



reload.realityhacking.org

reload - mindcafe - via della pergola 5 milano

radioreload: radio.autistici.org

#9

MOBILITA' FELICITARIA 2

- .Antistoria ufficiale dell'anarcociclismo
- .Massa Balnear Nudista
- .Crucimassa (le soluzioni)
- .AgitProp
- .Energia ed equita'
- .Genova per me
- .Mayday parade
- .Piazza Graziano Predielis -Milano-
- .La dispensa del bullone 2
- .CiclocartografieUrbane

ANTISTORIA UFFICIOSA DELL' ANARCOCICLISMO

1943 Svizzera Albert Hoffman scopre l'LSD e va a farsi un giro in bicicletta per Basilea scatenando complesse molteplicità di eventi e sinergie.

1962 Amsterdam Happening antiartistico: due squadre di ciclisti si producono in acrobazie, spogliandosi mentre pedalano e rimanendo nudi in sella continuano a pedalare sino a scontrarsi.

1965-1967 Olanda Il provotariato organizza un incredibile numero di performances contro il potere e, tra l'altro, sviluppa meravigliose tecniche di guerriglia surrealiste. Non IMMAGINAZIONE AL POTERE ma IMMAGINAZIONE CONTRO IL POTERE. Il loro simbolo è una bicicletta.

Agosto 1965 Olanda Esce su Provo N°2 il Piano delle Biciclette Bianche, che propone nel pieno boom economico autocentrico di chiudere le città alle auto e di far acquistare al comune 20.000 biciclette l'anno "che apparterranno a tutti e nessuno".

19 Marzo 1966 Olanda Viene inaugurato il Piano delle Galline Bianche, che prevede, tra l'altro di trasformare i poliziotti in distributori di cosce di pollo, arance, fiammiferi e preservativi che girano su biciclette bianche e portano le biciclette scassate dal ciclista. La polizia non gradisce.

26 Novembre 1966 Los Angeles Sul Los Angeles Free Press un articolo recita: bisogna bloccare gli incroci delle arterie più trafficate non per protestare contro la discriminazione ma per protestare contro gli incroci stessi; falangi di giovani che cantano in mezzo alle strade per l'unica cosa per cui potrebbero servire: ballarci".

Dicembre 1967 Roma Gruppi di Provos prendono a pomodorate il primo ministro inglese Wilson, il ministro sovietico Podgorni ed il vice presidente americano Humprey.

Maggio - Giugno 1967 Berlino Membri della Kommune N° 1 sviluppano teorie di urbanesimo ciclocentrico.

Maggio 1968 Parigi gruppi di studenti in bicicletta tengono in contatto le diverse zone della città poste sotto assedio.

26 Dicembre 1971 Copenaghen Viene occupato un quartiere. Scontri tra polizia e gruppi di ciclisti libertari.

Marzo 1977 Gorleben (Germania) Mobilitazione di massa contro lo stoccaggio di scorie radioattive. Colonne di ciclisti radicali compiono atti di sabotaggio.

14 Febbraio 1979 Montreal Evento cruciale per lo sviluppo del gruppo ISM, poi NEOISM, non ufficialmente anarcociclista ma in realtà promotore di numerose iniziative di sabotaggio antiartistico aventi per oggetto le biciclette. Si ritiene oggi che il simbolo neoista del ferro da stiro in fiamme si sia poi trasformato nella bicicletta in fiamme degli Anarco Cycles inglesi.

24-30 Marzo 1984 Venezia Incontro internazionale anarchico. Presenti orde nomadi di ciclisti insubordinati.

3 Maggio 1984 Baltimora Il performer neoista TENTATIVELY a CONVENIENCE viene arrestato dalla polizia mentre nella stazione centrale ha un rapporto sessuale con il telaio di una bicicletta vestito di piume di fagiano. Mentre lo portano via continua a urlare " I'm just an anarcocyclist let me kick yr ass around".

1984 Londra Azioni anarchiche come Stop the City vedono in primo piano gruppi di ciclisti libertari.

Primavera 1996 Italia Centrale Nelle province di Siena, Pistoia, Firenze, Grosseto, Perugia, Orvieto ed Ancona timbri

anarcociclistici appaiono sulle banconote in circolazione.

28 Luglio 1996 Milano Appare la prima T.A.Z. anarcociclista. Si iniziano a sviluppare progetti sovversivi in tutta Italia e si inizia ad organizzare il network.

13 Luglio 1996 Autostrada M41 Il gruppo Reclaim the Streets occupa l'autostrada perforando il manto stradale piantando alberi. Presenti numerosi anarcociclisti.

Estate 1997 Londra Numerose azioni di Reclaim the Streets; anarcociclisti sempre in prima linea. Al Rave sulla M41 presenti in oltre 500.

Autunno 1997 Inverno 1998 vengono prese di mira le facoltà universitarie di Roma e Siena. A Milano agguerrita lotta tra sevizi delle pulizie dell'ATM ed anarcociclisti, particolarmente aspra sulla linea metropolitana verde.

MASSA BALNEAR NUDISTA

ABATE ELENA ciclista 1983-2003 (già piazzale macciachini)

(ANSA) - MILANO, 24 GIU - Una ragazza di vent'anni e' morta questa mattina attorno alle dieci dopo essere stata travolta da una betoniera mentre in sella alla sua bicicletta stava percorrendo piazzale Maciachini.

(Diffondete, il piu' possibile, il presente comunicato!)

Ciao a tutti alcuni di noi ieri sera si sono trovati al presidio in ricordo di Elena e si è parlato di cosa fare stasera: se ne vedranno delle belle.

Ognuno di noi stà preparando un tasello per ricordare Elena Abate. La famiglia e amici sono stati invitati a presentarsi stasera alle 22.30 in piazzale ABATE ELENA ciclista 1983-2003 (già piazzale macciachini) per un ricordo ciclico della loro cara.

Stasera si chiederà alla massa di fare un'azione politica molto forte, il blocco totale di piazzale maciacchini. Per non creare inutili e logorroiche polemiche si è pensato di presentarci alle 21.30 in piazza GP e informare tutti i partecipanti con volantini e voce di quello che succederà stasera.

In più si diceva per una volta di essere puntuali come un orologio svizzero e alle ore 22.00 partire direzione prima ciclofficina e poi piazzale Abate Elena. Finito il ricordo o se preferite la commemorazione cilonudismo e fontane da prendere.

Vi aspettiamo numerosissimi e fate girare la voce.

Stasera: NUDI & INCAZZATI

alcune visioni dalla massa balneare di ieri rubate dalla mailing list cm-milano@inventati.org

- le nostre strade le nostre piazze la nostra vita
ieri di nuovo abbiamo dedicato una piazza a un'altra ciclista
uccisa...involontariamente...

vogliamo nomi di vie dai suoni polifonici...

non vogliamo piu' lutti tristezza e rabbia

- L'esperienza ha iniziato a collettivizzarsi già' dalle 18.00 alla
presentazione del librofeltrinelli su cm.

Abbiamo mangiato insieme e già' da questo momento la krikka ha
iniziato ad aumentare...come x dinamiche proprie.

Siam partiti* in formazione cm...x raggiungere l'appuntamento... di
cm

22.10 dritt* dritt* alla ciclofficina@bulk dove alcuni di noi hanno
fatto carica di ciclorottami e via, direzione p.le maciacchini...
con l'intenzione di entrare simbolicamente e sensualmente
nell'allucinante tragedia della ragazza morta travolta da una
betoniera.

nel punto in cui c'è stato l'incidente abbiamo ammucciato tutti i
rottami che ci eravamo portati* con noi... 20 min di coinvolgimento e
poi... via... cavalcavie, fontane... e... naviglio!!! minkia il
naviglio! :)))

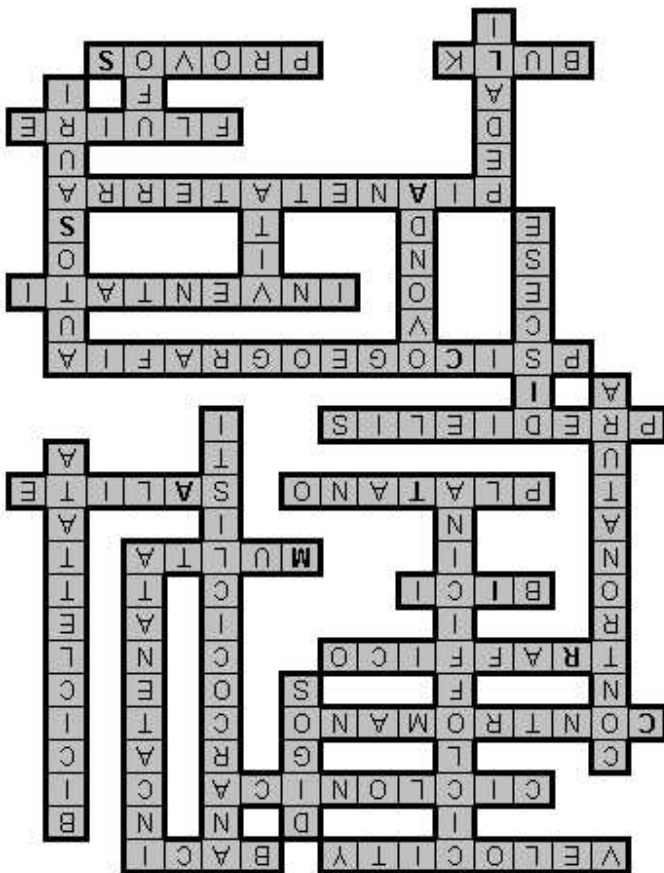
- Beh la cm di ieri è stata un'esperienza picofisica totale. ci
sono stati momenti in cui mi sembrava di essere su una luna afro-
milanese, tutto sembrava trasfigurato. vera potenza di certe cm. tra
maciachini-il caldo-i bagni-il bordello-il girare mezzi biotti sul
cavalcavia-i tuffi dal ponte nel naviglio-la musica che ci
accompagnava sempre perfetta. È stata tutta un'onda di gente di
calore di emozione di protesta di acqua di movimento di suono di
corrente di corpi di luci...e' stata tutta un'onda

- il bagno ignudo nel naviglio non mi è ancora sceso!
ho goduto come un maiale! non ci sto' + dentro...riportatemici!
riportatemici! riportatemici!

Il territorio è una forma d'arte...

- Ieri sera ho realizzato un sogno insieme a tutt* coloro che
c'erano...un sogno che ho da quando sono arrivato, 15 anni fa', a...
mi... l'anno. IL BAGNO NEL NAVIGLIO!!! IL BAGNO NEL NAVIGLIO!!!
IL BAGNO NEL NAVIGLIO!!! una fusione tra i miei sensi e l'antica
città d'acque...che bello! tanti tanti tanti baci a tutt*

CRUCIMASSA



Orizzontali (in ordine alfabetico)

- Si accompagnano alle bici: **baci** (noto slogan signature massaro: + bici + baci + kaos +...)
- Si danno al popolo: **bici** (bici al popolo, striscione *esposto* in occasione del social forum di firenze)
- sede milanese di una nota polisportiva: **bulk**
- Fa bella mostra di se: **ciclonica** (mostra-evento di una settimana in conchetta)
- Così' mi sento piu' umano: **contromano** (canzoncina criticina un po' cretina...contromano mi sento piu' umano contromano ieahhhhhhhh)
- Mai fermarsi!: **fluire** (vedi il favoloso giuoco della massa critica...folder1)
- Ospita il sito di critical mass italia: **inventati** (www.inventati.org/criticalmass)
- E' salata a vicenza: **multa**(blocco del traffico...fino a 10mila euro)
- Vi si trova milano: **pianetaterra** (milano-pianetaterra-penisola italica...)
- Io lo voto: **platano** (non e' vero che non voto. Io voto platano! Solido, efficiente, robusto, con quelle belle lamiere colorate accartocciate alla base.)
- Graziano: **Predielis** (nome multiplo massaro)
- Avevano le bici bianche: **Provos** (vedi folder1)
- Lo studio che prevede la produzione di mappe: **psicogeografia**

- Si salvaguardano a milano: **salite**(grazie al Comitato per la Salvaguardia delle Salite e delle Discese milanesi)
- Noi lo siamo: **traffico** (noi non blocchiamo il traffico, noi siamo il traffico)
- La fanno i randagi: **velocity** (<http://204.73.203.34/>)

Verticali (in ordine alfabetico)

- Non fanno proseliti **anarcociclisti**
- Si estingueranno pure loro **autosauri** (si spera prima del genere umano tutto)
- NON e' critical mass **biciclettata** (e' moooooooooooooolto di piuuuuuuuuuuuuuuu')
- Ci si beve, ci si suona, ci si balla e ripara **ciclofficina**
- Lo si e' andando in auto **contronatura**
- Rende felice seminarla **digos**
- Si salvaguardano a milano **discese** (grazie al Comitato per la Salvaguardia delle Salite e delle Discese milanesi)
- Lo e' santa Graziella, protettrice di critical mass **incatenata**
- Cugina fiorentina delle rotonde **ovonda**
- Servono per la rivoluzione **pedali** (criticalmass: la rivoluzione a pedali)
- Hanno portato critical mass sulla terra **ufo**(cercare ufociclismo, buona esploranavigazione)
- La si apre chiudendo la via **vita** (criticalmass chiude la via ma apre alla vita)

AGITPROP

ANALISTA

sei bloccato in un ingorgo gigantesco e stai dando fuori di testa?
 gli ausiliari del traffico popolano i tuoi incubi?
 alla vista di un semaforo rosso ti incazzi come un toro??
 ti stai trasformando in un serial killer?
 fermo!

prima che Paolo Crepet parli di te a Porta a Porta devi trovare un rimedio no, non fissare l'appuntamento con quel dottore la' tanto bravo, risparmia sull'analista!!!

l'analista non serve e nemmeno gli psicofarmaci, ti svelero' un segreto: non sei fatto per stare chiuso ore e ore dentro una scotoletta metallica.

evadi dall'auto usa la bici ti sentirai meglio, piu' libero e piu' bello criticalmass contro il logorio della vita moderna terapia di gruppo ogni giovedì piazza dei mercanti milano ore 21,30

PEDALA

Ci dispiace che tu sia bloccato lì in macchina. Saremmo tutti più felici se tu fossi qui fuori, in bici. Comunque, tranquillo, l'attesa non sarà lunga. Mentre tu aspetti, ti invitiamo a riflettere su queste semplici domande:

- Sei mai stato ad Amsterdam o a Copenhagen?

Hai mai provato ad immaginare come sarebbe bello vivere in una città piena di bici anziché di auto?

Una città più silenziosa, più rilassante, più verde, più romantica,

una città in cui spostarsi per le vie diventa un piacere e non uno stress?

Non è un sogno, è tutto possibile, basta crederci e agire di conseguenza.

- Sei proprio sicuro di non riuscire a fare a meno dell'auto?

Pensi che valga la pena spendere quasi il 20% del tuo reddito annuo per un mezzo come l'auto, che in città non ti fa andare più veloce di 17 km/h in media e che ti fa stare piantato in coda per ore a roderti il fegato tra mille stress, multe, bolli, assicurazioni e rate per l'ammortamento?

PENSACI SU.

POI INGRASSA LA CATENA DELLA TUA BICI E TIRALA FUORI DALLA CANTINA. CONTRIBUISCI ATTIVAMENTE A CAMBIARE LA TUA CITTÀ.

PEDALA.

Coincidenza organizzata ogni giovedì piazza mercanti 21.30 in bici

NON FARE LA GUERRA

le guerre si fanno per il controllo del petrolio. ogni rinuncia alla tua auto è un passo verso la pace. facciamo all'amore e non mi dire che per fare l'amore ti serve l'auto. l'amore si fa in bici con il vento tra i capelli. critical mass...e le coccole non avranno fine amore di gruppo ogni giovedì piazza dei mercanti milano ore 21,30 E' un'iniziativa dei Giovani Devoti di Padre Pio, protettore dei ciclisti, simpatizzanti dell'UDEUR di Clemente Mastella

ELOGIO DELLA BICI MODERNISTA Le vecchie stufette semoventi a quattro ruote puzzano di muffa misto arbre magic. A vederle lì, con tutti quegli omini rannicchiati dentro, ferme in coda, mettono addosso una tristezza tremenda. Lasciate passare i velocipedi, oh autoinscatolati. Ingroppate anche voi la strada del progresso. Scegliete la trazione animale. La bicicletta è sotto certi aspetti, un simbolo perfetto della modernità. È il prodotto di un quasi miracoloso micromondo della tecnica e dell'invenzione industriale estremamente specializzato nella sua settorialità e nella sua capacità di ottenere funzionalità, leggerezza, scarso ingombro. La forcella, la trasmissione a catena, il cambio, il freno, il sellino, la dinamo, il campanello, i pneumatici ad aria inventati dal veterinario scozzese John Boyd Dunlop e così via. La bicicletta inoltre, tra le moderne macchine, suscitatrici di entusiasti futuristici ma anche e frequentemente di odio luddistico, è una delle poche che realizza un rapporto equilibrato con l'uomo, che integra il congegno meccanico con la propulsione umana. La bicicletta siete voi stessi, è la vostra pelle cangiata in gomma che scivola sul terreno, allungando il vostro passo da 75 cm. ad 8 m., cosicché ogni chilometro non è mai più lungo di 2 minuti. La bicicletta è sintesi di equilibrio, suscitando il miracolo di certi fatti nascosti, di mani occulte che sorreggono la parabola evangelica del camminare sulle acque, se hai fede, i tuoi piedi calmano l'onde e cammini, se cessa la fede, sommergi. La bicicletta è la trasformazione dell'energia in equilibrio, l'esaltazione dello slancio, l'immagine visibile del vento...ha la bellezza delle forme elementari, naturali e insieme geometriche...si può dire di lei ciò che si può dire del violino, ha raggiunto la sua perfezione per sempre, ha toccato il limite della semplicità. È definitiva nel brivido metallico della sua nudità balenante.

E ha il pudore del silenzio, lo rompe solo col suo trillo fresco, garrulo, primaverile, femminile, uccellesco. E' grandiosa, conversativa, spiritosa.

ENERGIA E EQUITA'

Brani tratti da Energia ed equità (Ivan Illich). Nella sua prima stesura, è stato pubblicato su "Le Monde" all'inizio del 1973. In quella versione si può leggere anche nel libro "Meglio la bicicletta" edito da "Smog e dintorni". Una versione è stata pubblicata nel 1974 da "Feltrinelli" con il titolo "Energia, velocità e giustizia sociale". Questa è la versione definitiva pubblicata nel libro "Per una storia dei bisogni" (Ed. Mondadori, 1981 - Cap. 5) -

<http://www.altraofficina.it/ivanillich/Libri/storia%20dei%20bisogni.htm>

1 L'industrializzazione del traffico

Prima di esaminare come l'energia viene impiegata per lo spostamento delle persone, occorre distinguere formalmente quelle che sono le due componenti del traffico: il transito e il trasporto. Intendo per traffico qualsiasi spostamento delle persone da un luogo all'altro quando sono fuori casa; per transito, come già accennato, intendo quegli spostamenti che fanno uso dell'energia metabolica umana, e per trasporto quelli che si avvalgono di altre fonti di energia. Per l'avvenire queste fonti saranno per lo più motori, dato che gli animali fanno ormai a gara con gli uomini nel morir di fame in un mondo sovrappopolato, a meno che, come l'asino e il cammello, non si nutrano di cardi.

Appena si arriva a dipendere dal trasporto, non solo per i viaggi che durano parecchi giorni ma per gli spostamenti quotidiani, diventano acutamente palesi le contraddizioni tra la giustizia sociale e la potenza motorizzata, tra il movimento efficace e l'alta velocità, tra la libertà personale e l'itinerario preordinato. La dipendenza forzata dalle macchine automobili nega allora a una collettività di persone semoventi proprio quei valori che i potenziati mezzi di trasporto dovrebbero in teoria garantire. La gente si muove bene con le proprie gambe. Questo mezzo primitivo per spostarsi apparirà, a un'analisi appena attenta, assai efficace se si fa un confronto con la sorte di chi vive nelle città moderne o nelle campagne industrializzate. E riuscirà particolarmente suggestivo quando ci si renda conto che l'americano d'oggi, in media, percorre a piedi - per lo più in tunnel, corridoi, parcheggi e supermercati tanti chilometri quanti ne percorrevano i suoi antenati. Coloro che vanno a piedi sono più o meno uguali. Chi dipende esclusivamente dalle proprie gambe, si sposta secondo lo stimolo del momento, a una velocità media di cinque o sei chilometri l'ora, in qualunque direzione e per andare in qualsiasi posto che non gli sia legalmente o materialmente precluso. Ci si aspetterebbe che ogni miglioramento di tale mobilità connaturata prodotto da una nuova tecnologia del trasporto salvaguardi quei valori e ne aggiunga degli altri, come un maggior raggio d'azione, risparmio di tempo, comodità, maggiori possibilità per i menomati. Sinora non è questo ciò che è accaduto. Anzi, lo sviluppo dell'industria del trasporto ha avuto dappertutto l'effetto opposto. Questa industria, da quando

le sue macchine hanno potuto mettere dietro ogni passeggero più d'un certo numero di cavalli-vapore, ha diminuito l'eguaglianza tra gli uomini, ha vincolato la loro mobilità a una rete di percorsi disegnata con criteri industriali e ha creato una penuria di tempo d'una gravità senza precedenti. Appena la velocità dei loro veicoli varca una certa soglia, i cittadini diventano consumatori di trasporto nel giro dell'ora quotidiano che li riporta a casa, un circuito che gli uffici di statistica chiamano " spostamento " per distinguerlo dal vero " viaggio " che si ha quando il cittadino, uscendo di casa, si munisce d'uno spazzolino da denti.

Alimentare con più energia il sistema di trasporto vuol dire che ogni giorno un numero maggiore di persone si muove più velocemente su distanze superiori. Il raggio quotidiano di ognuno si estende a scapito della possibilità di imbattersi in un amico o di passare per il parco andando al lavoro. Si creano punte estreme di privilegio con l'asservimento generale. Una élite accumula distanze incalcolabili in tutta una vita di viaggi circondati da premure, mentre la maggioranza spende una fetta sempre maggiore della propria esistenza in spostamenti non voluti. Alcune poche persone viaggiano su tappeti magici fra punti remoti che la loro effimera presenza fa apparire rari e insieme allettanti, mentre tutti gli altri sono costretti a spostarsi sempre di più e sempre più in fretta sui medesimi tragitti e a perdere sempre più tempo per prepararsi a questi spostamenti e poi per riaversene.

Negli Stati Uniti i quattro quinti delle ore/persona passate sulle strade sono di gente che fa la spola tra casa, posto di lavoro e supermercato e che non sale quasi mai su un aereo; mentre i quattro quinti delle miglia percorse in volo per recarsi a congressi e in luoghi di villeggiatura sono coperti ogni anno da un costante 1,5 per cento della popolazione, di solito benestanti o gente che si tratta bene per condizionamento professionale. Quanto più veloce è il veicolo, tanto più consistente è il sussidio che riceve da una tassazione regressiva. Appena lo 0,2 per cento della popolazione degli Stati Uniti può decidere per proprio conto di viaggiare in aereo più di una volta all'anno, e pochi altri paesi possono permettersi un jet set così numeroso.

Sia lo schiavo degli spostamenti quotidiani sia il viaggiatore impenitente si trovano a dipendere dal trasporto: né l'uno né l'altro possono farne a meno. Un volo occasionale ad Acapulco o a un congresso di partito fa credere al passeggero ordinario di essere finalmente entrato nel mondo ristretto di coloro che si muovono ad alta velocità. La possibilità occasionale di trascorrere qualche ora legato con una cinghia al proprio sedile su un veicolo ultrapotente fa di lui un complice della distorsione dello spazio umano e lo induce ad accettare che la geografia del suo paese venga modellata in funzione dei veicoli anziché delle persone. L'uomo si è evoluto fisicamente e culturalmente insieme con la sua nicchia cosmica. Ciò che per gli animali non è che l'ambiente, egli ha imparato a trasformarlo in propria dimora. La sua autocoscienza richiede il complemento di uno spazio vitale e di un tempo di vita integrati dal ritmo col quale egli si muove. Se questo rapporto viene determinato dalla velocità dei veicoli anziché dal movimento delle persone, l'uomo-architetto si riduce al livello di un mero pendolare.

L'americano tipo dedica ogni anno alla propria auto più di 1600 ore: ci sta seduto, in marcia e in sosta; la parcheggia e va a prenderla; si guadagna i soldi occorrenti per l'anticipo sul prezzo d'acquisto

e per le rate mensili; lavora per pagare la benzina, i pedaggi dell'autostrada, l'assicurazione, il bollo, le multe. Ogni giorno passa quattro delle sue sedici ore di veglia o per la strada o occupato a mettere insieme i mezzi che l'auto richiede. E questa cifra non comprende il tempo speso in altre occupazioni imposte dal trasporto: quello che si trascorre in ospedale, in tribunale e in garage; quello che si passa guardando alla televisione i caroselli sulle automobili, scorrendo pubblicazioni specializzate, partecipando a riunioni per l'educazione del consumatore in modo da saper fare un acquisto migliore alla prossima occasione. L'americano tipo investe queste 1600 ore per fare circa 12.000 chilometri: cioè appena sette chilometri e mezzo per ogni ora. Nei paesi dove non esiste un'industria del trasporto, la gente riesce a ottenere lo stesso risultato andando a piedi dovunque voglia, e il traffico assorbe dal 3 all'8 per cento del tempo sociale, anziché il 28 per cento. Ciò che distingue il traffico dei paesi ricchi da quello dei paesi poveri, per quanto riguarda i più, non è un maggior chilometraggio per ogni ora di vita, ma l'obbligo di consumare in forti dosi l'energia confezionata e disegualmente distribuita dall'industria del trasporto.

2 I gradi della mobilità autoalimentata

Un secolo fa venne inventato il cuscinetto a sfere. Grazie a esso, il coefficiente d'attrito si riduceva a un millesimo. Applicando un cuscinetto a sfere ben calibrato tra due pietre da macina dell'età neolitica, un uomo poteva macinare in un giorno quanto ai suoi antenati richiedeva una settimana di lavoro. Il cuscinetto a sfere rese anche possibile la bicicletta, facendo sì che la ruota - forse l'ultima delle grandi invenzioni del Neolitico - fosse finalmente utilizzabile per la mobilità autoalimentata.

L'uomo, senza l'aiuto di alcuno strumento, è capace di spostarsi con piena efficienza. Per trasportare un grammo del proprio peso per un chilometro in dieci minuti, consuma 0,75 calorie. L'uomo a piedi è una macchina termodinamica più efficiente di qualunque veicolo a motore e della maggioranza degli animali; in rapporto al suo peso, nella locomozione presta più lavoro del topo o del bue, meno lavoro del cavallo o dello storione. Con questo tasso di efficienza l'uomo si è insediato nel mondo e ne ha fatto la storia. Procedendo di questo passo le società contadine e quelle nomadi spendono rispettivamente meno del 5 e dell'8 per cento del loro tempo sociale fuori di casa o dell'accampamento.

L'uomo in bicicletta può andare tre o quattro volte più svelto del pedone, consumando però un quinto dell'energia: per portare un grammo del proprio peso per un chilometro di strada piana brucia soltanto 0,15 calorie. La bicicletta è il perfetto traduttore per accordare l'energia metabolica dell'uomo all'impedenza della locomozione. [...]

Le biciclette non sono soltanto termodinamicamente efficienti, costano anche poco. Avendo un salario assai inferiore, il cinese per comprarsi un bicicletta che gli durerà a lungo spende una frazione delle ore di lavoro che un americano dedica all'acquisto di un'auto destinata a invecchiare rapidamente. Il rapporto tra il costo dei servizi pubblici richiesti dal traffico ciclistico e il prezzo di un'infrastruttura adatta alle alte velocità, è proporzionalmente ancora minore della differenza di prezzo tra i veicoli usati nei due sistemi. Nel sistema basato sulla bicicletta, occorrono strade apposite solo in certi punti di traffico denso, e le persone che

vivono lontano dalle superfici in piano non sono per questo automaticamente isolate come lo sarebbero se dipendessero dagli automezzi o dai treni. La bicicletta ha ampliato il raggio d'azione dell'uomo senza smistarla su strade non percorribili a piedi. Dove egli non può inforcare la sua bici, può di solito spingerla. Inoltre la bicicletta richiede poco spazio. Se ne possono parcheggiare diciotto al posto di un'auto, se ne possono spostare trenta nello spazio divorato da un'unica vettura. Per portare 40.000 persone al di là di un ponte in un'ora, ci vogliono tre corsie di una determinata larghezza se si usano treni automatizzati, quattro se ci si serve di autobus, dodici se si ricorre alle automobili, e solo due corsie se le 40.000 persone vanno da un capo all'altro pedalando in bicicletta. Di tutti questi veicoli, soltanto la bicicletta permette realmente alla gente di andare da porta a porta senza camminare. Il ciclista può raggiungere nuove destinazioni di propria scelta senza che il suo strumento crei nuovi posti a lui preclusi.

Le biciclette permettono di spostarsi più velocemente senza assorbire quantità significative di spazio, energia o tempo scarseggianti. Si può impiegare meno tempo a chilometro e tuttavia percorrere più chilometri ogni anno. Si possono godere i vantaggi delle conquiste tecnologiche senza porre indebite ipoteche sopra gli orari, l'energia e lo spazio altrui. Si diventa padroni dei propri movimenti senza impedire quelli dei propri simili. Si tratta d'uno strumento che crea soltanto domande che è in grado di soddisfare. Ogni incremento di velocità dei veicoli a motore determina nuove esigenze di spazio e di tempo: l'uso della bicicletta ha invece in sé i propri limiti. Essa permette alla gente di creare un nuovo rapporto tra il proprio spazio e il proprio tempo, tra il proprio territorio e le pulsazioni del proprio essere, senza distruggere l'equilibrio ereditario. I vantaggi del traffico moderno autoalimentato sono evidenti, e tuttavia vengono ignorati. Che il traffico migliore sia quello più veloce lo si afferma, ma non lo si è mai dimostrato. Prima di chiedere alla gente di pagare, i fautori dell'accelerazione dovrebbero cercare di esibire le prove a sostegno di quanto pretendono.

[...] Nel Vietnam un esercito superindustrializzato ha cercato di domare, senza riuscire a batterlo, un popolo che si muoveva alla velocità della bicicletta. La lezione dovrebbe esser chiara.

GENOVA PER ME

Pongi papara pa pongi: nel bel soviet di Arquata Scrivia va di moda il lissio, che per certe fasce d'età ha la stessa funzione disinibitoria della techno sui ventenni. Ma per dei ciclisti in vena di riposo riscuote le stesse simpatie delle zanzare presso i pescatori. Mi unisco allora alla sezione di scalatori che ascendono alla rocca e, nel prato alla sua base, troviamo quiete e srotoliamo sacchi a pelo e dormiamo sotto le stelle dopo aver condiviso la grappa bassanese di rito. La sveglia solare spinge le individualità presenti alla frenetica ricerca di un cappuccino nella latteria del paese. Dopo il controllo di rito ai velocipedi si parte. La strada è piacevole, i boschi costeggiano la via e le curve aprono nuovi scorci. Ripenso alla fatica dell'anno prima, quando percorrevo la stessa strada, ma dopo parecchi chilometri di pianura, con la

pioggia, il vento fortissimo -contro- e l'apprensione di posti di blocco sui Giovi. Ora tutto è tranquillo e piacevole. Una sosta prima dell'attacco al passo e quindi si è in cima, pronti a sfidare le birre e gli amaretti dei Giovi, sotto lo sguardo ritualmente casuale della digos. Il "compañero presidente" Livio viene costretto ad una intervista telefonica per radiopopolare. Fa un po' impressione la discesa, un anno fa così urlata e festante, questa volta silenziosa e rapida, tutti assorti nell'ebrezza della velocità, nel sibilo dei raggi. Alla stazione ffss di Bolzaneto arriviamo con un paio d'ore di anticipo, la digos locale ha tutto il tempo per annusarci le ascelle e verificare lo stato dei nostri polpacci. Arrivano da bologna e roma i gregari in fuga. Arrivano i CM genovesi. Arriva un tizio che dice di essere il rappresentante del gsf e che è lì per organizzare la cosa. Organizzare?? Sguardi increduli. Parla coi vigili urbani, si mette a contrattare il percorso, girano fogli con le mappe. Qui è chiaro che c'è qualcuno che non ha capito che siamo incontrollabili, siamo ciclisti mika storie. Quindi si parte, un po' sospettosi un po' controvoglia visto che in testa c'è l'auto dei vigili. Cavolo, vabbè tutto, ma l'auto proprio no! Non si capisce bene dove diavolo ci stiamo dirigendo, ad uno svincolo dei criticalmassi genovesi doc dicono che il lager di Bolzaneto sta a dx, mentre la testa del gruppo va a sx, verso la periferia. Be', mi dico, meglio fidarsi dei locali che seguire la sbirraglia comunale e gli "organizzatori" (e poi la strada è in discesa!): in pochi minuti arriviamo al mefitico luogo delle torture fasciste di stato: siamo in 4, 3 genovesi con anarkid ed io. Che anarkid non sia un "invisibile" lo si capisce a prima vista, e quando uno di noi arriva davanti al portone e urla "Primo!" seguito a ruota da anarkid, è chiaro che al pulotto di guardia gli sta per venire un colpo. No, non si aspettavano visite quel giorno! Tantomeno una tappa del Giro. Ci spostiamo di pochi metri e aspettiamo che la massa arrivi dalla direzione opposta. Intanto gli sbirri escono a guardarci, chissà che stanno pensando! Scommetterei che per un attimo hanno pensato ad un assalto stile Marassi. Ripensandoci se fossimo tutti arrivati da lì, così all'improvviso, avremmo pure potuto fare un carosello dentro lo spiazzo. Sarebbe stato un bel delirio. Forse non avrebbero gradito! Invece sfiliamo tutti compatti davanti ai cancelli, unici manifestanti, ma è bene che sappiano che non dimenticheremo mai quello che hanno fatto nel loro obbedire agli "ordini superiori" di servi dei servi a cottimo. Ci dirigiamo verso la città, chissà come mai ma "l'organizzatore" non c'è più. Liberati dalla presenza dei vigili imbocchiamo strade e salite, cavalleggeri di un disordine creativo ci lanciamo scampanellanti tra palazzi di rappresentanza del Potere e gruppi di sbirri appostati in "strade secondarie" per non essere scorti dai manifestanti nelle piazze tematiche e dai cortei. Ma noi li becchiamo tutti provenendo da dove non se l'aspettano e scomparendo rapidi così come siamo piombati su di loro. Io non ce la faccio a guardarli. Mi fanno paura e mi fanno schifo. Non riesco a immaginare quale letame circoli nelle loro menti, spero solo che il CS sia penetrato loro ben bene sotto pelle. Ma la CM non fa sconti comitiva, non un improprio, solo ululati scampanellii e rotonde negli spiazzi - ciò che ciascun@ pensa è ben radicato nel profondo di noi e sarebbe inutile esternarlo con i soliti slogan, tanto è chiaro, sarà un caso essere lì, ma siamo lì, questo la dice molto più lunga di qualsiasi ragionamento. Le piazze tematiche che

attraversiamo ci applaudono, c'è chi chiede chi cazzo siamo, c'è chi (devono essere sempre degli "organizzatori") è un po' preso alla sprovvista, ma le vaste masse popolari applaudono e alzano il pugno: la bici fa tanto aria di festa, chi chiede da dove arriviamo, i più sgamati dicono "è la critical mass!". Anche qui apparizioni/sparizioni. Impagabile il giro attorno -e dentro!- alla fontana di una piazza con il più baldanzoso dei rasta-agronomi che sfida le leggi fisiche in bilico sul bordo bagnato della vasca mentre scattano i fotografi e applaudono i manifestanti, l'acqua esce in quantità innondando la piazza, urla, grida, casino! Sì, siamo incazzati ma anche festose, siamo ciò che ognuno è dentro di sé. I genovesi della CM evidentemente si vogliono togliere qualche sfizio facendoci passare per tutti i posti in cui loro usualmente non è consentito sbiciclettare. La municipalizzata è totalmente immobile, è chiaro che contro di noi non c'è nulla da fare. I semafori sono ovviamente lì per dimostrarci la loro inutilità, mentre i tunnel - che ricordavo invasi dai fumi dei gas e degli incendi - ora sono delle piste di lancio da attraversare ululando a folle velocità (ho su il rapporto più alto e pedalo quasi a vuoto!) mentre dei maoisti (ma non erano solo in Nepal?) scrivono sui muri. Il finale è dentro Piazza Carlo Giuliani. E' un posto da brivido. C'ero passato la notte dell'omicidio di stato quando era semideserta, appena un capannello di persone devastate, coperta di cocci, vetri, barricate impovvisate e spazzate via, tracce più che evidenti di battaglia e nulla più. Ora è strapiena di gente, da un lato si parla da dei microfoni, ma i più non seguono i discorsi e se ne stanno lì, ognuno col suo fantasma dentro e troppe immagini nella retina della memoria per essere espresse. Il nostro arrivo fa scattare applausi e solidarietà. Poi ci spostiamo nella strada per far spazio. Allora scatta l'applauso. Lunghissimo. Interminabile. Carico di passione, rabbia, dolore. E' l'Ora, guardo l'orologio, guardo le ombre del sole sui palazzi e ripenso a un anno fa. Poi - come un boato- la folla scandisce ripetutamente la parola d'ordine: "Ora e Sempre Re-sis-ten-za!". Bisognava esserci per capire davvero. A questo punto la CM si può dire conclusa, oppure no! C'è chi si muove per raggiungere i cortei, chi prosegue in bici, chi va al mare a strafogarsi di focaccia e chi resta lì, attonito. Mobili, molecolari, non c'è nessun ordine di scuderia, ogni bici fa quello che l'animo gli detta. Giriamo ancora, rivedere Genova vuol dire rivedere i luoghi in cui vedevo sfilare il festoso corteo dei migranti, ripercorrere con la memoria le scene di barricate davanti a piazzale Kennedy mentre le banche bruciavano e bertinotti urlava di tenere i nervi saldi e atterriti ci si domandava dove cazzo scappare, fumo nero levarsi al cielo e fumo bianco dei candelotti che saliva per le vie attorno a me. Non si può spiegare. Certe cose o le vivi o se le vedi alla tele sono solo spezzoni, farsa di una realtà omogeneizzata ad uso e consumo dei benpensanti. Vagando nella notte arriviamo davanti al palazzo ducale dove si tenne il G8. C'è gente stretta e musica, un enorme striscione a memoria di Carlo, ci chiamano dei tipi seduti "ei, Critical mass!, venite a bere" e ci danno del vino da delle damigiane. Poi ci spiegano che sono gli amici di Carlo e lì ci sono i genitori, quella è la commemorazione più privata e pubblica della giornata, qualcosa che solo Genova può dare, intima e condivisa, festosa e triste, anche qui c'è un fremito nell'aria, un che di sacro. Indefinibile e commovente.

sull'intrinseca radice fascista di ogni violenza e sulla radicalità della scelta della
...un delirio come quello genovese non lo dimenticheremo!

MAYDAY! CRITICAL MASS! MAYDAY!

1 MAGGIO 2002 MILANO

quest* cicli* non sono uguali

primomaggioduemiladue+kaos

coincidenza organizzata di biciclette.

apripista della mayday parade per amplificarne bisogni e forme di autorganizzazione che allarghino il fronte del conflitto.

porteremo la questione automobili-trasporto a un livello di critica sociale con connessioni sociali piu' ampie... per un movimento in movimento.

ci sposteremo nella citta' a dare manforte a tutte le manifestazioni di rifiuto e di insoddisfazione nell'ideale di una nuova chance di vita trasformata in una richiesta enorme che parte dalla messa in discussione del vissuto dei nostri corpi che si snodano attraverso la citta' irrespirabile in relazione agli spazi pubblici privatizzati dal profitto.

la liberta' e' una manifestazione straordinaria del corpo.

partenza della tappa ore 13.30,

avanti&indietro tra piazza XXIV maggio e l'arco della pace,

l'appuntamento e' in movimento, direttamente in strada (percorso in solitaria e, a vista, aggancio al volo in gruppo).

l'arrivo della tappa e' previsto per le 15 in piazza XXIV maggio, dove partira' la May Day Street Parade.

MAYDAY003

1000 bici scatenate per sentirsi felici

...sfrontatamente felici

l'industria dello spettacolo integrato mi deve dei soldi

non scendero' a patti finche' non avro' cio' che mi spetta.

per tutte quelle volte che ho creato cinema all'aperto gratuitamente

per tutte quelle volte che ho tolto dalla banalita' di dislocazione

il piu' convinto degli autosauri

per tutte quelle volte che, stanco e assetato, sono finito in un

qualsiasi bar di periferia portando

la mia gioia contagiosa senza che vedessi un solo euro

per tutto questo e per molto altro ancora

l'industria dello spettacolo integrato mi deve dei soldi!

non e' necessario calcolare quanto mi spetta, perche' io sono

graziano predielis il multiplo e molteplice cio' che l'industria

dello spettacolo integrato mi deve, lo deve ai molti che io sono

e me lo deve perche' io sono molti.

da questo punto di vista possiamo accordarci quindi

per un compenso forfettario generalizzato

STORIA FRAMMENTATA DI PIAZZA GRAZIANO PREDELIS

(<http://www.inventati.org/criticalmass/grazianopredielis/chi.html>)

Nel medioevo tutte le funzioni della vita sociale si svolgevano nelle strade.

ERESIE E ROGHI

"Fu nei primi del secolo XIII che l'arcivescovo Ariberto scopri' in un remoto castello del Piemonte un covo di eretici professanti dottrine che richiamavano quelle dei Manichei; ne fece una retata e se li porto' a Milano insieme con la contessa del luogo. Furono esortati a ripudiare la loro credenza e a riconciliarsi con la Chiesa, ma quelli che consideravano il martirio come il miglior mezzo di salvezza delle anime resistevano: allora i primati della citta' avocarono a se' la sorte della setta di Monforte e vollero andare per le spicce. I disgraziati vennero portati sulla pubblica piazza, dove da una parte era eretta una croce, dall'opposta era acceso un gran fuoco: e furono posti davanti al dilemma: o gettarsi ai piedi della croce, dichiarando di sconfessare le lor dottrine e di conformarsi, per l'avvenire, nell'opera e nel pensiero, alla fede cattolica, o essere gettati viventi nel rogo, anticipatore delle pene dell'inferno. E allora avvenne l'incredibile; mentre qualcuno, atterrito dal sinistro apparato, si prostrava gridando ad abbracciare la croce, altri, silenziosamente, si tappavano gli occhi con le mani e risolutamente correvano a gettarsi tra le fiamme...

[nel 1228] essendo podesta' Aliprando Fara da Brescia, si deliberava la costruzione del nuovo Broletto.

Qualche anno dopo (1233) Orlando da Tresseno podesta' ultimava il palazzo ed accendeva i roghi...

[sotto] la statua equestre...una scritta ne vanta...i meriti di aver elevato il palazzo e di aver dato alle fiamme gli eretici:

QUI SOLIUM STRUXIT CATHAROS UT DEBUI UXIT

I rigori non giovano: Milano, **fovea haereticorum**. Le sette eretiche pullulavano e si moltiplicavano in quel secolo...Avevano in comune il proposito di radicali riforme;<<taluna voleva giungere, precorrendo i tempi, alla liberta' di pensiero>>..."

[All'alba del XXesimo secolo]

Per i lavoratori dell'edilizia e per quelli dell'arte bianca (i panettieri) il luogo fisico del reclutamento resto' a lungo la piazza...

"... Milano aveva ben superato il mezzo milione d'abitanti..."

Fin d'allora Milano, con le sue industrie e con le sue possibilita' di lavoro, calamitava molti immigrati... I panettieri in cerca di lavoro si recavano in piazza Mercanti e qui prendevano contatto con un "mediatore" che dopo qualche giorno li sistemava "in prestino"... Cresceva il tenore di vita e si riducevano gli orari... Ma i panettieri faticarono dalle dodici alle tredici ore al giorno in turni notturni fino al 1908...

Agli inizi del secolo era ancora largamente diffuso lo <<sciopero del lunedì>> che magari diventava anche lo sciopero del martedì': ossia l'abitudine di smaltire in ozio le sbornie domenicali..."

In questa piazza sorge "la secentesca facciata delle Scuole Palatine che espone sopra l'arco di comunicazione con la via Orefici la statua di Ausonio, poeta latino del IV secolo, precettore dell'imperatore

GRAZIANO...Suoi sono i versi famosi riportati in latino nell'epigrafe a sinistra
che celebrano Milano come una seconda Roma: ""Tutto e' mirabile a Milano:
la gran copia di tutto,
il numero e l'eleganza delle case, il carattere gaio e le attitudini liete
delle persone, e poi la bellezza del luogo, che si estende dentro una
doppia cinta di mura, il circo e la mole dell'arcuato teatro,
che sono la passione della gente, i templi, la rocca Palatina, la ricca
Zecca, le terme consacrate a Ercole,
i peristilii ornati di fregi marmorei e le mura circondate da un fossato
come un (vallo): tutto che gareggia e eccelle in bellezza e imponenza,
tanto che neppure il paragone con Roma l'opprime."
"[L']antico pozzo [davanti al palazzo della Ragione] che dava acqua pura e
freschissima.., agli inizi del XIX secolo, fungeva da ritrovo
per...azzeccagarbugli da poche "palanche" detti avvocati del pozzo,
e preti o frati in cerca di clienti. Infatti, da quando Napoleone sopprime
molti privilegi ecclesiastici, tonache e sai si offrivano sulla piazza...
in cambio di qualche spicciolo (Carlo Porta li definì pretti
vicciurinatti)...Poi la categoria alla quale appartenevano i don Briscola e
i don Tonino, amanti più del vino profano che di quello santo, via via si
dissolse."

DISPENSA DEL BULLONE 2

ATTREZZI NECESSARI PER UNA BUONA MANUTENZIONE DELLA BICICLETTA

- 1) Tiraraggi
- 2) Chiave a brugola
- 3) Chiave regolazione cuscinetti e mozzi
- 4) Leve per pneumatici
- 5) Smagliacatena
- 6) Chiave a catena per pignoni
- 7) Attrezzi rimozione pacco pignone
- 8) Attrezzo bloccaggio pacco pignone
- 9) Calibracatena
- 10) Pinza estrazione guarnitura
- 11) Chiave serraggio guarnitura
- 12) Attrezzo per cartuccia movimento centrale
- 13) Estrattore guarnitura
- 14) Chiave serie sterzo
- 15) Chiave combinata pedali
- 16) Chiave per le viti a corona
- 17) Tiracavi
- 18) Tagliacavi
- 19) Chiave centraggio freni

SMONTAGGIO, RIPARAZIONE E RIMONTAGGIO DEI COMPONENTI

Attrezzi necessari

Quasi tutte le principali case produttrici di biciclette, di telai, di gruppi (cambio, freni, mozzi di ruote...) adottano misure standard per i loro componenti. Perciò, attrezzandosi con un set di oggetti per lo smontaggio e il montaggio di una bici da corsa, non si dovrebbe incorrere in grosse sorprese su misura di chiavi, ingranaggi, ecc. Prima di fare acquisti è bene informarsi da chi ha già qualche esperienza.

Chiavi destra e sinistra per calotta-movimento; tre chiavi inglesi (una universale: ma sinceratevi delle misure necessarie per la vostra bici); sette chiavi a brugola di varie misure.

Due attrezzi specifici per aprire e chiudere la catena; due pinze per i fili; due cacciaviti e un martello; una scatola di grasso e un ingrassatore per i mozzi delle ruote.

Taglio dei fili: Cambiare una volta all'anno i due fili del cambio e i due fili dei freni (e le guaine che le contengono) è buona regola. Dopo averli allentati e poi tagliati togliamo la ruota anteriore.

Quest'ultima è una operazione nota anche al cicloatore inesperto: chi non ha mai forato almeno una volta?

Via il freno anteriore: Utilizzando una chiave a brugola numero 5 (una delle misure più utili, da avere sempre a seguito) si svita il freno anteriore: la vite che lo fissa è dietro la parte alta della forcella anteriore, dove il tubo della forcella si dirama nei due rebbi. A questo punto sfiliamo i fili.

Svitare il manubrio: Con la stessa chiave a brugola numero 5 si toglie la vite sull'attacco del manubrio (in gergo definito anche pipa): è la vite che si utilizza per regolarne la posizione.

Via il manubrio: Per togliere il manubrio serve ora una chiave da serie-sterzo numero 32 (quasi tutte le bici da corsa oggi hanno misure standard): si allenta il calottino, poi si svita la calotta dove ci sono i cuscinetti: vanno puliti, se occorre cambiati, e ingrassati prima di rimontare la bici.

Aprire la catena: Con una pinza sgancio-catena si toglie una delle parti più delicate della bici. La catena andrebbe sostituita ogni anno. In un Giro d'Italia i corridori ne usano due, a volte anche tre.

Smontiamo la ruota posteriore Operazione con la quale tutti dovrebbero avere familiarità: attenti a non forzare le molle del cambio, tanto non c'è nessuna fretta...

Cambio e deragliatore: Con la solita chiave a brugola (ma del tipo a T per lavorare più agevolmente) svitiamo il meccanismo posteriore del cambio. Si toglie dal telaio il deragliatore, usando una brugola a cacciavite. Anche per il freno posteriore l'operazione è facile, analoga a quella per l'anteriore.

Corone e pedale destro Con una brugola a T numero 8 si svita il coperchietto. Agitare tenendo fermo il pedale opposto con la mano sinistra, aiutandosi con la forcella posteriore. Il pedale destro e le due corone anteriori (di solito a 53 e a 39 o 41 denti) formano un blocco unico.

Calotta sinistra: Dalla scatola centrale sporge il perno-movimento. Si apre il contro anello (che solo sulla sinistra) usando una chiave 44 (parliamo di un modello Shimano Dura-Ace). Poi svitare la calotta con una chiave a incastro per calotte sinistre.

Calotta destra : serve molta forza Per svitare la calotta destra serve molta forza. Qui il meccanico fissa il telaio in orizzontale sul suo banco da lavoro e usa una chiave a incastro (per calotta destra) con due bracci più lunghi per fare più leva riuscendo così a sbloccare.

Movimento centrale: Ecco le due calotte con il movimento centrale: lo si può sostituire con uno nuovo, oppure pulire o ingrassare: dipende dall'usura dei cuscinetti (consiglio: mostrarli ad un meccanico esperto).

Il Filetto è da rifare? La scatola centrale va pulita bene con uno straccio. Il filetto all'interno va controllato: qui a destra il meccanico passa il maschio per rimettere la filettatura nel miglior stato.

CICLO CARTOGRAFIE URBANE

Il GPS (Global Position System) e' una tecnologia in grado di definire con precisione la posizione dell'utente...creato dal Ministero della Difesa degli USA per scopi militari e' stato messo a disposizione dei civili per utilizzo xxx...

e' un sistema di 24 satelliti che orbitano a circa 12000 miglia intorno alla terra al quale i vari ricevitori si collegano per attingere alle varie informazioni relative alla propria posizione.

Posizionamenti GPS & comunicazioni frittate sono l'ambiente di guerra dell'esercito usa & getta.

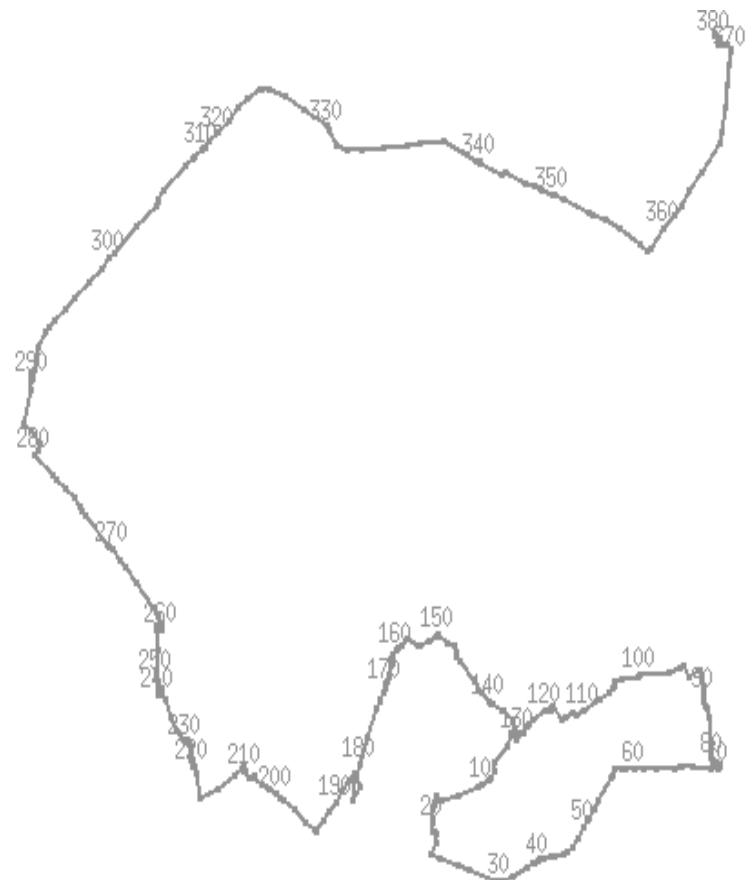
Elementi di schizogeografia applicata

corpo -> scalpello
bici -> martello
citta' -> materia (grezza)

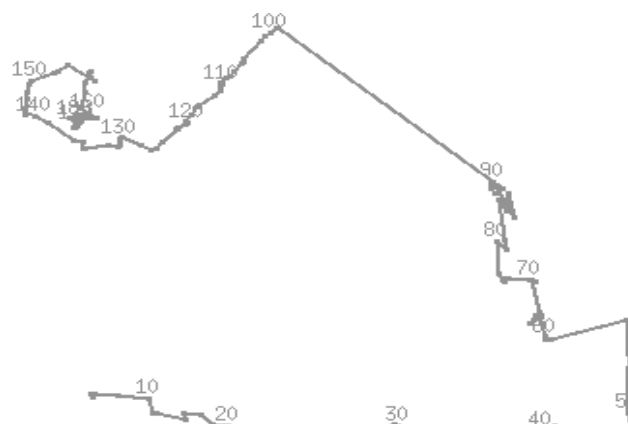
Milano (pianeta Terra) le immagini che seguono sono la rappresentazione di percorsi di milano fatti in sella alla bici o con la bici a mano e tracciati (rilevati/registrati) tramite GPS



24 aprile 2003



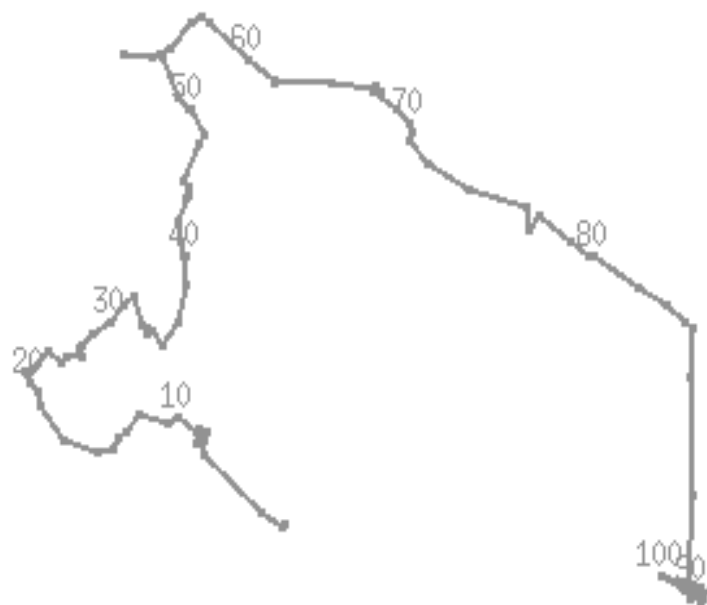
8 maggio 2003



15 maggio 2003



5 giugno 2003 (questa traccia comprende anche la precedente del 22 maggio 2003)



12 giugno 2003