

# La bicilución, cuando la ecología se vende en una bicicleta cara

Por Leo Ramos

Hoy, domingo 14 de julio, fecha conmemorativa de la Toma de la Bastilla, en París empezará una moda urbana en dos ruedas que se está extendiendo por toda Europa: para incitar a los ciudadanos a dejar los autos en sus casas, la municipalidad colocará en toda la ciudad miles de bicicletas a disposición de la gente, que las podrá alquilar. "Después de la Revolución, París tendrá su «bicilución»", bromeó el alcalde socialista de París, Bertrand Delanoë, al presentar el proyecto.

Los gobiernos socialdemócratas venden la vuelta a la ecología a mayor gasto que el transporte público común, se utilizan los fondos públicos para adecuar las calzadas a las denominadas bici-carril, luego la explotación cae en manos de la empresa privada.

J. D. Decaux, que invertirá 111 millones de dólares en el proyecto, espera recaudar 78 millones por año y rentabilizar la aventura en cinco años.

La contradicción evidente, es por donde circula el modo más ecológico que es caminar, se superponen los carriles bicis, produciendo situaciones y accidentes insólitos.

El ciclista toma la bicicleta en una de

las estaciones y cuando termina su recorrido la deja en otra estación, fijándola con un candado a un pilar informatizado. El pago se hace en cada parada, mediante una tarjeta magnética que recibe cuando saca el abono anual (37 dólares), diario (1,3 dólares) o semanal (7 dólares). La primera media hora de utilización es gratuita; la segunda y la tercera cuestan 1,4 dólares. A partir de la tercera hora, los precios aumentan gradualmente hasta llegar a 5 dólares cada 30 minutos.

## EN SEVILLA, LA MISMA EMPRESA EL MISMO NEGOCIO

Los sevillanos interesados en alquilar una de las primeras 300 bicis públicas de Sevilla que se han instalado en los barrios del Centro ya pueden solicitar un abono para utilizar este nuevo transporte de la capital a un precio máximo de 15 dólares anuales y 8 dólares semanales. Según la información publicada por el Diario de Sevilla y ofrecida ayer por el concejal Antonio Rodrigo Torrijos, responsable de Infraestructuras para la Sostenibilidad, y por la empresa J. C. Decaux.

Pero, no todo lo que brilla es oro, con

la construcción de los carriles-bici la ciudad fue cambiando de manera que la trama urbana fue modificada y superpuesta a las sendas peatonales, generando críticas. Las ciudades europeas, optan por reducir los espacios para los ciudadanos de a pie, en vez de restarle al mayor destructor del patrimonio histórico que es el automóvil.

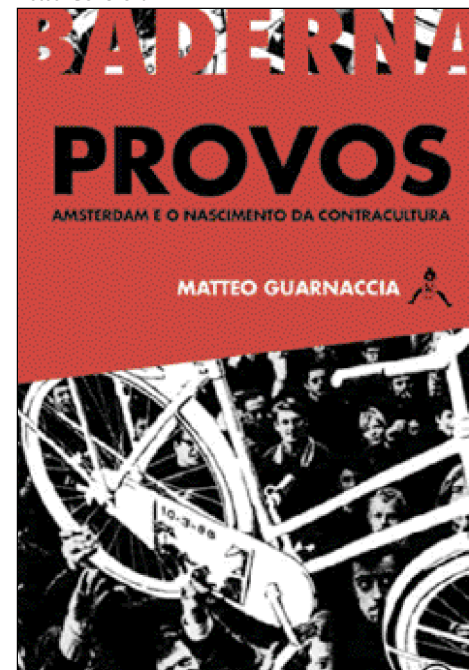
Los sevillanos de a pie, están enojados por los accidentes y por la virtual desaparición en sectores de la ciudad de las sendas peatonales, que son escasas debido al trazado histórico de Sevilla.

Si bien Francia y España están lejos de China, donde 300 millones de personas utilizan cada día una bicicleta, intenta acercarse al nivel de sus vecinos europeos más ejemplares: Holanda -el mejor alumno de la clase- tiene 17 millones de bicicletas para 16,5 millones de habitantes.

En Alemania y Dinamarca la relación es de uno a uno. La mitad de los 60 millones de británicos tiene bicicleta. En Italia, los centros históricos de numerosas ciudades están reservados para peatones y bicicletas.

La moda crece en forma tan vertigi-

Fotos: Gentileza



Tapa de un libro donde se muestra la primera bicicleta blanca.

nosa en el continente que el alcalde de Londres, Ken Livingstone, acaba de invertir 2,3 millones de euros para que el célebre Tour de Francia 2007 de ciclismo partiera anteayer de su ciudad. Después de haber creado zonas de la capital con peaje para los autos, su objetivo ahora es incentivar el interés de los londinenses por la bicicleta. Esta moda ecológica tiene como referencia a los Provos, un grupo de jóvenes holandeses que en los sesenta propusieron la bicicleta blanca, en su momento reprimidos por las autoridades, sin embargo ni siquiera lo nombran como los verdaderos precursores de esta acción.

El convidado de hoy

## Provos, la revolución del humor y la ironía

¿Quién o qué fueron los Provos? La alteración de la paz por los provos (apócope de provocación) de Amsterdam empezó con el hecho de que algunos artistas declararan la calle su espacio de acción en 1965. Los Provos fueron los primeros en Europa que -mediante sus protestas- consiguieron convertir la calle en lúdica ágora, en «campo de articulación». Y lo hicieron a través de un formato que lograría perturbar y desestabilizar el status quo: el happening, evento efímero que mezcla el arte y la performance en lugares públicos.

El gran mérito de los provos, no obstante, estribaba sobre todo en su capacidad de provocar y ridiculizar a las autoridades.

La intención de estos jóvenes era derrocar cínicamente las tradiciones monárquicas holandesas y sus protegidos, la burguesía consumista.

Fueron los que expusieron públicamente en el casamiento de la princesa Beatriz de Holanda, las relaciones nazis del actual suegro de Máxima Zorriegueta.

Sus grandes planes fueron siempre tan exagerados que resultaron irrealizables.

Primero llegó el plan «Plan de la Fiesta Blanca» que preveía la socialización de los principales medios de transporte de Amsterdam.

Por toda, el área de la ciudad deberían colocarse bicicletas blancas de libre disposición, para que todo el mundo pudiera tomar y dejar una bici en el lugar que le pareciera. Exigieron a las autoridades la compra de veinte mil bicicletas.

Con este plan, los Provos aspiraban a eliminar los coches. Pero, el pedal no pudo con el motor y la policía reprimió contra todas las personas que fueron a la Presentación de

la Primera Bicicleta Blanca.

### MI AMIGO EL "POLICÍA" BLANCO

Otro «plan blanco» se centraba en eso que se llama vivienda. Los provos publicaban semanalmente una lista de departamentos y casas vacías para el interés de los sin hogar y nómadas. Bajo la consigna: «Pórtate bien con la policía», se propuso que el policía con uniforme blanco repartiese fósforos entre las fumadoras, preservativos a menores de edad y muslos de pollo y otras cosas a transeúntes hambrientos. Huelga decir que Provo siempre iba vestido de blanco.

Otros planes blancos muy exitosos fueron el Plan Blanco de Chimeñas, dirigido a pintar de blanco aquellas fábricas y casas que emitirían más humo del tolerable; el Plan Blanco para Mujeres (asistencia mé-

dica y farmacéutica gratuita para mujeres), o el Plan Blanco de los Rumores, que consistía en difundir rumores creíbles entre todos los medios de comunicación y la policía con el fin de crear una sensación de pánico general. Amsterdam vivió algunos meses furiosos de revueltas permanentes, de manifestantes heridas, de Provos cercados por la policía.

Quedó patente que las autoridades se sentían más cuestionadas por los ataques provo a la gramática cultural que por las protestas tradicionales. En vez de ofrecer un análisis de la función social de la policía y la justicia, Provo actuaba en base a un énfasis subjetivo. Provo consideraba la confrontación con la policía como un «acontecimiento lúdico».

El 15 de mayo de 1967, Provos se autodisolvió públicamente.

## El gran citador

Bicicletas, revoluciones de parches y gomines.

Ireneo, nos trae las citas, en una bicicleta alquilada a 10 Å con el pago de seguro de 150 Å...

Es tan pobre, que ni bicicleta tiene...  
Dicho popular

No podemos cambiar la estructura político-económica, pero sí podemos reírnos de ella.  
Manifiesto de los Provos

El Plan Blanco de Bicicletas, buscaba denunciar la contaminación generada por los vehículos privados y la pésima calidad del servicio de transporte público de Amsterdam. Con el fin de provocar a la sociedad, los "provos" invadieron las calles de la ciudad con miles de bicis pintadas de color blanco. Circulando en dirección contraria, deteniéndose en medio de la calle, consiguieron colapsar completamente el tráfico de Amsterdam.

Provos.



Happening de Provos.