

SOBRE TÁCTICAS DE CICLISMO

Ana Ferraria

O desporto pode ser uma arte. Mesmo os que não concordam comigo terão de admitir que pode ser, no mínimo, um entretenimento contra as preocupações da vida e, por isso mesmo, uma outra preocupação dela. Num país em que o desporto rei é ora o futebol, ora o anti-futebol, urge descobrir outras modalidades e reabilitar os olhos dos que não se permitem dar uma oportunidade a pessoas que correm atrás de bolas de vários tamanhos, a pessoas que entram em corridas montados em todo o género de sa-

patos e acessórios, a pessoas que varrem superfícies, escalam coisas, e se maquilham para dançar na água ou sobre o gelo. Enquanto fã de ciclismo, aprendi a fazer ouvidos moucos a quem me pergunta o que há mais para ver — e falar — numa competição de ciclismo, em que, basicamente, bicicletas fazem fila, tentando chegar primeiro à meta. Aquilo que se segue é a minha tentativa de explicar algo simples para que discussões mais interessantes se possam seguir.

CICLISMO DE ESTRADA

O primeiro engenho semelhante à bicicleta data de 1817 e cedo (logo em 1829) começaram a realizar-se competições neste brinquedo. No final do século XIX, instituiu-se a Associação Internacional de Ciclismo; este desporto recém-criado fez parte da primeira edição dos Jogos Olímpicos da era moderna (1896). Mais de um século depois, o ciclismo é hoje conhecido (pelo menos em países como França, Bélgica, Itália, Espanha) como um desporto que move multidões (de gente e de dinheiro), altamente diversificado (democrático, disse alguém), capaz de agradar (em termos competitivos) a gregos e troianos. Começamos pelo início: as provas de ciclismo podem ocorrer em diversos terrenos, utilizando diferentes tipos

de bicicleta, e ter quilometragens, objectivos e técnicas distintas. Por exemplo, as descidas envolvem mais técnica do que as subidas, o asfalto das estradas modernas envolve menos desastres do que o *pavé* das estradas em pedra ou do que a terra batida.

Este texto limita-se a tratar de competições de ciclismo de estrada, aquelas com que o passeante de domingo e o *zapper* da televisão irá mais previsivelmente cruzar-se. Ao contrário do que pode parecer, estas provas não se fazem a solo, mas em equipas (já lá vamos). As mais comuns e antigas são as chamadas provas de um dia, que, tal como o nome indica, consistem numa partida e numa chegada, tendo, por isso,

apenas um vencedor. São as características específicas de cada uma delas — o pavimento irregular, as subidas íngremes, o vento — que determinam o tipo de ciclistas que nelas irão competir. Às mais antigas e icónicas destas provas chamamos *clássicas*, monumentos do ciclismo a que todos aspiram (Paris-Roubaix 🏆 e *Tour de Flandres* 🏆 são duas delas). As provas por etapas chegaram mais tarde e são, abreviando, uma salada de provas diferentes em que vários ciclistas podem ganhar etapas: a etapas de características diversas correspondem vencedores diversos. Além disso, existem prémios finais para os melhores classificados: aquele que cumpre toda a competição em menor tempo (o tempo

de cada etapa é cumulativo), aquele que ganha mais pontos na montanha ou no *sprint* (também já lá vamos), a melhor equipa (aquela cujos corredores demoram menos tempo a concluir a totalidade da prova), entre outros prémios, que variam de competição para competição. As mais conhecidas e importantes provas por etapas são aquelas que duram 3 semanas, as grandes voltas: *Tour de France*, *Giro d'Italia*, *Vuelta a España*. É nestas provas, pela sua dimensão e diversidade, que me irei focar para falar de táticas de ciclismo. O mais fácil será focar-me no *Tour* (a mais antiga 🏆 e a mais cobiçada 🏆 das grandes voltas) e sinalizar as diferenças para o *Giro* e a *Vuelta*, quando necessário.

PROVAS DE 3 SEMANAS

Concorrem, nestas provas, cerca de 20 equipas, cada uma com 9 corredores. Algumas equipas (as mais fortes) terão como objectivo a vitória final, i.e. que o seu líder complete a competição em menos tempo e ganhe a classificação geral. No final de cada etapa, o ciclista que, até à etapa em questão, estiver melhor classificado (ou seja, cumulativamente com menos tempo de prova) envergará a **camisola amarela** e com ela correrá na etapa seguinte. Previsivelmente, aquele que envergar a camisola amarela na última etapa será o vencedor dessa edição do *Tour*. Mas nem todas as equipas têm capacidade para lutar pela vitória final: muitas preferem apostar na obtenção de uma das outras camisolas ou na vitória de etapas, através de uma equipa de sprinters ou de ciclistas com boas capacidades para entrarem em fugas.

As 21 etapas das 3 semanas do *Tour* dividem-se, grosso modo, em três tipos de etapas:

— As etapas de contra-relógio são curtas (até 60 km) e individuais, ou seja, cada corredor inicia a prova sozinho, com uma distância de cerca de 2 minutos entre o que o precede e o seguin-

te. A dificuldade nestas etapas 🏆 está precisamente no correr-se sozinho: é fácil de perceber que num desporto de corrida, quando os atletas circulam em fila indiana, aquele que vai à frente irá esforçar-se mais do que os restantes, que sentem menos a força de resistência do ar (ou da água, na natação, por exemplo). Também a acção psicológica de «dar ritmo» cansa mais do que ir «à pendura». O vencedor será aquele que completar a distância num menor espaço de tempo, isto é, aquele que melhor se adapta ao acto de correr sozinho. Esta é, de resto, uma especialidade com direito a competições à parte e a posição do corpo na bicicleta, o peso, e a própria bicicleta são, aqui, determinantes. O vencedor de uma prova de 3 semanas não precisa de ser especialista de contra-relógio (há mais etapas de montanha do que de contra-relógio), mas tem de conseguir minimizar as perdas;

— As etapas em linha plana são etapas longas (cerca de 200 km), corridas em pelotão (ou seja, os cerca de 200 ciclistas partem juntos), com pouca ou nenhuma inclinação, onde o vento pode ser o grande adversário dos ciclistas, principalmente dos mais leves.

Cada etapa em linha confere ao vencedor (e aos primeiros classificados, por ordem decrescente) pontos que são acumulados para a etapa seguinte. Confere, também, pontos aos primeiros a ultrapassar cada um dos *sprints* intermédios espalhados pela etapa. O corredor com mais pontos de *sprint* envergará, no final de cada etapa, a camisola **verde** dos pontos. É frequente os *sprinters* desistirem durante a 2ª e a 3ª semana, durante as etapas de montanha; logo, o vencedor final da camisola dos pontos é o *sprinter* que melhor lhes sobreviver.

Visto que durante a primeira semana as etapas são, geralmente, em linha recta, sem dificuldades, o pelotão chega quase em conjunto, não havendo perdas de tempo. Nestes casos, a vitória da etapa é discutida ao *sprint*. As equipas que trabalham em função de um *sprinter* têm de ter lançadores, ou seja, *sprinters* menos potentes que o principal e capazes de ajudá-lo a poupar forças para a explosão final. Veja-se esta chegada em *sprint* da etapa final do *Tour* de 2009 , onde **Renshaw** lança Cavendish (*Team Columbia-High Road*) para a vitória.

Na segunda e terceira semanas, quando já existem diferenças de tempo (causadas pelas montanhas ou pelos contra-relógios) entre os favoritos à geral e aqueles cujo único objectivo é lutar pela vitória em etapas, esses ciclistas, *outsiders*, têm «liberdade» para tentar sair do pelotão e formar grupos em fuga. Sair de um pelotão é tanto mais fácil quanto mais devagar este se deslocar, isto é, é mais provável conseguir entrar em escapadas no início das etapas, quando o pelotão está desorganizado e despreocupado. A perseguição aos elementos em fuga será feita pela equipa do camisola amarela e por outras equipas interessadas em ganhar a etapa ou em impedir que um ciclista em particular lhes ganhe tempo. Por exemplo, não é recomendável eu deixar o 7º classificado da geral partir numa fuga se um corredor da minha equipa estiver em 5º lugar. Muitas acabam por não vingarem: o que costuma acontecer é um ou mais elementos da fuga atacarem

a própria fuga e seguirem sozinhos para a meta. Obviamente que dois ou mais ciclistas a trabalhar entre si (alternando a dianteira) se cansam menos do que um sozinho, mas o trabalho despendido é recompensado na meta, por não ser necessário *sprintar*.

— As etapas de montanha podem ser mais curtas que as etapas em linha e são corridas em pelotão. Destacam-se pela sua permanente ascensão e correspondente descida, o que implica um desgaste tanto maior quanto mais pesado for o ciclista. No final de cada subida estão colocadas contagens de montanha que conferem tantos mais pontos aos primeiros a passá-las quanto mais categorizada (difícil) for a subida. À semelhança da camisola verde, o melhor trepador, ou seja, aquele que acumular mais pontos de contagens de montanha, vestirá a **camisola branca e vermelha** da montanha.

É frequente os ciclistas perderem muitos minutos em etapas de montanha, o que implica que um candidato à vitória final tem de controlar as perdas e, se possível, isolar-se e ganhar tempo em algumas destas etapas, que são, na maioria, ganhas por ciclistas bem classificados na geral. Quanto mais dura for a montanha, melhor classificado será o vencedor da camisola de montanha. Se houver muitas contagens de montanha de baixa dificuldade, outros ciclistas irão entrar na luta pela camisola. Como a classificação de pontos de montanha, assim como a de pontos de *sprint*, não dependem do tempo, os ciclistas que lutam por estas camisolas podem perder tempo durante as etapas em que não estão tão bem, sem com isso hipotecarem as suas ambições.

TÁCTICAS

As táticas que serão referidas adiante referem-se sempre à luta pela classificação geral (que, no *Tour*, se traduz pela camisola amarela). É importante compreender que não se ganha uma grande volta sem uma boa equipa a trabalhar para o seu líder. Trabalhar para o líder significa mantê-lo sempre bem posicionado (ou seja, na

frente da corrida, de modo a não ficar retido em *bordures* — cortes causados pelo vento — ou em quedas) e ajudá-lo a poupar forças para os contra-relógios e para as montanhas (ou seja, sempre que possível ir à sua frente, responder aos ataques dos adversários e lançar ataques para destabilizar o grupo).

TOUR 2002: SUPER-CICLISTA E DREAM TEAM

Trata-se de Lance Armstrong, durante o seu reinado na *US Postal*. Podemos ver aqui ➡ a última ascensão de uma etapa de montanha, a 7km do seu final. O comboio da *US Postal*, apesar de longe da meta, trabalhara para Lance como se se preparassem para um *sprint*. A consequência é o grupo ficar reduzido a dois *US Postal* e a Beloki (2.º na geral), da *Once*. Depois de os outros companheiros terem aberto caminho, Heras (camisola azul-escura) leva Lance (camisola amarela) com Beloki (camisola cor-de-rosa), de modo a que o líder só tenha de aumentar o ritmo para se distanciar do seu rival e ganhar a etapa, consolidando a amarela.

Na etapa seguinte ➡, depois de, novamente, a *US Postal* ter partido todo o pelotão, **Lance** fica sozinho com **Beloki**. O americano não precisa de ganhar mais tempo ao rival (basta-lhe controlar e não desperdiçar forças) mas, como Beloki o ataca, contra-ataca e vai sozinho. Este género de demonstração de força bruta, de atacar sempre que possível (Lance ganhava mais etapas em média do que os actuais vencedores do *Tour*), só funciona com um **super-ciclista** (física e mentalmente), acompanhado por uma **super-equipa**. Na ausência destas características, é necessário ser-se mais imaginativo.

VUELTA 2015 E GIRO 2016: ASTANA A ESPALHAR AJUDA PELA ESTRADA

(Na *Vuelta*, a camisola da geral é vermelha e não amarela: no *Giro* é cor-de-rosa. A camisola branca representa sempre o vencedor da juventude, ou seja, o competidor jovem melhor classificado na geral)

Na penúltima etapa (20ª) da *Vuelta* de 2015, Dumoulin (*Giant-Alpecin*) é, de forma surpreendente, camisola vermelha, com 6s de avanço para Aru, da *Astana*. A 1m30s de Dumoulin está Rodríguez (*Katusha*), a 2m30s está Majka (*Tinkoff*) e a 3m está Quintana (*Movistar*). A surpresa de Dumoulin ser, na penúltima etapa, o líder da geral deve-se principalmente ao facto de não ter

uma equipa tão forte como a de Aru, por exemplo, para o proteger, nomeadamente nas etapas de montanha, que não são a sua especialidade (Dumoulin é um rolador). É nesse terreno que Aru terá de desafiá-lo, nesta etapa (última com montanha), para recuperar os 6s de atraso e vencer a *Vuelta*.

A *Astana* impõe um ritmo forte ➡, de modo a reduzir o número de rivais e, quando Landa (azul) abre para o lado, Aru (a *Astana* veste-se de azul claro, mas Aru vai de branco, envergando a camisola da juventude) segue com Quintana (negro) e Majka (branco e amarelo). Dumoulin

(vermelho) fica para trás, acabando por se juntar a Nieve (*Sky*) e, quando chega à descida (a 31km do final), tem apenas 15s perdidos para o grupo de Aru, ou seja, é ainda possível reentrar e recuperar a liderança. No entanto, nessa altura, no grupo de Aru entram dois colegas de equipa (*Astana*, azul), Zeits e Sanches, que tinham previamente entrado numa fuga. Ora, o ponto aqui é que estes dois *Astanas* não entraram numa fuga, no início de uma etapa em que o seu líder iria atacar a camisola vermelha com o objectivo de lutarem pela vitória na etapa. Esta estratégia — de entrarem, vindos da frente, no grupo de Aru após o seu ataque a Dumoulin — foi planeada com antecedência.

Passados 10km de trabalho por parte dos *Astana*, em terreno plano, onde Dumoulin é teoricamente mais forte, este já perde 1m30s; segue agora com Zeits, que ajudara Aru e abriu para o lado. Zeits aproxima-se de Dumoulin para lhe falar, provavelmente para destabilizá-lo e prevenir qualquer mudança de sorte. Entretanto Aru segue com Sanches e Landa, cruzando a meta com 5m de avanço sobre Dumoulin e assegurando, assim, a vitória nessa edição da *Vuelta*.

Na penúltima etapa (20ª) do *Giro* de 2016, a situação é semelhante: Chaves (*Orica-GreenEdge*) é líder (camisola rosa) e Nibali (*Astana*) é o seu principal adversário, com 44s de atraso, uma diferença bem mais considerável do que 6s.

Na ascensão para a última montanha, é Scarponi (*Astana*, azul) quem impõe o ritmo 🚩, apesar de Nibali, o seu líder, não ser o camisola rosa. O objectivo é claro: atacar Chaves. A seguir a estes

três vão Valverde (*Movistar*), Kruijswijk (*LottoNL-Jumbo*). Kruijswijk já tinha sido, de resto, o camisola rosa, perdendo-a com esta queda 🚩, Majka (*Tinkoff*), Uran (*Cannondale Pro Cycling*), e Jungels (*etixx-QuickStep*). Entretanto, na frente da corrida, como resultado das fugas do dia, e sem influência na luta para a geral, vão Taaramae, Atapuma, Visconti, e Dombrowski. Taaramae ataca para a vitória da etapa.

Kangert (*Astana*, azul), que tinha participado numa das fugas, está entre o grupo da frente e o grupo dos favoritos e quase que pára para esperar por Nibali. Quando o grupo dos favoritos já está reduzido, Nibali ataca e deixa Valverde e Chaves para trás. Contudo, a distância para os rivais não aumenta consideravelmente. É nessa altura (a 11km do final) que Kangert é alcançado e começa a trabalhar para aumentar a distância de Nibali (que necessita de recuperar 44s para vestir a camisola rosa). Nibali irá ganhar 1m40s a Chaves e ganhar essa edição do *Giro*.

É fácil de ver que é essencial uma boa equipa para ganhar uma competição destas. Por melhor que seja o atleta, é impossível estar a 100% em todas as etapas, precisando de protecção para limitar as perdas. É necessário, nos casos limites, recorrer a estratégias que envolvem algum risco, como lançar corredores numa fuga com o objectivo de, dezenas de quilómetros depois, descaírem e alcançarem o seu líder, para o levar à meta. Imagine-se que, ao prescindir da ajuda Kangert durante quase toda a etapa, Nibali não conseguia manter-se, ele próprio, no grupo de favoritos que queria derrotar...

TOUR 2016: MODELO SKY

(Vou analisar em detalhe a última edição do *Tour de France*, que a *Sky* ganha pela quarta vez — é a 3ª vitória de Chris Froome).

No início da etapa 8, Froome (*Sky*), Quintana (*Movistar*) e Bardet (*Ag2r*) têm ainda o mesmo tempo. Este será o pódio final da edição, pelo

que convém ir mantendo os ciclistas debaixo de olho. Na **penúltima contagem de montanha** 🚩 (a 44km da meta), Majka (*Tinkoff*, cor amarela) tenta passar na frente para ganhar os pontos da montanha. No entanto, a *Sky* (azul-escuro) parece ter interesse em que Majka não ganhe. De

facto, é Froome quem passa em primeiro na contagem, cujo único ganho — os pontos de montanha — ninguém adivinharia ser o seu objectivo. No início da subida, abranda e volta a reintegrar o grupo.

Na última contagem (a 15km da meta), após a qual há uma descida que leva à meta, Froome volta a atacar para, no entender dos seus adversários, ganhar os pontos de montanha. No entanto, desta vez, e ao contrário de Quintana (cor azul-escura e amarela), que vem logo atrás, a seguir à contagem não abranda. Ora, Quintana e os outros, que não adivinharam este comportamento, aproveitam o início da descida para se alimentarem, o que é suficiente para Froome ganhar uns metros de espaço.

Durante a descida, Froome inventa uma forma de pedalar que nunca ninguém lhe tinha visto. O desenvolvimento desta técnica de descida indica que o ataque nesta etapa do *Tour* estava planeado há meses. O *bluff* da *Sky* consistiu em fazer os outros acreditarem que Froome tinha interesse nos pontos de montanha, de modo a descuidarem-se na última contagem, que levava à meta. Froome irá ganhar 13s a Quintana, Valverde (*Movistar*), Aru (*Astana*) e 24s a Bardet e, com as bonificações, passará a vestir a camisola amarela, com 23s de avanço para Quintana.

Na etapa 11, Froome continua a 23s de Quintana e 44s de Bardet. Apesar de ser uma etapa em linha recta ➔, há o perigo de formação de *bordures* devido ao vento. Os candidatos à geral têm de se manter bem colocados para não perderem tempo, mas é raro atacarem. O objectivo da *Sky* não é apenas levar Froome (já veste amarelo) bem colocado mas também permitir-lhe entrar numa *bordure* com Sagan (*Tinkoff*). Sagan veste a camisola verde, o que significa que está na liderança dos pontos de *sprint*). Sagan ganhará a etapa e Froome, com as bonificações, ficará a 35s de Quintana e 56s de Bardet. Os adversários de Froome subestimaram, mais uma vez, a sua vontade de atacar em etapas teoricamente pouco indicadas para isso.

Na etapa 12, sobe-se o mítico ➔ Mont Ventoux. Visto que Froome já tem a liderança, lógico seria que fossem os outros a atacar, mas o inglês ainda quer ganhar algum tempo à concorrência. Na verdade, não fosse a etapa ter sido encurtada em 6km (a última contagem passou de 17km a 11km), devido ao mau tempo, talvez Froome não o fizesse, para prevenir perdas de forças que lhe poderiam custar caro mais tarde. Froome é levado ➔ por dois colegas da *Sky*, para poupar forças, e ataca a 3.5km da chegada em alto. Depois de deixar Quintana e Bardet para trás, Froome vai com Porte (*BMC*, cor vermelha) e Mollema (*Trek-Segafredo*, cor branca e preta).

No meio da confusão que são as ascensões mais mediáticas, Porte, Mollema e Froome batem contra uma mota. Enquanto Mollema consegue rapidamente subir para a bicicleta, Froome e Porte ficam caídos. A bicicleta de Froome não funciona e este, em pânico, sobe a montanha a pé, enquanto o carro da equipa não vem (segundo as regras, apenas é necessário cortar a meta montado na bicicleta). É ultrapassado pelo grupo de Quintana e perde 1m30s. No entanto, Froome e Porte recebem o mesmo tempo de Mollema (com quem estavam na altura da queda), ou seja, acabam por ganhar 19s a Quintana e Bardet. Foi debatido se esta compensação de tempos teria acontecido se não estivesse em causa o camisola amarela. Também destas discussões é feito o ciclismo (esta ➔ é outra das mais famosas recordações do género).

A etapa 13 é um contra-relógio e Froome, forte nesta prova, ganha tempo a toda a concorrência, ficando a 2m59s de Quintana, 4m04s de Bardet. Na etapa 17, Porte ataca, e apenas Froome vai com ele. Froome nunca o ataca porque não precisa (tem uma distância confortável e não se quer desgastar). Ambos ganham 10s a Bardet e 30s a Quintana. A etapa 18 é outro contra-relógio, onde Froome ganha 42s a Bardet, e 1m10 a Quintana. Bardet ganhará a etapa 19, recuperando 26s a Quintana e 36s a Froome, que cai ➔ durante a etapa.

Ao chegar à **etapa 20**, penúltima, Froome está a 4.11s de Bardet e 4.27s de Quintana. A partir do momento em que Froome tem uma vantagem considerável na camisola amarela, os companheiros impõem ritmos muito fortes ➔ apenas para que ninguém saia do grupo. Froome não tem porque se cansar, e chega à meta rodeado por quatro colegas, perdendo uns meros 6s para Quintana e Bardet. A *Sky* não tem necessidade de lançar ataques e prefere controlar o grupo dos favoritos, para que ninguém se escape. Isto não aconteceria com Lance, que atacava por uma questão de orgulho.

Há quem alegue que esta estratégia de defender Froome tem como objectivo obscuro protegê-lo de si próprio, dos seus actos irreflectidos: como subir a montanha a pé, em vez de esperar pelo carro da equipa, com bicicletas suplentes, ou atacar o seu próprio líder ➔ (na primeira vitória da *Sky*, em 2012, Froome (camisola azul e branca) era o braço-direito de Wiggins (camisola amarela), especialista em contra-relógio e dependente de ajuda da equipa nas montanhas. Vê-se, em algumas etapas deste *Tour*, Froome deixar Wiggins para trás, quando o seu objectivo é impor-lhe o ritmo até à meta ou até ser alcançado o rival que se tentara escapar. Não é vulgar o braço-direito do camisola amarela esquecer-se dele repetidas vezes durante um *Tour*. Muitos supuseram que estivesse a tentar humilhar Wiggins, para provar ser o mais forte (apesar de saber que não seria benéfico para a sua carreira discutir ordens superiores). É possível, contu-

do, que Froome tenha sido apenas descuidado, esquecendo-se, por momentos, da tarefa para a qual fora levado ao *Tour*. À parte estas suposições, Wiggins subiu ao primeiro lugar do pódio e Froome ao segundo, tendo vindo a ganhar a competição no ano seguinte.

De qualquer forma, a *Sky* é, ainda assim, a herdeira directa da *US Postal* e Froome o mais forte e completo depois de Armstrong. É verdade que Froome tem alguns dias menos bons, em que pode perder algum tempo, mas é para isso que a *Sky* aposta tanto (dinheiro) na sua equipa de suporte. Nas palavras do próprio, o ritmo alto desencoraja os rivais e, apesar de não fazer um grande espectáculo de televisão, de um ponto de vista táctico permite guardar o controlo da corrida. Não estou nada de acordo: o modelo da *Sky* é menos apelativo que o da *US Postal*, na medida em que, historicamente, entusiasma mais ver ciclistas a cumprirem tarefas hercúleas, como arrancar sozinhos para a vitória a 40km da meta. Depois do escândalo Armstrong esta ideia tem vindo a mudar, por parecer pouco razoável alguém ser suficientemente forte sem a ajuda de substâncias proibidas (esta é, de modo erróneo, outra das questões mais famosamente ligadas à modalidade). Para compensar as fraquezas naturais dos seus ciclistas, a *Sky*, como a *Astana* e outras equipas, vêem-se obrigadas a inventar estratégias mais imaginativas e, por isso, sem querer encetar uma discussão adiada para outro dia, esteticamente mais apelativas para o público.