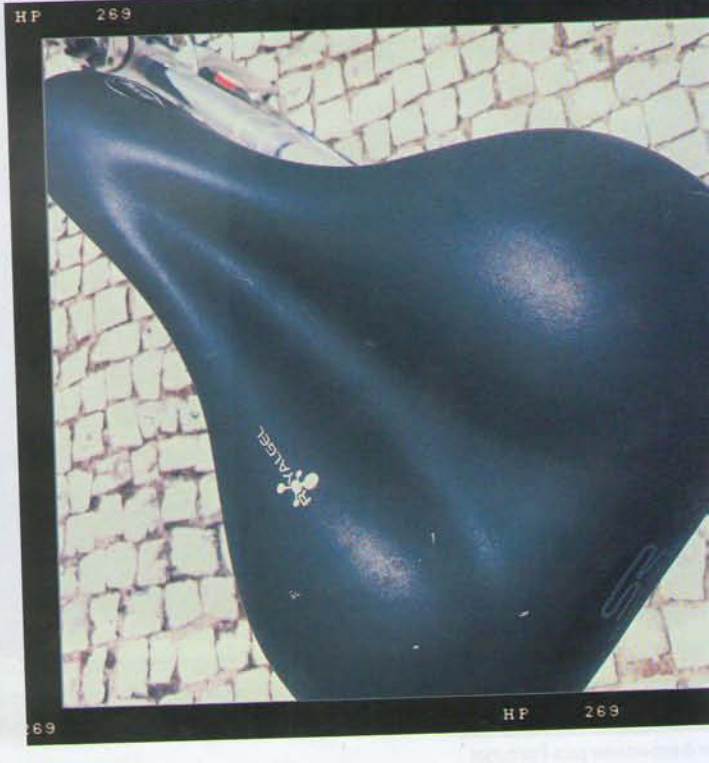
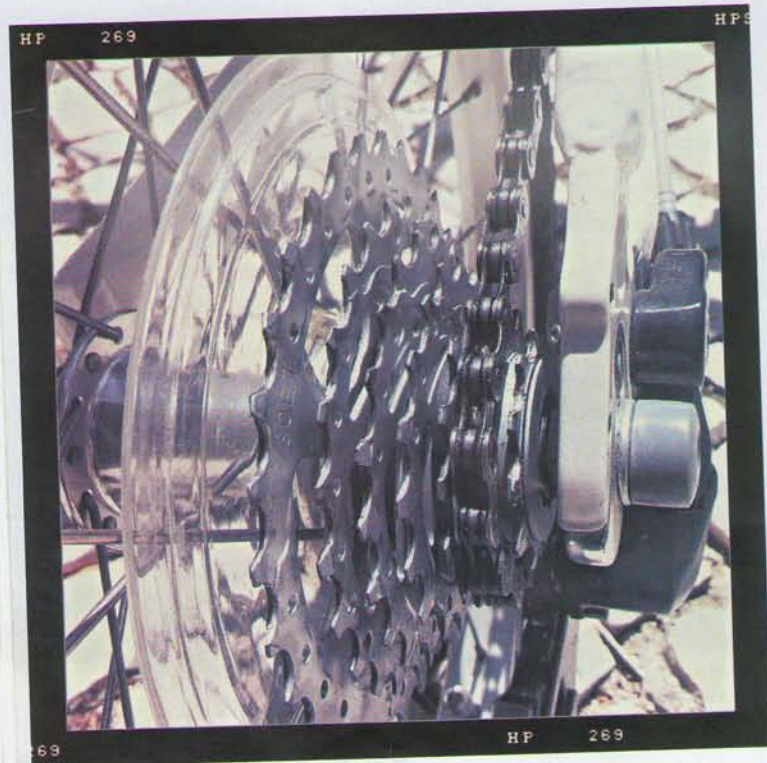


Os gloriosos loucos das bicicletas



É cada vez mais habitual ver passar bicicletas no trânsito tantas vezes caótico.

E são cada vez mais as pessoas que passeiam de bicicleta aos fins-de-semana, por lazer. A uns e a outros, as bicicletas mudaram a vida. E o pedal já se tornou um negócio: abrem lojas e importam-se mais e novos modelos e acessórios.

TEXTO **ELISABETE SILVA**
FOTOGRAFIA **PAULO SPRANGER**/GLOBAL IMAGENS

Passeios marítimos e ciclovias com muitos ciclistas de ocasião, em alguns casos famílias inteiras, do avô aos netos. Quem prefere levar mais a sério a bicicleta aventura-se pelas estradas, os caminhos de terra ficam para quem gosta das emoções fortes do BTT (bicicleta todo-o-terreno). As bicicletas regressaram a um estatuto que andou largos anos esquecido em prol do comodismo e rapidez de conduzir um veículo com motor. Mas nos últimos tempos a realidade portuguesa está a evoluir num sentido que começa a seguir os passos de outras cidades mundiais. Muito além de uma brincadeira de criança ou de um equipamento para quem procura o profissionalismo, agora a bicicleta é também, de pleno direito, um meio de transporte, para alguns um modo de vida.

Aos 12 anos juntou dinheiro para comprar a sua primeira bicicleta. Agora, com 50, diz que comprou uma xpto, mas com o ritmo de vida que tem só a utiliza para passear junto ao rio. Porém, o violoncelista Paulo Gaio Lima admite que gostaria de ir para os ensaios e os concertos de bicicleta – mas tem o senão do tamanho do seu instrumento de trabalho:





«As bicicletas ainda são um brinquedo»

JOSÉ MANUEL CAETANO
Presidente da Federação
Portuguesa de Cicloturismo
e Utilizadores de Bicicleta

Há condições para andar de bicicleta nas cidades portuguesas?

... Há muito a fazer para melhorar as condições para quem opta pela bicicleta em vez do carro.

Mas têm sido construídas várias ciclovias. São insuficientes?

... São folclore. Não se podem só construir ciclovias, estas têm de chegar a algum ponto. Por exemplo, em Lisboa, a de Belém-Cais do Sodré. Começa em lado nenhum, acaba em nenhum lado. Acaba-se por levar o carro para transportar as bicicletas para depois se passear nessas ciclovias. Não há incentivos palpáveis para promover a bicicleta como meio de transporte e esta foi relegada para uma posição secundária, de pouca importância, quase como um brinquedo de criança.

O que é preciso fazer?

... É necessário uma legislação adequada no Código da Estrada, que garanta os direitos dos ciclistas e peões como intervenientes no espaço público, acalmar as velocidades através da introdução de zonas de 30 km/hora. Há também que punir quem excede a velocidade e o estacionamento abusivo. Há um sentimento de impunidade.

Como é que isso se pode mudar?

... Penalizando a mobilidade em automóvel individual, através não só do aumento da carga fiscal nos combustíveis, mas também com uma taxa real das distâncias percorridas, taxa do acesso a zonas urbanas onde se quer reduzir ou retirar por completo o trânsito automóvel, aumentar o custo do estacionamento. O Estado deverá promover o uso da bicicleta entre os funcionários da administração pública, detentores de cargos políticos, forças de segurança, de defesa e protecção civil. Quanto ao IVA, por exemplo, haver isenção ou uma substancial redução deste imposto na compra de bicicletas ou outros incentivos fiscais. Depois são importantes as campanhas publicitárias vendendo a bicicleta de um modo positivo, apelando às emoções. Pode também promover-se sistemas como o *bicybus*, no qual as crianças são escoltadas por ciclistas com experiência.

O que é que a federação faz nesse sentido?

... Temos a campanha de um milhão de utilizadores de bicicleta até 2015. E temos o projecto Portugal Amigo da Bicicleta, certificando empresas e municípios, em diversos escalões, um pouco à imagem do que acontece nos EUA com o projecto Bicycle Friendly America.

A bicicleta ideal

Há que escolher o tipo de bicicleta mais adequado, conforme se destine a rodar na cidade

CIDADE

_ DOBRÁVEIS

Tem sido a grande aposta de algumas marcas. O seu tamanho faz que sejam fáceis de manobrar em pequenos espaços, sendo cada vez mais vendidas como as ideais para andar na cidade. São, por norma, fáceis de dobrar, facilitando quando se entra em transportes públicos, se arrumam no carro ou em casa. As mais baratas rondam os 150 euros. Os preços vão aumentando conforme a marca e o material do quadro. As mais caras podem ultrapassar os dois mil euros.



_ PASTELEIRA

Depois de anos esquecidas pela moda das bicicletas BTT, as pasteleiras voltaram em força ao mercado, ainda que com nomes diferentes como *cross town* ou *citybike*. Com quadros mais modernos e com opção de cesto à frente e/ou atrás, e também com versões mais próximas de BTT, para agradar também ao público masculino, perdendo desta forma o estigma de ser uma bicicleta dirigida para senhoras. Por menos de cem euros pode encontrar-se alguns modelos. Por norma, os preços variam entre 200 e 350 euros para bicicletas de boa qualidade.



_ BTT

O nome diz tudo: todo-o-terreno. Continuam no topo das preferências nas vendas, pois tanto dão para a cidade como para o campo. Fáceis de manobrar (na sua maioria), resistem bem ao passar por obstáculos (buracos, lombas, ruas em calçada, passeios). Uma BTT simples (sem suspensões ou travões de disco) e quadro de aço pode custar cem euros (às vezes menos). Mesmo com suspensão rondam os duzentos euros (as mais baratas). Já com travões de disco, os preços sobem para cerca de 350 euros.



_ ESTRADA

Apesar de serem as indicadas para quem prefere circular no alcatrão, não significa serem a melhor opção para andar no meio do trânsito citadino, exigindo um bom controlo da bicicleta. O formato dos quadros beneficia quem gosta de «rolar» e não para ultrapassar obstáculos. Ainda assim, há quem prefira este modelo, que é dos mais caros no mercado: as mais baratas rondam os trezentos euros.



em percursos de aventura ou competição.

AVENTURA/COMPETIÇÃO

_ BTT

São as mais vendidas, ainda que quando se procure emoções fortes também se exige um maior esforço financeiro. Bicycletas para competição de qualidade rondam os oitocentos euros e são dos modelos mais baratos, pois o normal é o preço rondar os dois mil euros, no mínimo, quando se fala de modelos de grande qualidade. Quadros de alumínio (as de carbono são as melhores), travões de disco, suspensões, são factores a ter em conta e tudo influencia o preço final.



_ DOWNHILL

Não é de admirar que alguns modelos custem mais de dez mil euros. São bicycletas preparadas para percursos difíceis cujos componentes exigem alta qualidade, de que se destacam os que mais diferem relativamente ao BTT: as suspensões dianteiras e traseiras. São modelos construídos para uma função específica: aguentar descidas com obstáculos que mais nenhuma bicycleta aguenta. Por menos de três mil euros é difícil encontrar modelos com qualidade elevada.



_ ESTRADA

Este tipo de modelos tem vindo a ganhar terreno ao BTT nos últimos anos. São bicycletas com muitas especificidades para andar no alcatrão e, sendo uma modalidade em que se procura «rolar» e subidas, há que encontrar bicycletas mais leves, para otimizar o esforço. Como noutros modelos, os quadros de carbono são os melhores, mas mesmo os de alumínio não saem baratos. Por 1500/2000 euros, encontra-se modelos de boa qualidade. Mas os melhores não custam menos de três mil. Quando se procura modelos mais próximos das utilizadas em contra-relógios, cinco/seis mil euros pode ser o valor da factura.



_ BMX

São modelos muitas vezes feitos para crianças. Mas a força da BMX nas competições continua bem viva. Foram criadas há cinquenta anos como forma de imitar o motocrosse e depois evoluíram para os amantes de rampas e outros truques. A popularidade pode não ser a mesma de outros tempos pois, tal como as pasteleiras, perderam terreno com a «explosão» dos modelos BTT, mas continuam a vender-se e por duzentos euros já têm boa qualidade.



O violoncelista Paulo Gaio Lima só lamenta não poder ir sempre de bicycleta para os ensaios.

«Transportar o violoncelo seria difícil!» O músico adora andar de bicycleta e é com agrado que vê que cada vez mais pessoas optam por este meio não só para passear ou para praticar desporto mas também como transporte no dia-a-dia. E partilha da preocupação de muitos: a falta de condições das cidades e o desrespeito dos automobilistas.

Respeito

Um planeamento urbano que não beneficie apenas o uso de carros, uma mudança no Código da Estrada para que defenda mais os direitos dos utilizadores de bicycletas, uma maior sensibilização nas escolas junto dos jovens são lutas antigas em que José Manuel Caetano está envolvido [ver entrevista]. O presidente da Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicycleta há muito que tenta sensibilizar a classe política, que tem respondido com a construção de algumas ciclovias, ainda muito insuficientes mas que, pelo menos, têm contribuído para que muitos adiram à bicycleta. Depois, são várias as marcas que apostam forte na variedade, permitindo

Cicloviás em Lisboa e no Porto

Quem quer andar de bicycleta em Lisboa e no Porto pode ver o mapa actualizado das cicloviás nestes sites da internet:

_ Lisboa:

<http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt/>

_ Porto:

<http://www.ciclovia.com.pt/cicloviás/1norte/3porto/porto/porto.html>



Os ciclistas da Camisola Amarela, a única empresa de estafetas em Portugal que entrega encomendas de bicicleta.

que seja relativamente acessível ter uma bicicleta. Existem modelos para todos os gostos, para todos os terrenos, para todas as bolsas.

«Em Portugal, a cultura do automóvel tem dominado nas últimas décadas. Não há incentivos para promover a bicicleta como meio de transporte e esta foi relegada para uma posição secundária, de pouca importância, quase como um brinquedo de criança. Apesar de haver muitas pessoas com bicicletas, estas não são utilizadas como meio de transporte muito devido à sensação de perigo que desencoraja correr o risco de pedalar num trânsito caótico, até porque muitos condutores não demonstram respeito por quem está de bicicleta na estrada», acusa José Manuel Caetano.

A realidade começa, no entanto, a ser diferente do que tem acontecido nos últimos anos.

Pelas cidades de norte a sul de Portugal muitas pessoas circulam lado a lado com os carros (outros preferem os passeios) para ir para o trabalho ou às compras de bicicleta. O perigo é real, mas a vontade de mudar mentalidades está a ganhar terreno. E numa altura em que a palavra «poupança» anda na ribalta juntamente com a palavra «crise», a bicicleta tem cada vez mais condições para seduzir novos utilizadores e obrigar a repensar as condições existentes. A questão é se será possível.

O presidente da Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta acredita que sim, se os objectivos do planeamento por parte das autarquias forem alterados, se forem implementadas medidas de incentivo à escolha da bicicleta, como benefícios fiscais, por exemplo, e se se apostar na formação dos mais novos já a pensar num futuro

mais sustentável para as próximas gerações, em que andar de bicicleta possa ser uma escolha natural.

Já Paulo Gaio Lima tem mais dúvidas: «Acho difícil que em Lisboa sejam criadas melhores condições. Talvez na Avenida da Liberdade ou na 24 de Julho pudessem fazer-se ciclovias ou permitir aos ciclistas usar as faixas *bus*. Mas não me imagino a descer a Avenida de Ceuta. É um perigo! Por outro lado, também acho que as mentalidades estão a mudar e as pessoas começam a estar mais habituadas às bicicletas.» O violoncelista dá o exemplo do que se passa em Paris: «É uma cidade plana, com ruas largas e vias especiais para bicicletas e há ainda o aluguer público de bicicletas.» Apesar de confessar que gostaria de utilizar este meio de transporte no dia-a-dia, acrescenta outros factos que o levam a nem sequer tentar: «Vivo no Castelo. Além do pormenor da colina, o chão é de paralelepípedos e tenho dois

**«COM MAIS
CICLOVIAS
APARECEM
MAIS
CICLISTAS
E COM MAIS
CICLISTAS...
FAZEM-SE
MAIS
CICLOVIAS.»**



Bicicletas de luxo

Que tal ter um McLaren ou um Maserati por apenas dez mil euros? Ou melhor, uma McLaren ou uma Maserati, pois trata-se de bicicletas construídas pelas conhecidas marcas de automóveis...



MCLAREN VENGE

As McLaren Venge ameaçam tornar-se num caso sério de sucesso no ciclismo. A tecnologia aliada a esta bicicleta faz que equipas como a Saxo Bank estejam interessadas na bicicleta e o *sprinter* Mark Cavendish parece ter encontrado a parceira ideal para os seus objectivos. Este modelo, que pesa 2,07 quilos, chegará ao mercado em Setembro com os preços a rondar os dez mil euros.

<http://www.bikeradar.com/news/article/specialized-mclaren-venge-aero-road-bike-launched-29642/>



MASERATI 8CTF

Mais barata, mas ainda assim extravagante, é a Maserati 8CTF. Surgiu em homenagem ao carro que venceu Indianápolis há setenta anos, ficando, por isso, com o mesmo nome. O seu *design* elegante faz jus à fama da marca automóvel e por 3600 euros pode comprar-se uma. Quanto a pormenores, a Maserati prefere divulgá-los directamente a quem deseja ter este modelo.

<http://www.automotorblog.com/maserati-creates-8ctf-bicycle-priced-at-e3600/>



AUDI

A Audi tem sido bastante activa na construção de bicicletas. A última irreverência resultou da parceria com a Renovo Hardwood, com modelos em quadros de madeira, bastante elegantes, seguindo a linha dos próprios automóveis, e que são feitas a pensar em passeios e não em competições. Existem três modelos com os preços a variar entre os quatro mil e cinco mil euros.

<http://www.gizmag.com/audi-duo-wodden-bicycles/18293/picture/132534/>



MONTANTE CICLI

Partindo para a extravagância total: quadro de alumínio, com cobertura de ouro 24 quilates; 11 mil cristais Swarovski de várias cores como ornamentos, selim de pele de cobra, pneus Michelin com pormenores de madrepérola na corrente. Quanto custa? Só se sabe ao encomendar o modelo da italiana Montante Cicli.

<http://www.montantecicli.it/modelli.asp?art=24&type=2>

filhos, de 10 e 11 anos... não dá jeito levá-los para a escola de bicicleta!»

Mas quando se fala em férias, então a bicicleta faz parte dos planos e é a vez de dar mais uso à sua xpto, como lhe chama. «Quis uma boa bicicleta, tem suspensão à frente, travões de disco hidráulicos... arranjei uma boa, utilizá-la é que é pior», brinca. Contudo, há algo em que acredita: «Deviam ser criadas mais ciclovias e haver mais publicidade para se usar a bicicleta. Com mais ciclovias aparecem mais pessoas a andar de bicicleta e com mais ciclistas... aparecem mais ciclovias.»

De camisola amarela

Sem pensar em ciclovias e sem medo de subidas estão Pedro Ventura e os seus estafetas. Para este empresário de 28 anos as bicicletas tornaram-se não só no seu modo de vida como também uma presença na vida de muitas pessoas. É neste meio de transporte que faz a entrega de encomendas em Lisboa. Confessa que



A loja Cenas a Pedal tem bicicletas para pessoas com necessidades especiais.

«é uma aventura» andar assim pela capital e noutras cidades com condições idênticas – ou melhor, com a falta delas – mas «há a adrenalina», ainda mais quando se pode levar até quatro quilos de uma encomenda importante às costas. Num serviço em que quase sempre se pede celeridade, garante que tem uma média máxima de duas horas para entregar o que lhe é pedido, quando é necessário fazê-lo no próprio dia.

Há ano e meio, Pedro Ventura criou a Camisola Amarela, um serviço de estafetas de bicicleta. Nos primeiros dias não recebeu um pedido, agora tem uma média de 15 por dia. «As pessoas percebem que oferecemos um serviço de qualidade. Sentem confiança. Algumas ainda estranham. Às vezes quando chegamos aos locais de entrega há curiosidade em saber como é fazer o nosso serviço de bicicleta na cidade e nós mostramos que é possível. Somos um bom exemplo de que andar de bicicleta é possível», diz à NS.

Ao contrário de Paulo Gaio Lima, Pedro Ventura não hesita em garantir que Lisboa «é plana». Perante o espanto que suscita a sua afirmação, explica que as subidas «não são de grande dificuldade». Claro que uma boa condição física ajuda a pensar desta forma. Diz

não ser preciso ser nenhum herói para andar de bicicleta por Lisboa, mas salienta que as cidades portuguesas não estão preparadas para este tipo de transporte. Já houve acidentes com os seus colegas, felizmente nunca nada de grave. Nada que o desmoralizasse ou o fizesse duvidar da sua aposta – um serviço único no país, que surgiu da sua paixão pela bicicleta e por se ter dado conta de que fazia falta em Portugal uma empresa como esta, igual a tantas que existem noutras cidades espalhadas pelo mundo. Pedro Ventura passa o dia a fazer entregas, começa logo por sair de casa na bicicleta e é assim que regressa. «Pode dizer-se que o carro fica à porta de casa durante bastante tempo», realça. Para ele, a Camisola Amarela é a prova de que se pode andar de bicicleta mesmo onde não existem ainda as condições ideais. E nota que aos poucos se vai verificando uma mudança de mentalidade mesmo em quem anda de carro. É por isso que aconselha, a quem pode, a optar pela bicicleta como meio de transporte.

Dos blogues para a vida real... e vice-versa

É preciso ir às compras, vai de bicicleta. É preciso ir aos correios, o meio de transporte é o mesmo. Até quando vai visitar os pais. Só

Cidades a pedal

Quando se fala de bicicletas e cidades é inevitável que um nome surja de imediato: Amesterdão. Nesta cidade holandesa, a bicicleta é mesmo uma imagem de marca, o que em muito explica o facto de cerca de quarenta por cento do trânsito ser feito com recurso a este transporte. As condições são invejáveis, mas há muitas outras grandes cidades europeias a seguirem-lhe o exemplo, como Copenhaga, Paris, Barcelona, Sevilha, Viena ou Berlim, entre outras. Amesterdão é, no entanto, o expoente máximo do prazer de viver o dia-a-dia numa bicicleta. Existem ciclovias, as bicicletas têm mais privilégios no que diz respeito ao Código da Estrada, parqueamento não falta. A mentalidade das pessoas é formada desde a infância para encararem a bicicleta como o veículo de eleição, faça chuva ou faça sol. Não é, portanto, de estranhar que Amesterdão seja considerada a capital europeia das bicicletas. Copenhaga, na Dinamarca, não está muito atrás. Tendo em conta que se localiza num país nórdico, há que salientar que as temperaturas não assustam os moradores, que também elegem a bicicleta como um dos meios de transporte preferidos. A percentagem no trânsito ronda os 35 por cento. Em 2007, Paris tornou-se uma das cidades mais amigas das bicicletas. Com um amplo sistema de aluguer, a aposta vai muito além de seduzir os turistas a conhecer a Cidade Luz deste modo. Com um trânsito muito intenso, o objectivo é que a médio prazo os parisienses passem a «imitar» os habitantes de Amesterdão e Copenhaga. Espanha também já tem os seus bons exemplos. Sevilha tem uma rede alargada de aluguer de bicicletas, a que se juntam muitos quilómetros de ciclovia que praticamente permitem pedalar por toda a cidade. Também Barcelona iniciou em 2007 o sistema de aluguer que revolucionou a forma de encarar as bicicletas. Hoje, tem milhares de utilizadores diários. Berlim (Alemanha) e Viena (Áustria) estão igualmente a transformar-se em referências europeias na utilização da bicicleta. Mas nem todos gostam de criar condições para os utilizadores de bicicletas. Em Nova Iorque, um grupo de cidadãos está contra uma ciclovia em Brooklyn e levou mesmo o caso a tribunal. Os contestatários alegam falta de segurança para os automobilistas, queixam-se de que a ciclovia rouba uma faixa para os carros circularem, tira lugares de estacionamento e... estraga a paisagem da zona.

Acessórios

A segurança tem de ser a principal preocupação e para isso é preciso garantir uma boa manutenção da bicicleta. Quanto a acessórios, o capacete é um dos mais importantes. Existem vários modelos, adaptados à realidade de cada utilizador. Tendo todos o mesmo objectivo – proteger a cabeça do ciclista –, a aerodinâmica dos capacetes varia de modalidade para modalidade. A ideia de que faz calor acaba por ser falsa, pois utilizar um chapéu aquece muito mais a cabeça do que um capacete. Quanto ao vestuário, o melhor é aquele com que cada um se sente mais confortável. Aqui ficam alguns exemplos de acessórios disponíveis para cada modalidade ciclista.

CICLISMO DE ESTRADA

Capacete com um formato que ajuda a pedalada em que se pretende andar e a «cortar» a deslocação de ar. O vestuário deve ser justo pelas mesmas razões e porque a posição na bicicleta pouco se altera, ao contrário do que acontece na prática de BTT. O calçado é de encaixe no pedal, já que não há muita necessidade de tirar o pé enquanto se pedala.



BTT

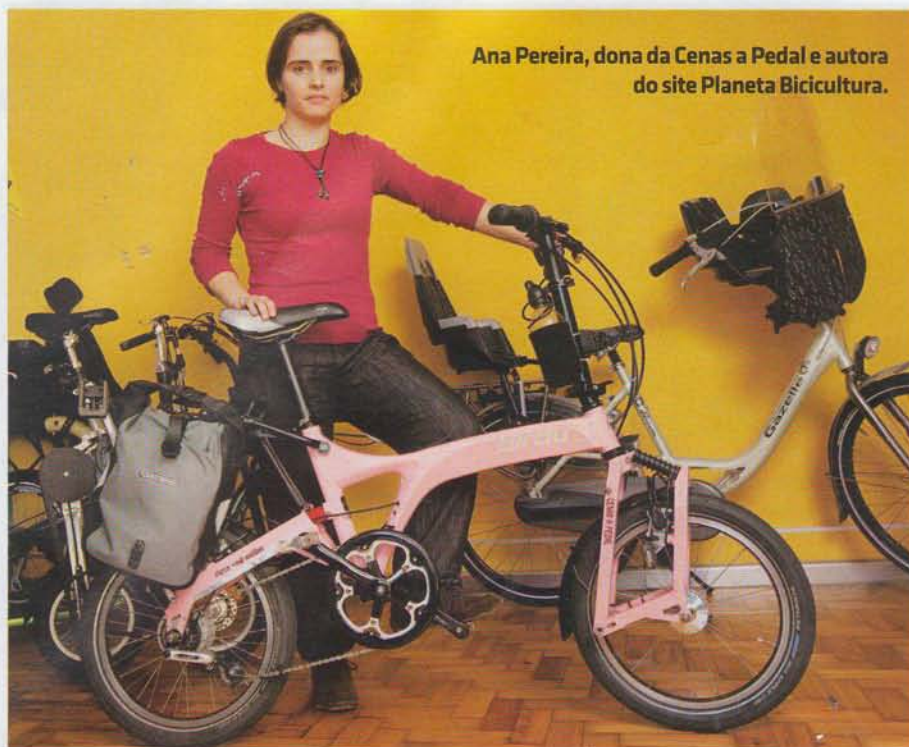
O capacete costuma ter uma ligeira protecção na frente e a roupa pode ser um pouco mais larga, já que a movimentação na bicicleta pode obrigar a várias mudanças de posição conforme o tipo de terreno. O calçado também pode ser de encaixe. Algumas bicicletas já vêm com pedais preparados para o efeito.



DOWNHILL

O capacete é do género de motocrosse. O vestuário é mais largo e as protecções do corpo, como cotoveleiras e joelheiras, assim como para o tronco, são de extrema importância. As descidas implicam riscos muito grandes. As velocidades são maiores, pelo que uma queda pode ter efeitos muito mais graves, daí que nesta modalidade não se pode descurar nenhum pormenor da segurança.





Ana Pereira, dona da Cenas a Pedal e autora do site Planeta Bicultura.

para o emprego é que não: «Moro a 450 metros de casa... vou a pé!» Há quatro anos, Ana Pereira fartou-se do carro e da vida sedentária que levava em Oeiras. Apesar de em criança andar muito de bicicleta, na faculdade começou a usar os transportes públicos, mas como perdia muito tempo porque tinha de apanhar quatro, passou a andar de carro. Agora, aos 30 anos, não só escolheu a bicicleta como meio de transporte como dá formação a quem quer aprender a pedalar pela cidade e também tem uma loja *online*, Cenas a Pedal, onde vende bicicletas difíceis de encontrar, como por exemplo para quem tem necessidades especiais. Um dos seus projectos é o site Planeta Bicultura, que criou há dois anos e que é já uma referência no meio dos utilizadores de bicicleta. Através dele transmite a experiência de outras pessoas que elegem a bicicleta como uma forma de vida.

«O Planeta Bicultura surgiu como uma fonte de notícias e de histórias de pessoas relacionadas com a bicicleta e também que a utilizam como meio de transporte. É um agregador de blogues dessas pessoas. Assim está mais actualizado e tem uma perspectiva abrangente», explica à NS'. A vida real passa para o mundo virtual dos blogues e estes têm o objectivo de influenciar a vida real, para que cada vez mais pessoas percebam que é possível andar de bicicleta na cidade.

Ana Pereira pesa as vantagens e os problemas de uma forma muito simples. Vantagens: «Com a bicicleta foi a maneira de voltar a fazer algo de que gosto. Foi um dois-em-um. Faço exercício físico, é um meio de transporte em

que poupo dinheiro e dá prazer!» Problemas: «Há zonas mais agrestes, onde a estrada está em mau estado. Alguns locais são mesmo perigosos. E o que me coloca mais em perigo é ter de me concentrar nesse mau estado, não prestando a atenção devida aos carros, aos peões e aos semáforos. E ainda há o problema da falta de marcação na estrada. Às vezes, nem eu nem quem está de carro percebe para onde deve ir.»

Quanto à falta de respeito dos automobilistas, diz tratar-se de uma minoria. «Não apanho mais sustos do que apanhava quando andava de carro. Nunca senti animosidade por parte dos automobilistas. Muitos também andam de bicicleta e acabam por respeitar, outros estão cada vez mais habituados a ver e a lidar com quem prefere este meio de transporte», sublinha.

Assumindo o seu papel de formadora, defende que a formação pode ajudar e muito a lidar melhor com o trânsito citadino. E não é a única. Várias instituições, algumas privadas e outras públicas, como por exemplo a Câmara Municipal de Lisboa, já têm cursos de utilização de bicicletas para todas as idades. É a prova que a formação é uma maneira de começar talvez a pensar num futuro diferente, em que a bicicleta conquistará um lugar importante como meio de transporte num ambiente mais saudável. NS

A NS' agradece a colaboração das lojas *Avalanche (Cascais)*, *Biclas.com*, *Bikezone (Cascais)*, *Decathlon (Cascais)* e *Specialized (Almada)*.

CAMINHOS Volta a Portugal em Bicicleta

— O **Adventure Park DiverLanhoso** (www.diverlanhoso.com.pt), em Póvoa de Lanhoso (distrito de Braga), tem várias actividades ao ar livre – incluindo campos de férias, aulas, festas – onde não podia faltar o BTT.

— As **aldeias de xisto**, na zona centro do país, de Arganil a Vila Velha de Ródão, passando pelo Fundão, Lousã ou Pampilhosa da Serra, reforçaram a oferta. Os trilhos de BTT são dos mais procurados.

— Na serra da Estrela há o **Vodafone Bike Park** que dá oportunidade a descidas pelas pistas da Torre. Há três pistas: Down Hill, FreeRide e uma área pequena de Slopestyle. Há também um teleférico que transporta bicicletas. Só abre quando não há neve.

— O **Parque Natural das Serras de Aire e Candeeiros** estende-se de Rio Maior até Porto de Mós, com os típicos muros de pedra. Durante os passeios de bicicleta podem ver-se os antigos depósitos de gelo que antigamente abasteciam Lisboa – e permitiam à corte comer gelados.

— A **serra de Montejuento** tem trilhos com muita pedra mas de beleza comparável à da Arrábida... sem mar.

— Na serra de Sintra as ofertas são tantas que é melhor fazer umas pesquisas na internet. Há o **Sintra Bike**, o **Terra Agreste**... Muita terra batida, e perto de Lisboa.

— **Monsanto e Jamor** são incontornáveis para quem vive em Lisboa.

— **Belas**, a 15 minutos de Lisboa, tem muita variedade de trilhos, alguns com uma componente técnica já acentuada.

— Em Marvão, no Alto Alentejo, com percursos em pleno **Parque Natural da Serra de São Mamede**, é possível passar por zonas emblemáticas como a cidade romana de Ammaia, entrar em Espanha e regressar.

— Na margem **Sul do Tejo**, em Vale de Milhaços, com o apoio da Junta de Freguesia de Corroios, um grupo de jovens construiu um *bike park* com pistas de *dirt* e *freeride*. Está aberto a todos que o queiram visitar.

— **Cabo Espichel** (no Parque Natural da Arrábida), com *single tracks* ao longo da falésia, proporciona momentos de incrível beleza, sendo comum fazerem-se passeios em noites de Lua cheia, dispensando quase o uso de luzes.

— A **serra de Monchique**, o ponto mais alto do Algarve, dispõe de trilhos com inclinação suficiente para os praticantes mais destemidos.

— A **Ecovia do Algarve** tem 214 quilómetros de extensão e liga várias cidades. Passeios de bicicletas sempre junto ao litoral.

— Indispensável consultar o site com repositório de trilhos para usar no GPS <http://www.bttgps.com/tracks/>, <http://www.goandwalk.com/> e o site que organiza passeios, incluindo o Caminho de Santiago português: <http://www.bttour.com/>.

T: ELISABETE SILVA E FERNANDO MARQUES