulo, na av. Juscelino Kubitschek, liga nada a lugar nenhum e é usada mais para corridas. No Rio, a ciclovia da Lagoa está mal conservada, com a pista afundando.

Em São Paulo, um arquiteto "bicicleteiro", Sérgio Bianco, realizou um projeto de ciclovia ligando o Parque do Ibirapuera à Cidade Universitária, dois pontos da cidade que concentram o maior número de ciclistas. Mas por enquanto é apenas um projeto e depende, como os demais planos e promessas de ciclo-

vias, da boa vontade do governo em concretizá-lo.

Outro problema que aflige os ciclistas é a falta de lugar para estacionar nas ruas. Isso tem sido solucionado provisoriamente, acorrendo-se as bicicletas nas árvores e postes. Em São Paulo, a Emurb — Empresa Municipal de Urbanismo — já criou um espaço especial em seis estacionamentos, exemplo seguido por uma única empresa particular.

O Conselho Nacional de Trânsito proíbe o tráfego de bicicletas nas rodovias mais movimentadas. Para evitar transtornos, o ciclista que quiser andar em estradas deve entrar em contato com o comando da Polícia Rodoviária Federal da região e obter permissão e orientação para pedalar. Em todo caso, a regra básica ao pedalar em estradas é andar sempre pelo acostamento, em sentido contrário ao do trânsito.