

**La reflexión de la masa. Análisis de la condición ciclista en Madrid desde la perspectiva de quienes participan en la Bici Crítica**

Carmen Acero, Miguel A. Martínez, Elisabeth Lorenzi

2013

SUMARIO

**Introducción**

**Parte I. Dimensión política y social de la participación en la Bici Crítica**

- I.1 Experiencia y frecuencia de la participación en la BC
- I.2 Motivaciones de quienes participan en la BC
- I.3 Sociabilidad y redes sociales implicadas en la BC
- I.4 Interacciones con grupos sociales externos: conductores/as, peatones y policía
- I.5 Formas de participación en la BC

**Parte II. La Bici Crítica y su relación con la movilidad en Madrid**

- II.1 Valoraciones sobre el recorrido, los finales y los talleres de reparación
- II.2 Valoraciones sobre la ciudad, participantes de la BC y la BC en general
- II.3 El Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid

**Parte III. Participantes en la Bici Crítica, sus pautas de movilidad y sus propuestas de acción**

- III.1 Pautas de movilidad
- III.2 Rasgos sociológicos de los y las participantes
- III.3 Sugerencias de acción

**Conclusiones**



## Introducción

A continuación presentamos los resultados de la encuesta que se administró entre los meses de enero y junio de 2011 a participantes en la *Bici Crítica* (BC) de Madrid, obteniéndose un total de 317 cuestionarios válidos. El objetivo último y pragmático de la encuesta era el de propiciar reflexiones colectivas acerca de distintos aspectos involucrados en este evento regular de ciclistas urbanos/as celebrado el último jueves de cada mes. Por ello, a este proyecto lo hemos denominado “La reflexión de la masa”.

En particular, nuestros objetivos de conocimiento sociológico apuntaban a:

- 1) las motivaciones y experiencia de quienes participan en la BC;
- 2) sus características y vínculos sociales;
- 3) su valoración de la movilidad urbana en la ciudad de Madrid; y
- 4) su valoración del propio evento de la BC.

La metodología del presente estudio consistió en la auto-administración de un cuestionario de 59 preguntas (ver Anexo) al que se accedía a través de una dirección electrónica de modo que los resultados se almacenaban directamente en una base de datos que, posteriormente, el equipo investigador debía depurar y recodificar. La dirección electrónica de la encuesta y la invitación a responder a la misma fueron promovidas por el equipo investigador por medio de correos electrónicos a personas conocidas en sus propias redes sociales, comunicándolo en la lista electrónica de la BC de Madrid y como un anuncio-evento en Facebook, además de repartir en mano un pequeño papel con los datos del enlace y de explicar de viva voz los propósitos del trabajo durante el transcurso de tres BC consecutivas.

En una de las respuestas finales se solicitaba una dirección de correo electrónico con el fin exclusivo de informar acerca de la publicación de los resultados del análisis. En todo caso se manifestó el compromiso del equipo investigador con el respeto a la confidencialidad de las respuestas. Únicamente se harían públicos los análisis generales del conjunto de respuestas obtenidas, sin ninguna mención a nombres o correos particulares.

Por un lado, nos propusimos realizar talleres públicos de devolución del estudio y su publicación on-line con una licencia no comercial que permitiese compartirlo libremente. Los talleres se realizarán entre septiembre y diciembre de 2013. La publicación on-line se



realizarán en la web de la BC y en otras sedes electrónicas. Por otro lado, tenemos la intención de escribir uno o varios artículos académicos utilizando el material empírico de la encuesta. El presente documento, por lo tanto, constituye la base general que nos permitirá alcanzar esos fines.

Además del análisis e interpretación de la información obtenida a través de la encuesta, en el presente informe se incluyen los enunciados de las preguntas y principales categorías de respuesta utilizadas. No obstante, el orden seguido en esta exposición no coincide plenamente con el del cuestionario pues pretendemos agrupar aquí todos aquellos temas que guardan más semejanza entre sí. Del mismo modo, las categorías de respuesta han sido modificadas en muchos casos o creadas de nuevo cuando las respuestas eran abiertas o múltiples, por lo que este documento pretende ofrecer una síntesis comprensible del conjunto de los datos y opiniones aportados.

Los contenidos de este documento se organizan en cuatro partes. En primer lugar reunimos las cuestiones relativas a la participación en la BC, las motivaciones, las relaciones sociales que se tejen en la misma y los medios de implicación y organización. En la segunda parte se registran y presentan de forma inteligible las valoraciones que tienen las personas encuestadas respecto al recorrido de la BC, los lugares de finalización, los talleres de bicis, la percepción de la ciudad y de la movilidad urbana, así como la composición social y la dinámica general de la BC. También se añade un apartado sobre la valoración del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid. En la Tercera Parte describimos las pautas de movilidad de quienes participan en la encuesta, sus principales características sociológicas y las sugerencias de cambio que proponen.

Por último, podrá apreciarse que se ha optado por fórmulas lingüísticas de redacción lo más inclusivas posible en cuestión de género para hacer visible la presencia de las mujeres siempre que no se dificultase la lectura. Cuando esto último ocurría, hemos preferido emplear la convención en masculino genérico.

Este trabajo lo iniciamos de forma independiente Carmen Acero (socióloga), Miguel A. Martínez (sociólogo y politólogo) y Elísabeth Lorenzi (antropóloga). Posteriormente lo hemos integrado dentro del marco más amplio del proyecto BICIPART (2012-2014), *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible*, financiado por el Plan Nacional de I+D+i.



## Parte I. Dimensión política y social de la participación en la Bici Crítica

### I.1 Experiencia y frecuencia de la participación en la BC

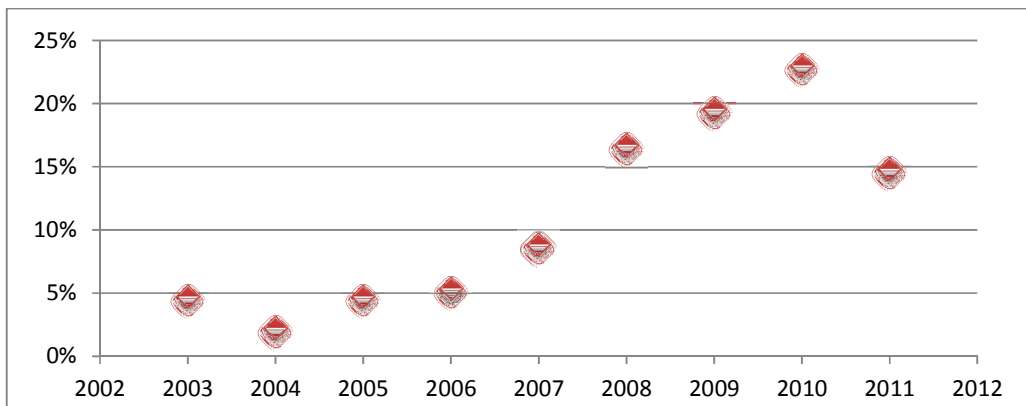
El primer conjunto de cuestiones formuladas nos permite identificar a quienes han respondido al cuestionario en función de su grado de implicación y experiencia en la BC. De este modo comprobamos, en primer lugar, que **el auge de la BC en Madrid se produce a partir de 2008**, aunque el evento se inició en 2003. Este dato señala la **relativa lentitud (5 años) que precisa la BC para ir consolidándose** como una referencia singular en la ciudad. Esos cinco años de progresiva consolidación, en los que se va incrementando constantemente el número medio de participantes por año, pueden explicarse, como veremos más adelante, con otros factores que coexistieron junto a la BC. Lo notable de esta información es que indica también una **larga duración del fenómeno y, sobre todo, de su auge en los 3 años que transcurren entre 2008 y 2011** (fecha de realización de la encuesta).

La participación en la Bici Crítica (BC) madrileña es un fenómeno creciente desde su aparición en el año 2003, pero la concurrencia a este evento se incrementó notablemente a partir del año 2008. Los resultados de la primera pregunta del cuestionario ratifican esa afirmación: el 74% de las personas que responden afirman haber participado por primera vez en la BC de Madrid entre el 2008 y el 2011.

Un 26% de las personas encuestadas afirman que participan en la BC en el primer período de este evento, entre 2003 y 2007. Se trata, por lo tanto, del segmento de participantes más veteranos pues se implicaron en el evento desde sus inicios en la ciudad de Madrid y poseen, de este modo, una experiencia más amplia respecto a la BC que el restante 74%.

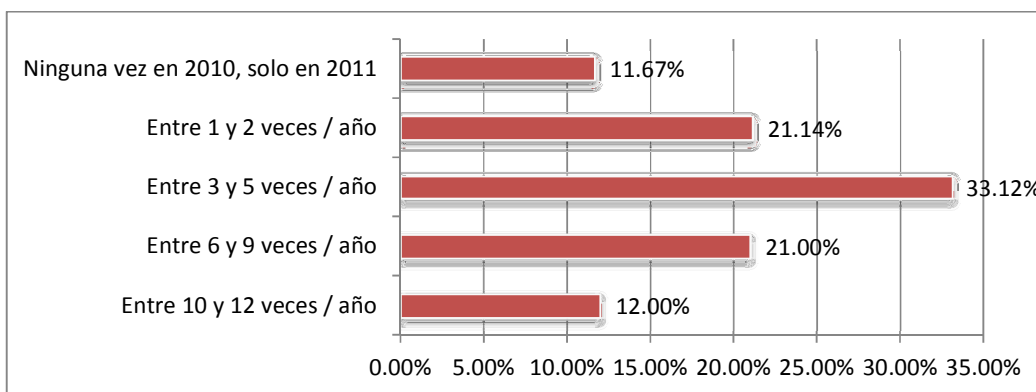


Gráfico 1. ¿En qué año participaste por primera vez en la BC?



En segundo lugar, la mayoría de las personas entrevistadas (**el 78%**) afirma haber asistido **3 veces o más durante el año 2010**. Dado que el máximo de participaciones posibles por año es 12, la cifra puede parecer pequeña. No obstante, nos inclinamos por una interpretación menos extrema. En la medida en que ese compromiso de asistencia media puede prolongarse durante varios años, indicaría una **constancia en la vinculación con la BC**. Ya sean en meses consecutivos, ya sea en meses alternos, el asistir varias veces a la BC denota, cuando menos, una básica satisfacción o confianza en lo que proporciona el evento. Además, como refuerzo a este punto de vista, encontramos que hasta un 33% afirma haber participado entre 6 y 12 veces

Gráfico 2. ¿Con qué frecuencia has asistido a la BC durante el año 2010?



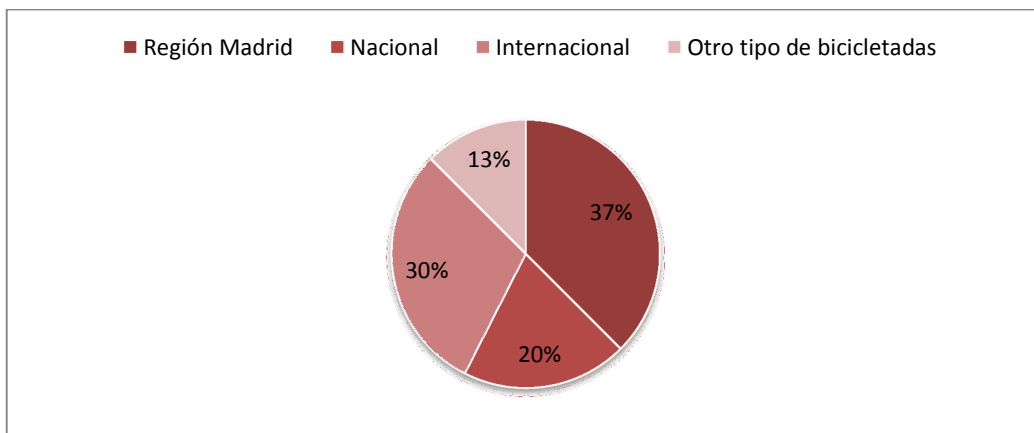
**Un 33% de las personas que han respondido a la encuesta recuerdan su asistencia con gran asiduidad: entre 6 y 12 veces al año.** El 12% de las personas entrevistadas constituiría el núcleo más activista pues afirman haber asistido a casi todas las convocatorias: entre 10 y 12 veces al año.



Otro **33 % de participantes acude entre 3 y 5 veces** coincidiendo probablemente con los meses en los que las temperaturas son más cálidas (entre abril y octubre). Según nuestras observaciones, los volúmenes más bajos de asistencia se concentran en los meses de invierno y también en los días con lluvia.

Por otro lado, un 22% de participantes ha asistido a la BC en 2010 sólo entre 1 y 2 veces. Este colectivo sería asimilable al anterior (quienes asisten en los meses y días más cálidos) aunque se trataría de simpatizantes con la BC que solo se han vinculado ocasionalmente, bien porque la han conocido hace poco tiempo y comienzan a incorporarse progresivamente, bien porque no han podido participar con más frecuencia aun habiéndolo deseado, o bien porque consideran suficiente su contribución en esa medida. Además, nos encontramos con un 12% de ciclistas que no asistió a ninguna BC durante el año 2010, aunque sí lo hizo en 2011, mostrando el continuo auge y atractivo de este movimiento.

Gráfico 3. ¿A qué otras BC has asistido?



Por último, **una quinta parte (un 21%) de las personas encuestadas ha participado también en otras BC distintas a la de Madrid**. Debido al carácter autoadministrado de la encuesta que nos sirve como fuente de información, podemos estimar un cierto sesgo en las respuestas si suponemos que son las personas más entusiastas con la BC las más proclives a hacer el esfuerzo de responder al cuestionario. En ese sentido, quizá esté **ligeramente sobrerrepresentado el núcleo de las personas más "activistas" de la BC** en cuanto a su experiencia en otras BC tanto como a la primera vez de su implicación y a su asistencia regular. Desplazarse a otras ciudades de la periferia de Madrid o de otras provincias españolas para participar en una BC representa un esfuerzo considerable que es de esperar, por lo tanto, para algo menos del 20% del grupo más activista con la promoción de la bicicleta.



Este dato definiría a un grupo con un grado alto de activismo ciclista a la vez que señalaría la coincidencia de que algunas personas participantes en la BC de Madrid residan en barrios (Moratalaz o Ciudad Lineal, por ejemplo) o municipios (Fuenlabrada, Tres Cantos o Alcalá, por ejemplo) donde también se convocan "masas críticas" de manera regular. Muchas de las respuestas añaden las localidades españolas o de otras ciudades del mundo en cuyas masas críticas ciclistas han tomado parte.

La participación en otras Bici Críticas se refiere, además, a eventos semejantes como La Criticonica (mediante una convocatoria internacional) que se celebró en Madrid en el 2009 y 2010, la Ciclonudista, los Bici-Lunes, etc. Aunque la pregunta es explícita al respecto de la localidad, para una parte de activistas la distinción entre la BC y esos otros eventos es muy relevante y, a tenor de algunas de las respuestas, se ha producido un deslizamiento del significado de la pregunta obviando la dimensión espacial.

## I.2 Motivaciones de quienes participan en la BC

Las motivaciones para asistir a la BC pueden adquirir diferentes enunciados y matices. La gran mayoría de las respuestas se ajustaron a las opciones ofrecidas en el cuestionario. A la luz de las mismas podemos comprobar que las principales motivaciones de quienes asisten a la BC son "reivindicar" (28%), "sensibilizar" (18%), "conseguir la igualdad" (15%) y "denunciar" (17%). Ese conjunto de respuestas guarda una evidente y estrecha relación entre sí **remitiendo principalmente a una motivación política en el sentido de utilizar la BC como medio para conseguir una transformación social de los comportamientos y de las políticas de movilidad urbana.**

En un segundo plano, aunque a mucha mayor distancia de las anteriores, aparecen las motivaciones *sociales* en forma de "encuentro con gente conocida" (7%), la "diversión" (5%) y la "compañía que da seguridad" (5%). El hecho de que estos últimos aspectos obtengan puntuaciones menores no implica que se hallen separados de los anteriores en cada individuo, puesto que se admitían respuestas múltiples a la pregunta. Lo significativo es que el análisis agregado de las respuestas sí apunta una prioridad clara en las motivaciones: primero las que podemos denominar "políticas" y después las que podemos denominar "sociales".

Las primeras remiten a la demanda de un modelo de movilidad más ecológico en el que la bicicleta tenga prioridad sobre el tráfico motorizado. Las segundas aluden a la *forma* en la que se expresa esa demanda: la BC es un evento social, de reunión amigable, de



conversación, de pedalear colectivamente sin prisas y sin ningún objetivo concreto que justifique el desplazamiento aparte de una reivindicación amplia, sin especificar en un programa o demandas comunes, y de la celebración del uso de la bicicleta en la ciudad. Esta **"forma social" de manifestar la reivindicación de mejores condiciones para la movilidad ciclista** aparece, pues, como satisfactoria y positiva, aportando incluso el descubrimiento de nuevas rutas y lugares en la ciudad (3%) y unos momentos lúdicos de conversación, comida, bebida o música al final del recorrido que son muy estimulantes para muchos/as (5%)

Tabla 1. *¿Por qué asistes a la BC?*

| Razones   | %   |
|---|-----|
| Para reivindicar la bici como medio de transporte saludable y no contaminante                       | 28  |
| Porque me encuentro con gente conocida con la que charlar   | 7   |
| Para sensibilizar a conductores/as, ciudadanía y políticos/as                                       | 18  |
| Porque descubro nuevas rutas o lugares en la ciudad   | 3   |
| Para conseguir la igualdad de derechos de circulación con el resto de vehículos                     | 15  |
| Por diversión, por los actos que se organizan después (fiesta y cena en diversos espacios sociales) | 5   |
| Porque me siento acompañado/a usando la bici, me da seguridad                                       | 5   |
| Es una forma original de denuncia, me gusta el estilo político de esta acción colectiva             | 17  |
| Otras   | 3   |
| TOTAL   | 100 |

De forma complementaria a la pregunta anterior, se solicitó la identificación del actor social con el que, a juicio de los participantes, se mantenía la interacción principal ("a quién se dirige el mensaje de la BC"), fuera esta reivindicativa o de cualquier otra índole. La posibilidad de una respuesta múltiple y las diversas combinaciones resultantes nos permiten una interpretación detallada de esta cuestión.

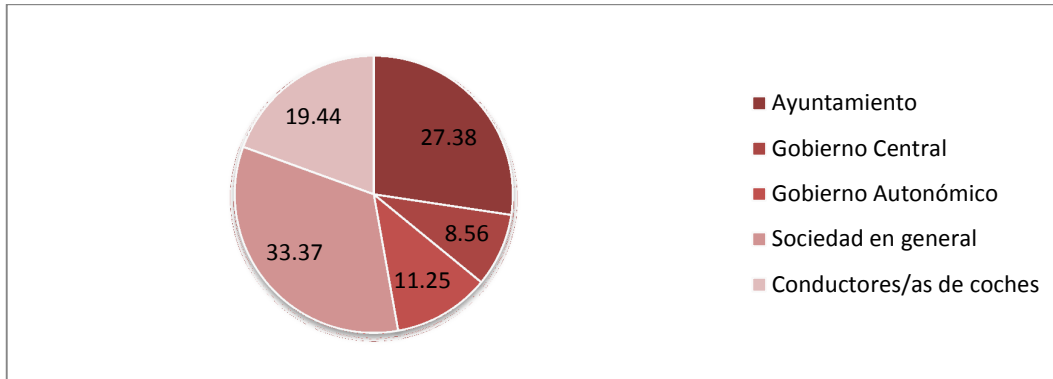
Por un lado, **es la "sociedad en general" el destinatario principal del mensaje de la BC** siempre que se alude a ésta en términos ambiguos o se concreta en conductor/a de coches, ciclistas, ciudadanía, peatones o, incluso, fabricantes de coches. Agrupando todas las respuestas múltiples, corroboramos que **la "sociedad en general" se identifica en un 33% del total, pero asciende a un 53% si incluimos también a la categoría de "conductores/as de coches"**.

Considerando también las respuestas múltiples agrupadas, el "ayuntamiento" se menciona en un 27% de las respuestas, aunque la categoría del Estado se amplía hasta el 47% si incluimos en ella las menciones al "gobierno autonómico" y al "gobierno central". Por ello consideramos que estos datos ofrecen evidencia de que **quienes participan en la BC expresan sus mensajes (principalmente reivindicativos) buscando en primer lugar el apoyo social y la legitimación en diferentes colectivos sociales, aunque también, casi en la misma**



medida, llamando la atención de las autoridades políticas (ante todo, a las municipales) sobre la cuestión de la movilidad urbana ciclista.

Gráfico 4. ¿A quién crees que se dirige el mensaje de la BC? (%)



### I.3 Sociabilidad y redes sociales implicadas en la BC

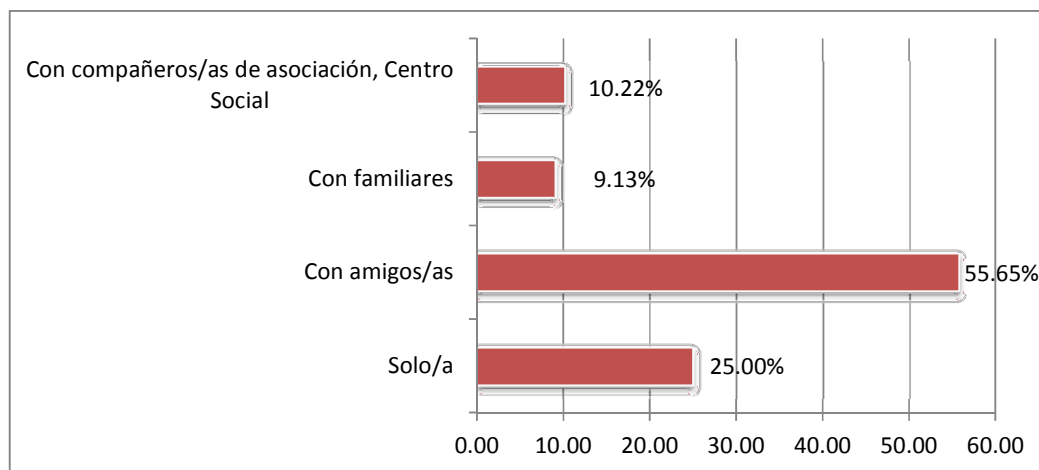
A continuación presentamos varios aspectos que remiten a la comprensión de la “forma social” que adquiere el desarrollo de la BC como un evento de reunión, circulación, conversación y reivindicación. En este sentido, una serie de preguntas formuladas en el cuestionario pretendían conocer los rasgos de esa sociabilidad gestada durante la BC.

En primer lugar, **la BC congrega a ciclistas, más o menos regulares, que se conocen previamente por vínculos de amistad ante todo.** Debido a que las posibilidades de respuesta a esta cuestión eran múltiples, conviene señalar que en 139 casos se respondió exclusivamente que se acude a la BC “con amigos/as”, mientras que las respuestas exclusivas de asistir de forma individual (38) y de hacerlo con “familiares” (6) o con miembros de una asociación o Centro Social en donde se participa (4) se hallaban a gran distancia de la primera. Teniendo en cuenta las respuestas múltiples en las que se combinaban distintas categorías, la asistencia con amistades representa un 56%, seguida por la asistencia sin compañía alguna (25%) y por la asistencia con miembros de asociación-Centro Social (10%) y familiares (9%).



El notable porcentaje de personas que manifiestan acudir "solos/as" (25%) no está reñido necesariamente con las anteriores categorías: en 38 ocasiones se responde en exclusiva, pero en 115 se combina con otras respuestas. Esto nos indica dos cosas: los lazos fuertes de sociabilidad que se anudan en la BC (sobre todo, mediante amistades) no excluyen una participación individual cuando así se desea; **la asistencia solitaria es elevada pero sirve para conectarse con otras redes sociales**. El Foro electrónico (vía web) de la BC es uno de los motores que la asistencia de personas que no se conocen previamente, y de forma presencial, entre sí. En el Foro se han comunicado informalmente en torno a la cuestión de la BC y la asistencia en solitario a la BC, por lo tanto, no se hace desde un desconocimiento completo del tipo de personas e ideas que concurren en la misma. En todo caso, si desagregamos los datos por género comprobamos **que los hombres acuden solos en una mayor proporción (un 16% de ellos) que las mujeres (un 4% de ellas)**. Es decir, cuatro veces más hombres que mujeres van de forma individual a la BC lo que indica una importante desigualdad en el uso de la bicicleta en función del género y una forma muy diferente de incorporación a un evento colectivo como es la BC.

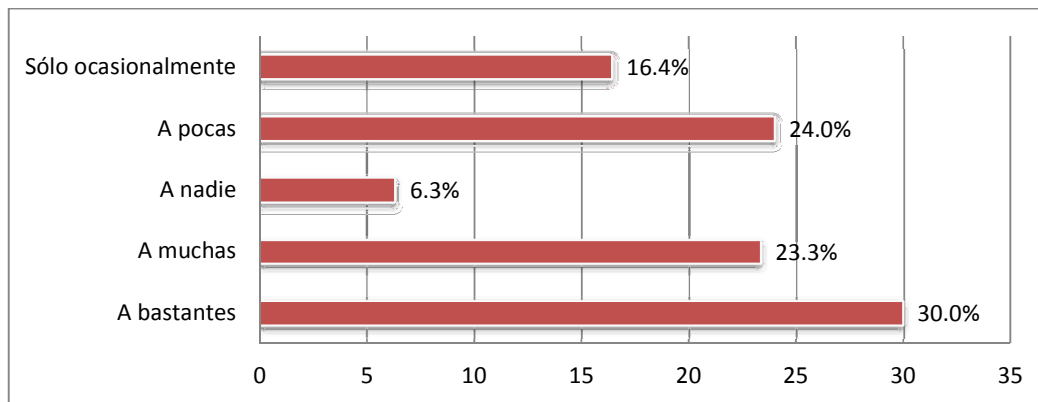
Gráfico 5. ¿Con quién sueles acudir a la BC?



La anterior constatación se relaciona estrechamente con otras dos preguntas de la encuesta: "¿Te encuentras a mucha gente que ya conocías?" y "¿Qué tipo de vínculos encuentras en la BC?" Respecto a la primera, **el 53% afirmó encontrarse con "bastantes" o "muchas" personas conocidas, a lo que se podría añadir el 24% de quienes dijeron encontrarse a "pocas" personas conocidas**. Estas cifras ponen de manifiesto y refuerzan el intenso carácter de sociabilidad que tiene la BC en su seno. La BC, por lo tanto, se constituiría en un punto de encuentro para numerosas personas que se conocen previamente, con mayor o menor intensidad, con distintos grados de formalidad o informalidad. Solo un 6% no se encontraría con "nadie" durante el transcurso de la BC, y apenas un 16% coincidiría "ocasionalmente" con personas conocidas.



Gráfico 6. ¿Te encuentras con mucha gente que ya conocías?



Con respecto a la segunda cuestión, aparte de reafirmar la prevalencia de las relaciones de amistad (46%) en la concepción preferida por la mayoría de participantes al caracterizar los vínculos sociales que encuentran durante la BC, la Tabla 2 permite desagregar otros vínculos también muy relevantes y, muy probablemente, a juzgar por su aparición combinada en las respuestas múltiples, también teñidos por alguna forma de amistad: un 22% declara encontrarse con compañeros de militancia política y de asociaciones; un 12% con compañeros de trabajo; un 8% con personas conocidas a través del Foro de la BC; y un 6% con vecinos. Las relaciones familiares descienden ahora hasta un exiguo 4%

Tabla 2. ¿Qué tipo de vínculos encuentras en la BC?

| Vínculos                                   | %     |
|--|-------|
| Amistad                                    | 47,23 |
| Compañeros/as de militancia y asociaciones | 21,59 |
| Compañeros/as de trabajo                   | 11,62 |
| Gente que conoces en el foro de la BC      | 8,49  |
| Vecinos/as                                 | 6,09  |
| Familia                                    | 3,69  |
| Otros                                      | 1,29  |
| TOTAL                                      | 100   |

#### 1.4 Interacciones con grupos sociales externos: conductores/as, peatones y policía

##### 1.4.1 Conductores/as

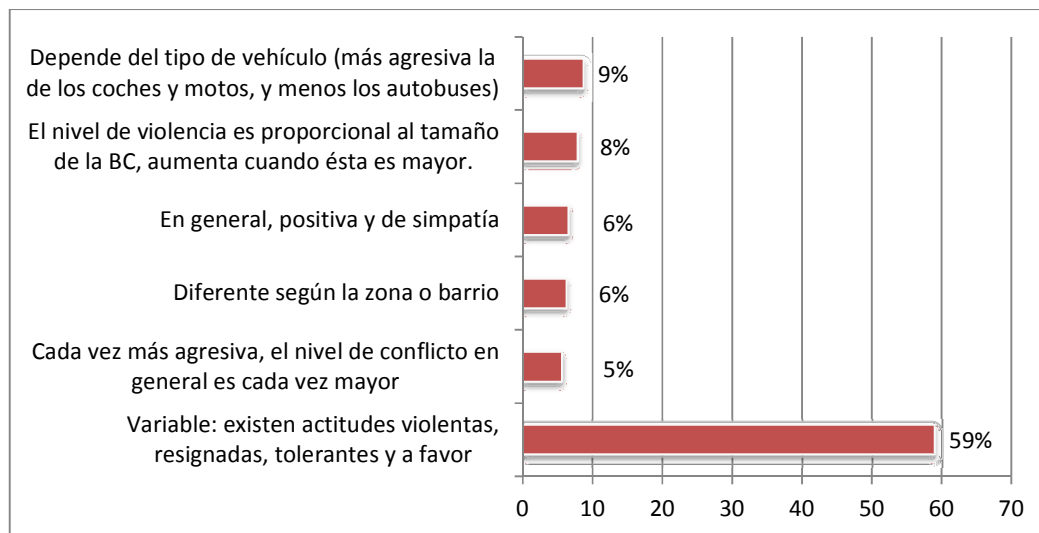
La valoración en torno a la actitud de los conductores no adopta posiciones muy definidas. Al 60% le parece variable: **la actitud de los conductores de vehículos a motor a veces es**



**violenta; otras, resignada o, incluso, tolerante y a favor** de la propia manifestación ciclista a través de la BC.

La actitud violenta se manifiesta más en los conductores de motos y coches, y no tanto en los de autobuses. Entre los conductores más agresivos se señala especialmente a los taxistas. Por otro lado, se matiza que la actitud cambia en función de las zonas o barrios por los que transcurre la BC, pues cambiaría el perfil social de los conductores. También influiría en esos comportamientos el tamaño de la BC pues se experimenta más violencia cuanto más grande es el pelotón. En este sentido se ha valorado que el comportamiento agresivo de los conductores estaría motivado por el desconocimiento tanto de la BC como de sus reivindicaciones. Las prisas de algunos conductores por llegar a su destino una vez que se encuentran inmersos en el embotellamiento provocado por la BC, unidas a esa incomprensión de la naturaleza de la BC, desatan a menudo los brotes de violencia y enfrentamiento.

Gráfico 7. ¿Cómo consideras la actitud de los/as conductores/as?



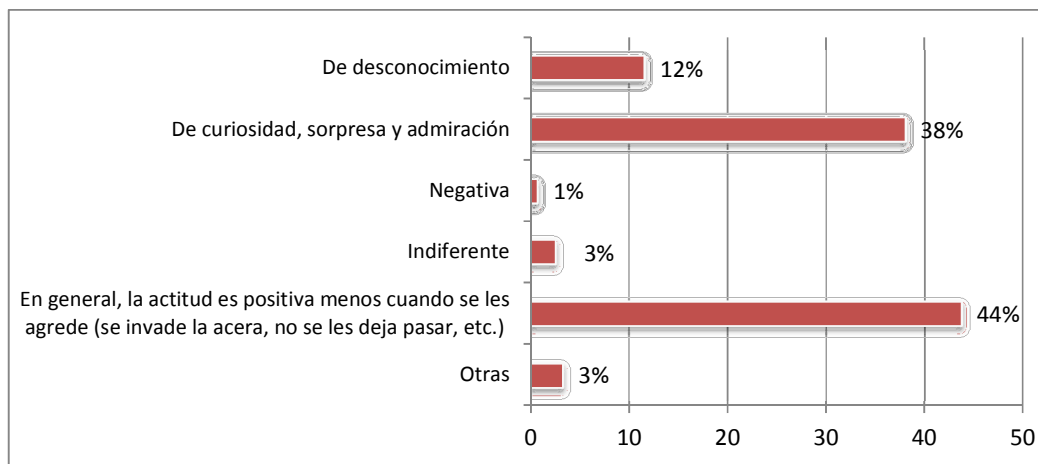
Otro aspecto importante que se ha reflejado en esta pregunta y en otras del cuestionario es el rechazo al comportamiento de un sector de participantes en la BC que exhiben actitudes violentas y provocadoras hacia los conductores de vehículos a motor, realimentando la tensión que genera el atasco alrededor de la BC. En este sentido, se constata, tanto en la encuesta como en nuestras propias observaciones, que el mayor número de conflictos con conductores de coches y motos suele ocurrir en la cola del pelotón y a medida que la masa se disgrega, perdiendo consistencia y capacidad de ser percibida como una unidad, como un vehículo compacto.



### 1.4.2 Peatones

En lo que respecta a **los peatones, son considerados en general como potenciales aliados a la bici**, mucho más amables que el tráfico. Casi la mitad de las personas entrevistadas (un 49%) opinan que su actitud es positiva siempre que no se les agrede invadiendo la acera o no respetando las señales que les conceden preferencia en la circulación. Y otro 47% la valora como “de curiosidad, sorpresa y admiración”. Sólo un 3% la considera “indiferente” y menos de un 1% ha respondido señalando una actitud negativa que en un caso se manifiesta como testigo de actitudes “extremadamente violentas”.

Gráfico 8. ¿Cómo consideras la actitud de los peatones?



### 1.4.3 Policía

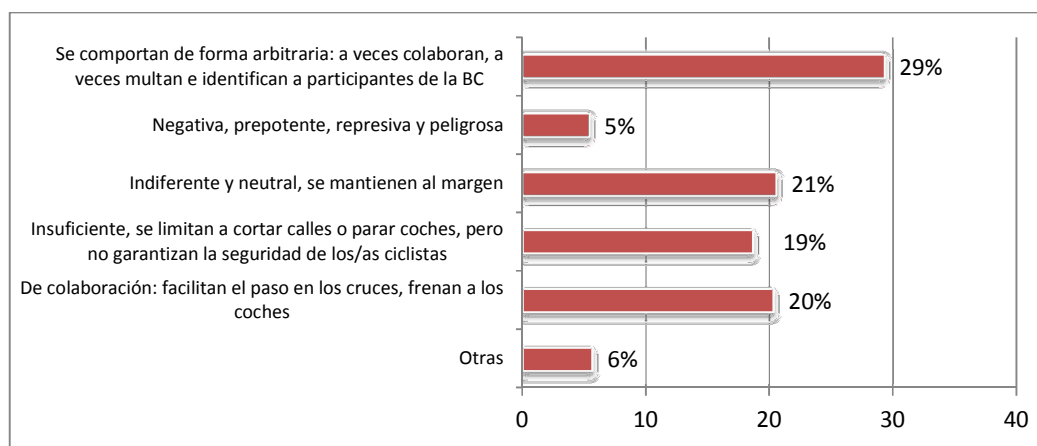
**Para un 30% de quienes han respondido a la encuesta, la actitud de la policía es arbitraria** lo cual genera cierta confusión y desconcierto entre los participantes: a veces colaboran parando el tráfico o informando a los conductores de los vehículos motorizados; en otras ocasiones piden la identificación o multan a los participantes de la BC; o han dado el paso arbitrario a algún vehículo generando peligro entre los participantes, tal como describe un participante al añadir su comentario en esta cuestión: “[La actitud de la policía,] no muy coherente. Vi un policía que quería dar paso a un coche a través de los ciclistas en Gran Vía, mientras pasaban los ciclistas. Después los ciclistas le convencieron de no hacerlo, con el coche en medio de la calzada.”

Como reflejo de esa incertidumbre, un 20% de las respuestas se inclinan por considerar la actitud de la policía como abiertamente colaboradora, facilitando el tránsito en los cruces o frenando a los coches. Mientras, un porcentaje igual (20%) percibe que su presencia es insuficiente, y que no garantiza la seguridad de los ciclistas. Y otra parte casi semejante (18%) señala que la policía interviene con indiferencia y neutralidad.



Por último, el sector más minoritario (6%), atribuye a la policía una actitud negativa, prepotente y peligrosa. Al mismo tiempo, se han registrado otros comentarios aludiendo a su torpeza y a su diferente actitud en función de si la masa transita por el centro o por otras zonas más periféricas. **En conclusión, la valoración en cuanto al papel que juega la policía está muy segmentada, con percepciones muy diferentes.**

Gráfico 9. ¿Cómo consideras la actitud de la policía?



### I.5 Formas de participación en la BC

La implicación activa en la difusión del movimiento de la BC es un elemento clave para que ésta siga creciendo y sumando a más personas. En general, entre las personas que contestan el cuestionario la implicación es alta ya que **el 80% de personas se autodefinen como participantes activas en su difusión.**

Concretando esa implicación, se interrogó igualmente por las formas de participación adoptadas. Desde sus orígenes, los promotores de la BC insistieron en la “xerocracia” (organización descentralizada en la que cualquiera distribuye información sobre el evento en forma de panfletos, por ejemplo, como los impresos por las primeras fotocopiadoras Xerox). Ese modelo de organización estimulaba la iniciativa individual a la hora de generar o reproducir la información relativa a este evento.

Según los resultados de nuestra encuesta, **la forma mayoritaria (51% en respuesta múltiple) por las que las/os participantes difunden las convocatorias de la BC es mediante “el boca a boca” personal** lo cual supone invitar a amistades, familiares, vecinas, etc. a que se adhieran.



En un caso, por ejemplo, se señala que se utilizan los centros de reparación o “ciclotalleres” que existen en muchos de los Centros Sociales de Madrid, para difundir la BC. En todo caso, son las llamadas “redes sociales” a través de Internet las que siguen en porcentaje (aunque combinadas casi siempre con la transmisión de boca en boca), con un 32%, el medio más usado para la promoción de la BC). En ese conjunto se integran también intervenciones en foros, debates en blogs especializados de temática ciclista, el subir fotos o videos de las distintas celebraciones de la BC, etc. Por último, las pegatinas, camisetas o calcetines promocionales de la BC se mencionan en un 15% de los casos como las formas adoptadas para la difusión activa de la BC.

Gráfico 10. ¿Participas activamente en la difusión de la BC?

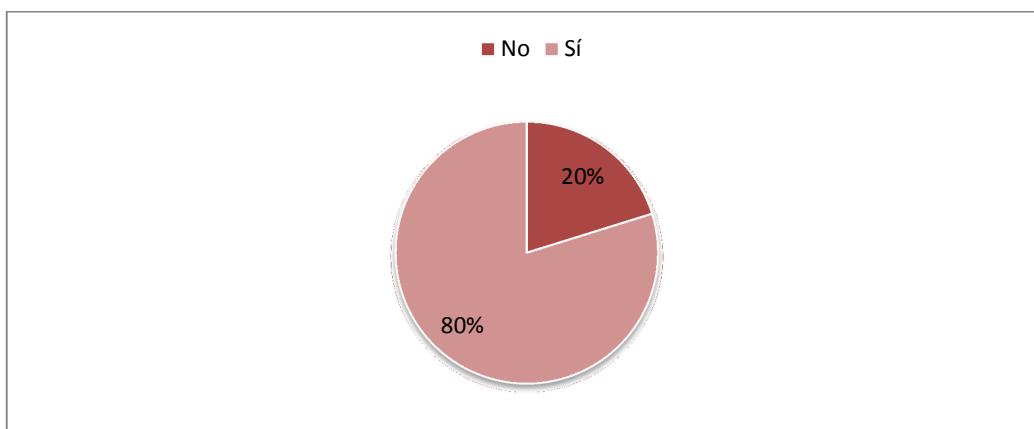
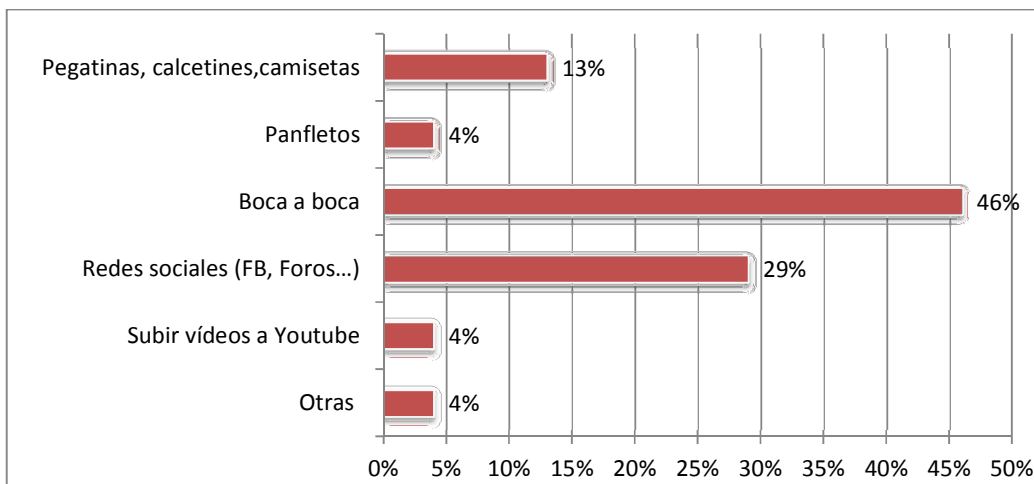


Gráfico 11. ¿De qué forma participas activamente en la difusión de la BC?

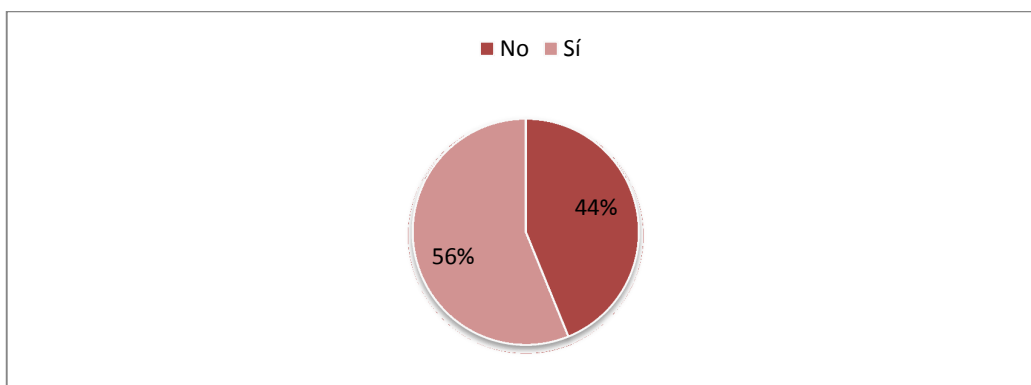


Profundizando más en las dimensiones participativas de la BC, un 56% respondió que **conocía cómo se organizaba la BC**. Aunque se trata de la mayoría de respuestas, muestra



una polarización notable con respecto al restante 44% que ignora dicho modelo organizativo. En este sentido, tampoco se vislumbra un acuerdo claro entre quienes afirman conocer el funcionamiento organizacional de la BC. Aunque también en esta ocasión se ofreció la posibilidad de una respuesta múltiple y, por lo tanto, la combinación de varias opciones, las dos respuestas más señaladas son: **el Foro de la BC (44%) y las decisiones que adopta la cabecera del pelotón “aunque se sabe dónde acabará de antemano” (35%)** (pues se habría decidido en el Foro o en otro medio). El resto de respuestas están muy divididas entre quienes apuntan a una “asamblea” concreta (6%) distinta del Foro electrónico, a los talleres de reparación de bicicletas (7%) y quienes insisten en que no existe un modelo organizativo explícito (6%).

Gráfico 12. ¿Conoces de qué forma se organiza la BC?



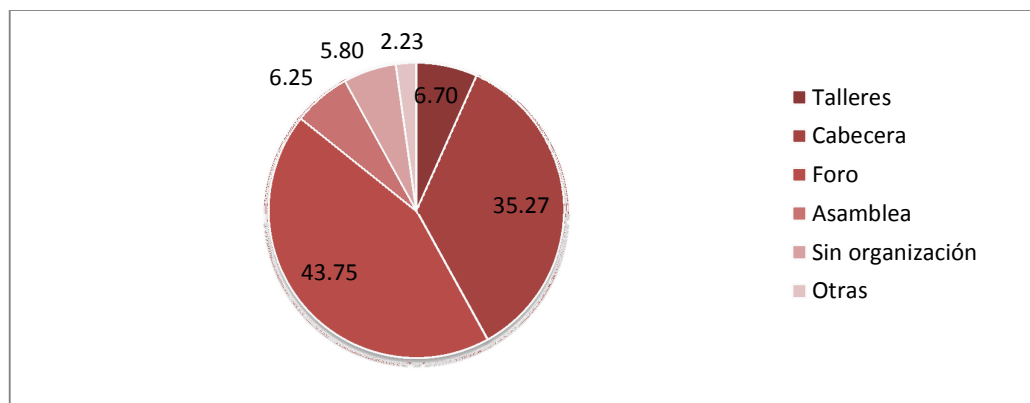
Gracias a nuestras observaciones en la BC y en el Foro de la misma podemos corroborar que en el Foro se sugieren los lugares de destino y, en muchas ocasiones, las temáticas de disfraces. Estas “sugerencias” se difunden luego por distintas redes sociales, pero no se presentan como nacidas de un grupo organizador determinado. El Foro, de hecho, tiene períodos muy fluctuantes de actividad interna. Durante años, por lo tanto, ha tenido una amplia influencia en determinar esos dos aspectos. Sin embargo, hay una constante preocupación de quienes se expresan en ese Foro por que la organización de la BC sea descentralizada, horizontal y abierta a las contribuciones de cualquiera que desee aportar algo para cuidar, enriquecer o mejorar su desarrollo. En este sentido, no existiría ninguna contradicción con el hecho de que una gran parte de las personas encuestadas consideren que sea la cabecera del pelotón quien marque una pauta influyente en el transcurso de la BC de forma complementaria a la decisión previa del punto de destino. Esa decisión previa es lo que puede explicar la creencia de una minoría de que es el único aspecto organizativo que proviene del Foro o alguna otra asamblea o grupo cerrado.

Además, conviene añadir que el 80% de quienes respondieron dijeron que conocían el Foro y un 65% manifestó que lo utilizaba. Cerca de un 40% de quienes conocían el Foro también



intervenían en el mismo con la mayor frecuencia de las opciones ofrecidas (más de una vez al mes). Estos datos, de cualquier manera, pueden estar sobrerrepresentando a la población participante de la BC puesto que el cuestionario se difundió en el Foro y hay una mayor tendencia favorable a responder al mismo entre ese colectivo de “activistas”.

Gráfico 13. ¿Cómo crees que se organiza la BC?



En continuidad con la cuestión organizativa de la BC se preguntó acerca de las formas de responsabilidad que se consideran adecuadas en este evento. Las respuestas a esta pregunta ponen de manifiesto la **amalgama de personas diferentes que constituyen la BC y sus diferentes interpretaciones del movimiento**. Del análisis podemos deducir varios aspectos importantes. Por un lado, existe una gran parte de los participantes (33%) que se siente parte motriz del evento y que entiende que la responsabilidad de que la BC transcurra de forma festiva y sin perturbaciones significativas es tarea de todas las personas participantes. Por otro lado, el 27% opina que el anterior es un ideal que no se corresponde con la necesidad de que un grupo sea el que tenga más responsabilidad tanto en la organización como en el desarrollo de la BC. Otro grupo de tamaño semejante a los anteriores, en torno a otro tercio (27%), propone la necesidad de consensuar un código o protocolo de comportamiento en la misma, pues ya se ha comprobado antes que casi la mitad de quienes se suman a la BC desconocen si existe alguna organización promovéndola antes y durante su desarrollo. Aunque este “código” ya existe (denominado “xerocracia” o de formas semejantes aludiendo a la descentralización, como “de bici en bici” o “hazlo tú mismo”) y desde la página web de la BC o de otras “masas críticas” se pueden consultar y descargar multitud de informaciones al respecto, lo cierto es que no llega a gran parte de las personas participantes o éstas no demuestran interés en acceder a ellas.



Tabla 3. *¿En qué medida crees que la gente es responsable de la organización de la BC?*

| Razonamientos   | %   |
|---|-----|
| Totalmente, cada persona debe asumir que es parte de la organización, responsabilizándose de controlar a los coches, animar a los demás, evitar peleas, llevar música, animarla con disfraces, etc. | 33  |
| En teoría debería ser así, pero en realidad son sólo unas pocas personas las que se responsabilizan de su organización y desarrollo   | 27  |
| Todos somos responsables por omisión o acción, es necesario que se consensúe, por lo tanto, un código de comportamiento durante la BC   | 27  |
| Creo que la responsabilidad es, sobre todo, individual en el recorrido y para la organización ya hay un grupo que se encarga de ello  | 9   |
| Otras   | 4   |
| TOTAL   | 100 |

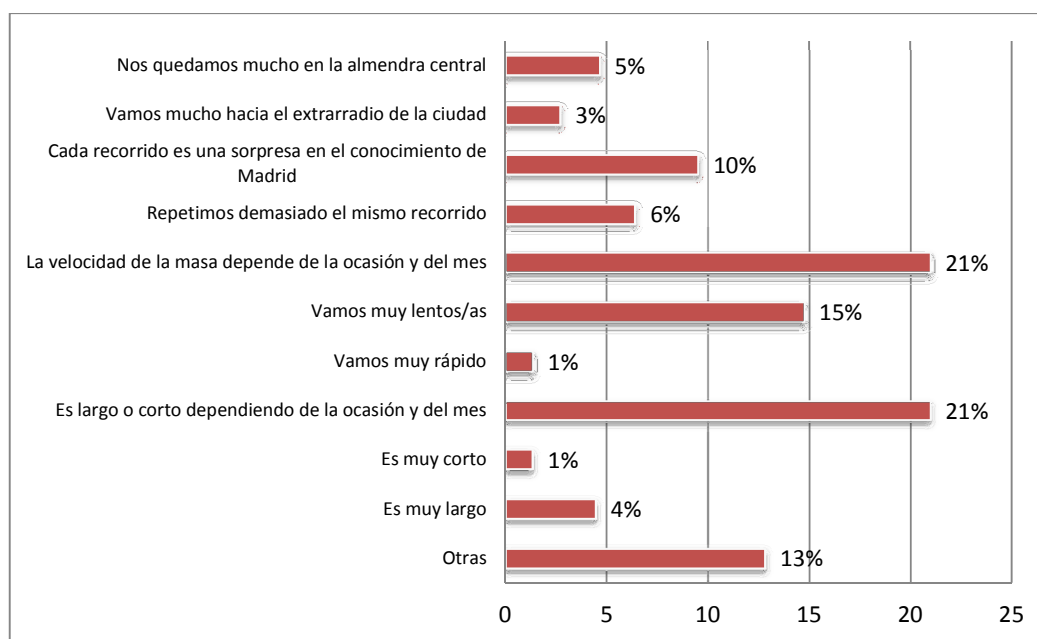


## Parte II. La Bici Crítica y su relación con la movilidad en Madrid

### II.1 Valoraciones sobre el recorrido, los finales y los talleres de reparación

En relación a la distancia del trayecto, casi todas las respuestas apuntan a que **no hay una pauta clara en los recorridos**: a veces son largos y a veces cortos, varían en función del mes. Lo mismo se expresa en relación a la velocidad de la masa, muy variable según la convocatoria. Respecto a los lugares por los que discurre la BC un 10% opina que se repiten mucho los mismos trayectos y que se concentran mucho en la almendra central. Sin embargo para otro 10% supone una sorpresa en el conocimiento de Madrid.

Gráfico 14. *¿Qué opinas del recorrido de la BC?*

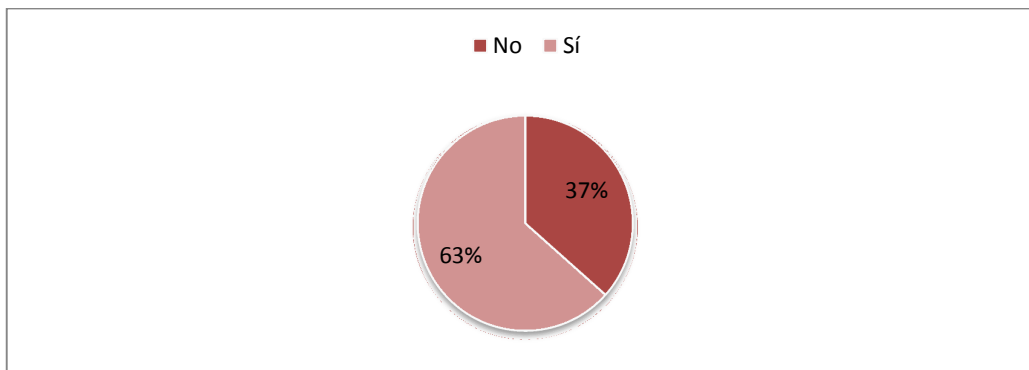


De los “fines de fiesta” que habitualmente se celebran en Centros Sociales (autogestionados, okupados o no) y en algunos parques, participan un 63% de las personas que han respondido a la encuesta. Entre los factores que obstaculizan esa participación por parte de quienes no asisten (el 37%) se indica que la BC finaliza demasiado tarde como para quedarse de fiesta un jueves y poder atender, a la vez, las obligaciones laborales y familiares, además del tiempo que conlleva regresar a casa desde el lugar de finalización de la BC. De esta distribución se deduce que hay una tendencia mayoritaria a quedarse conversando, bebiendo o comiendo junto al resto de participantes de la BC al finalizar cada



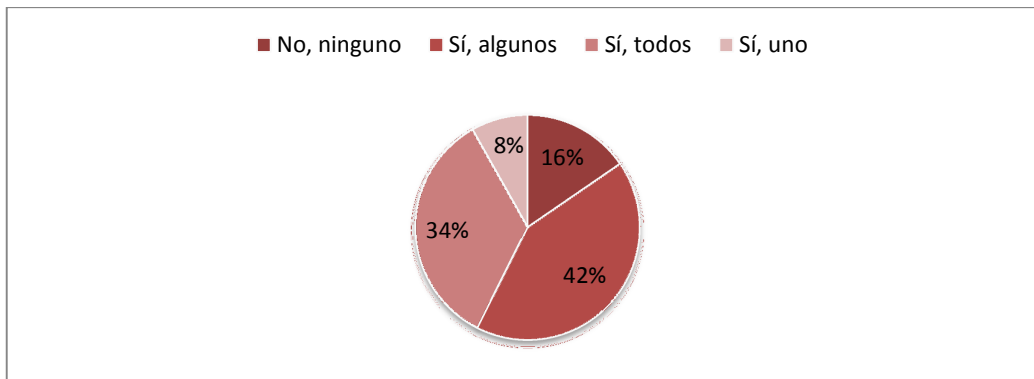
evento debido a que la mayoría no tienen excesivas obligaciones laborales y familiares, o a que le conceden más importancia a ese acto final de sociabilidad que complementa a la experimentada durante el pedaleo colectivo. En algunos casos puntuales se señala, además, que los Centros Sociales son lugares con una carga ideológica no afín a todos los participantes, proponiéndose más diversidad en la selección de los espacios festivos donde se concluye, incorporando lugares menos politizados y más inclusivos.

Gráfico 15. ¿Te quedas a tomar algo cuando acaba la BC?



En relación a esos lugares de finalización de la BC se preguntó si conocían “antes de participar en la BC, los Centros Sociales Autogestionados (CSOA El Dragón, CSOA Casablanca, CSA La Tabacalera, EPA El Patio Maravillas, etc.) y los solares okupados”. La gran mayoría, como muestra el gráfico siguiente, tenía un conocimiento previo de esos espacios, probablemente por haberlos visitado en alguna ocasión y por haber oído hablar sobre ellos a personas afines.

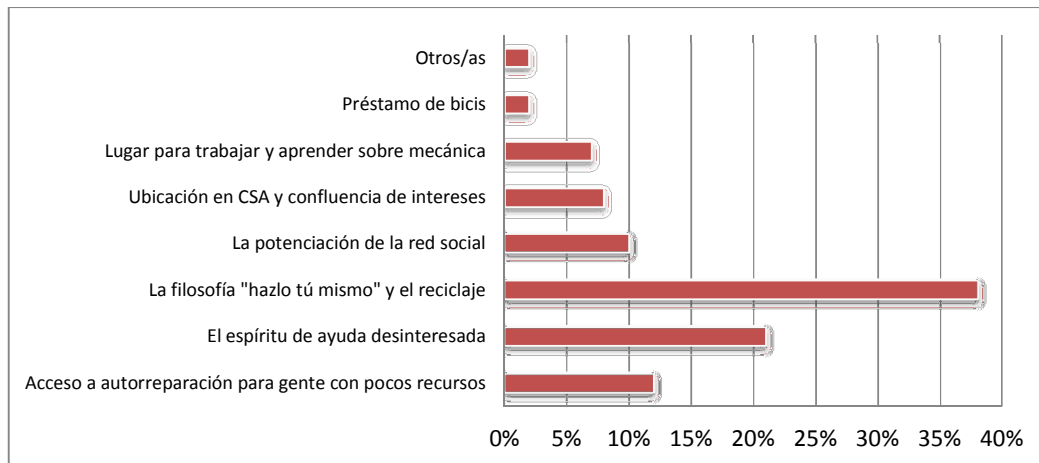
Gráfico 16. ¿Conocías, antes de participar en la BC, los Centros Sociales Autoqestionados y los solares okupados?



Otro de los espacios influyentes en la BC son los talleres de reparación de bicicletas situados en CSA. **El 53% de las respuestas constatan una asistencia a esos talleres en alguna ocasión.** Un tercio de las respuestas (32%) a otra pregunta, indagando sobre el medio por el que han llegado a participar en esos talleres, dice que fue la propia BC la que les condujo a los mismos. Otro tercio (30%) apunta a amistades mientras que el otro tercio (27%) manifiesta que fue su propia participación en los CSA la que le llevó a conocer los talleres de bicis.

La valoración de esos talleres es muy positiva entre quienes participan en la BC. Las tasas más altas de respuesta se obtienen en la filosofía “hazlo tú mismo”, el reciclaje de materiales viejos o ya usados, y la cooperación desinteresada entre quien arregla las bicicletas. Entre las valoraciones negativas, se critica la dificultad de integrarse si no se conoce a alguien más implicado previamente (23%), que se extravíen materiales sin que se repongan (21%) y que no se compartan recursos mutuamente o se abuse del trabajo ajeno (18%).

Gráfico 17. ¿Qué te parece lo más positivo de los talleres de reparación de bicis?



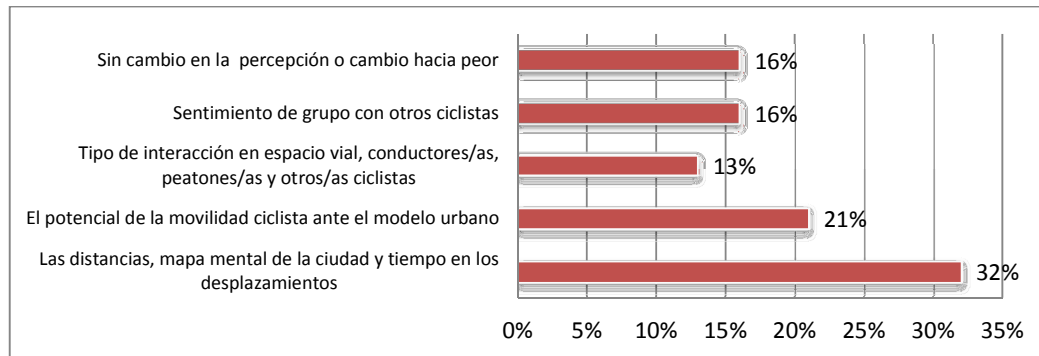
## II.2 Valoraciones sobre la ciudad, participantes de la BC y la BC en general

Ante la pregunta abierta “¿Desde que asistes a la BC han cambiado tus percepciones de la ciudad? ¿De qué forma?” obtuvimos un amplio abanico de respuestas. En síntesis, podemos destacar que, para muchas personas, **participar en la BC ha supuesto un cambio en el mapa mental que se tenía de la ciudad reubicando cognitivamente las distancias y las conexiones entre lugares (32%)**. Además, la BC también ha contribuido a considerar más ciclable la ciudad de lo que pensaban anteriormente, incrementando el potencial de la movilidad



ciclista (21%). A lo anterior se añade que la BC habría aumentado la percepción de que hay muchos más ciclistas en Madrid de lo que creían, generándose un cierto sentimiento de grupo y de empoderamiento personal ante las adversidades que supone el ciclismo urbano. No es desdeñable señalar que un 16% de las respuestas señalan indiferencia ante los efectos de la BC o, incluso, una percepción más negativa de las condiciones para desplazarse en bicicleta por la ciudad.

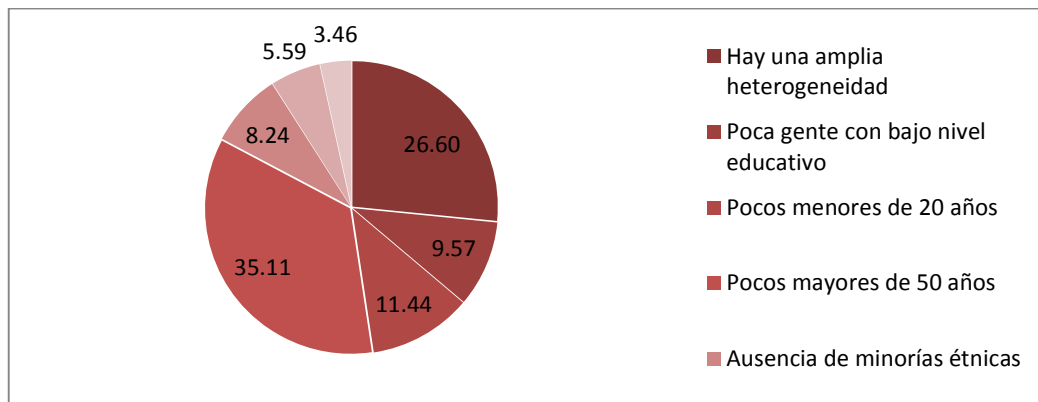
**Gráfico 18. ¿Cómo han cambiado tus percepciones sobre la ciudad desde que asistes a la BC?**



Otro elemento sometido a valoración fue la composición social de la BC. Se preguntó, en concreto, si se consideraba que hay colectivos sociales que participan poco o nada en la BC. Ante todo, alrededor de un cuarto de las respuestas insistían en que existe una amplia heterogeneidad en cuanto a la tipología social de participantes. Ahora bien, las percepciones respecto a los colectivos sociales menos visibles en la BC son variadas y múltiples, **destacando, sobre todo, la ausencia de personas mayores de 50 años (35%)** y de menores de 20 (11%). Un poco por debajo del 10%, respectivamente, apuntaron la menor presencia de personas con bajo nivel educativo o de minorías étnicas. Solo un 6% señaló un desequilibrio notable de género. Este último dato podría alterarse de haberse obtenido un volumen mayor de respuestas de mujeres al cuestionario (109 mujeres frente a 208 hombres).



Gráfico 19. ¿Crees que hay colectivos que participan menos en la BC?



A continuación sometimos a escrutinio la propia BC en general tratando de indagar en los aspectos positivos y negativos atribuidos a la misma. **La ventaja de la BC que más se ha subrayado (26%) es la de conseguir visibilidad de los ciclistas en la ciudad, a los ojos de otros ciudadanos en tanto que peatones o conductores de vehículos a motor.** En segundo lugar, destaca la motivación para usar la bicicleta en la vida cotidiana, con normalidad (17%). Los siguientes aspectos mejor valorados son el clima de buen humor durante el evento, la sensación de compañía y la mayor diversidad social de la participación en la BC comparada con la de otros movimientos sociales.

Gráfico 20. ¿Qué te parece lo más positivo de la BC?

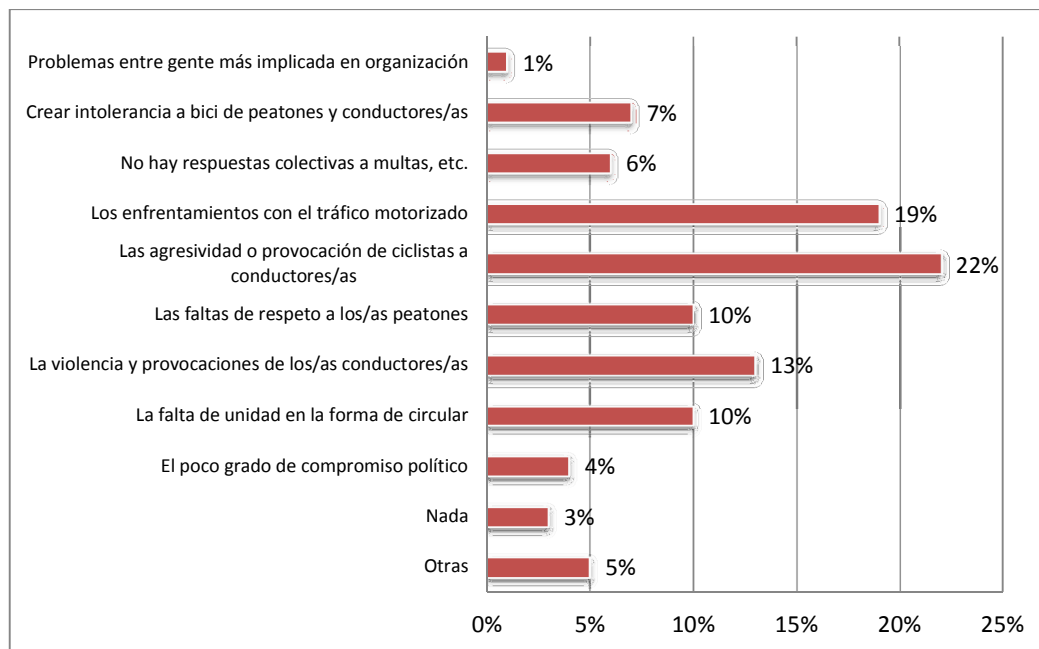


Con respecto a las percepciones más negativas de la BC, la gran mayoría aluden a aspectos de su desarrollo concreto, más que a consecuencias externas, más allá de la propia BC, tal



como sí se apuntaba al referirse a las valoraciones positivas. **Lo que genera mayor rechazo de la BC es la situación de conflictividad que surge en el espacio vial**, ya sea por actitud de los ciclistas hacia los conductores (22%), ya sea por los enfrentamientos concretos que ocurren con el tráfico motorizado (19%) o por los comportamientos violentos de algunos conductores hacia la masa crítica (13%). Por otra parte, son también significativas las respuestas que apuntan a la falta de cohesión a la hora de circular en masa (10%) y a las faltas de respeto hacia los peatones (10%).

**Gráfico 21. ¿Qué te parece lo más negativo de la BC?**



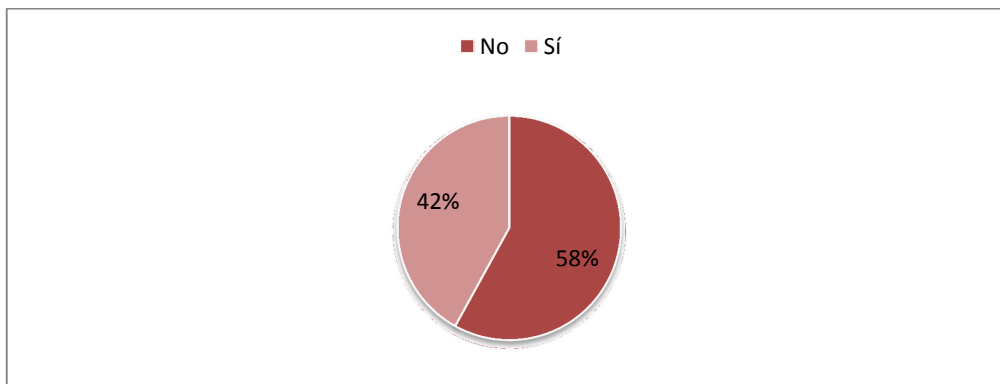
### II.3 El Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid

En el año 2008 el Ayuntamiento de Madrid presentó públicamente el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid (PDMC) cuyos objetivos principales eran: 1) Establecer una política municipal de la bicicleta; 2) Dar a la bicicleta un papel significativo en la movilidad cotidiana; 3) Normalizar el uso de la bicicleta y la imagen de los ciclistas; 4) Contribuir a la mejora de la calidad ambiental; 5) Favorecer hábitos saludables de la población; 6) Reducir la inseguridad vial; 7) Propiciar la recuperación del espacio público (<http://www.madrid.es>). El PDMC recibió muchas críticas por varios motivos entre los que se puede citar el retraso de muchos de los proyectos que contenía, como los relativos a la implementación del sistema público de alquiler de bicicletas y a la construcción de carriles-bici en el centro urbano.



Este plan y la normativa municipal que regulan la circulación de vehículos en la ciudad de Madrid, incluyendo a las bicicletas, son escasamente conocidos por la mayoría de participantes en la BC que respondieron a la encuesta. Aunque los documentos oficiales se encuentran accesibles en la página web del Ayuntamiento, apenas ha habido campañas publicitarias específicas para que se conozcan ni se reparten habitualmente materiales sobre sus propuestas o regulaciones (con la excepción reciente de la edición de un mapa de “calles tranquilas” para la circulación ciclista).

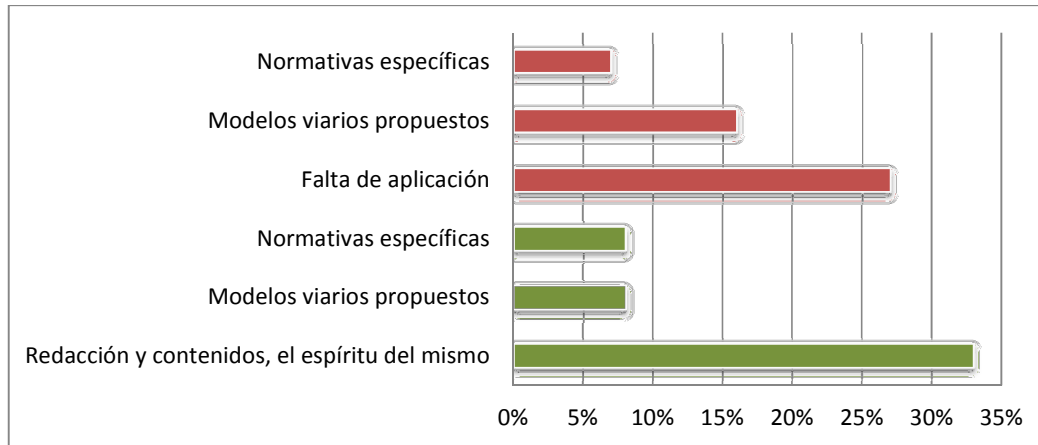
Gráfico 22. ¿Conoces el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid y/o la ordenanza Municipal de Movilidad de Madrid?



La valoración del PDMC resulta en claros y oscuros. Por una parte, se considera positiva su existencia como **marco oficial que reconoce y hace visible el papel de la bicicleta en la movilidad urbana** (33%), integrando su función en el transporte urbano más allá de su concepción exclusivamente limitada al ocio y al deporte. Algunos de los comentarios recogidos apuntan también a que ese documento sería un síntoma positivo de inclusión de una perspectiva de la sostenibilidad ambiental y de la innovación en las políticas públicas. Además, el PDMC contribuiría a consolidar un enfoque en el que se tienen en cuenta distintos modelos viarios que mejorarían la movilidad en caso de ser aplicados: desde la construcción de carriles-bici a medidas para la pacificación del tráfico motorizado. En relación al contenido ha sido valorado en general de una forma muy positiva, es ambicioso, bien redactado y completo. Se señala que ha sido un Plan consensuado y que en su redacción han participado diferentes actores desde grupos ciclistas a expertos en movilidad.



**Gráfico 23. ¿Qué te parece lo más negativo y lo más positivo del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid? (color rojo: negativo; color verde: positivo)**



Desde el punto de vista de las críticas, **la respuesta más numerosa (27%) se queja de la falta de aplicación del PDMC**. El resto de valoraciones negativas se distribuye entre quienes señalan la carencia de los carriles-bici propuestos o su exceso, además de quienes no comparten la inclusión de medidas que fomenten la bicicleta como ocio al mismo nivel de importancia que como medio de transporte. En todo caso, la mayoría de personas no han respondido a esta pregunta al desconocer el PDMC (solo el 42% ha respondido que sí lo conoce).

Hay muchas respuestas que confunden el PDMC con la ordenación del tráfico. En algunos casos hay diversidad de criterios existiendo la misma proporción de personas que señalan como positivo lo que otras señalan como negativo. Uno de los aspectos más comentados ha sido la restricción a usar el carril bus y la obligación de circular por el centro del carril derecho. En el momento en que se pasó la encuesta no había uniformidad en los criterios de seguridad en la conducción pues muchas de las respuestas plantean el debate en torno a la integración o la segregación de la bici en el tráfico. De la ordenanza se critica además que su redacción no ha sido participativa ni se han tenido en cuenta las alegaciones que hicieron grupos pro-bici y grupos ciudadanos.

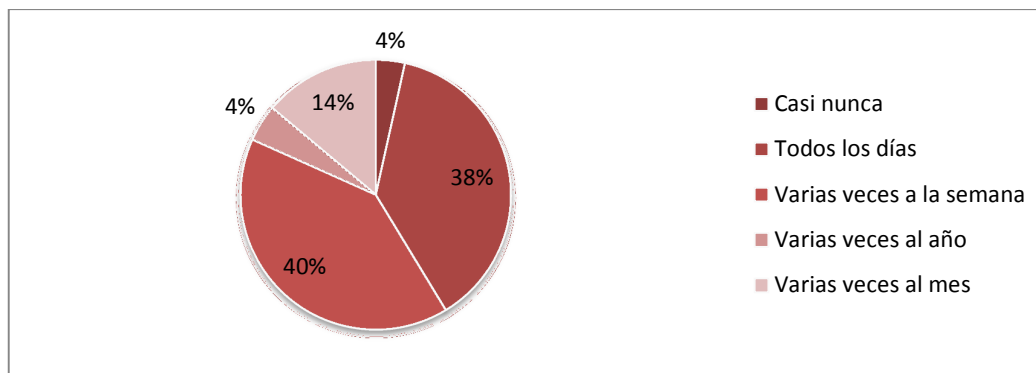


## Parte III. Participantes en la Bici Crítica, sus pautas de movilidad y sus propuestas de acción

### III.1 Pautas de movilidad

Las siguientes cuestiones nos proporcionan una imagen aproximada de las pautas de movilidad y de la relación con la bicicleta que adopta este sector de participantes de la BC. El evento de la BC tiene, entre sus objetivos implícitos, la promoción del uso cotidiano de la bicicleta en los desplazamientos urbanos. Madrid es una ciudad que ofrece muchas dificultades para la movilidad ciclista, aunque hay indicios de un uso creciente a lo largo del último lustro. Nuestra encuesta pone de relieve, sin embargo, el hecho de **que los participantes en la BC tienden a utilizar la bicicleta con mucha frecuencia en su vida diaria**. Hasta un 78% aseguró usarla “todos los días” o “varias veces a la semana”. Un nada despreciable 14% también confirmó su uso “varias veces al mes”. Evidentemente, debemos recordar que esta muestra de personas puede sobrerrepresentar, muy probablemente, tanto a la población madrileña como al conjunto de participantes en la BC, al menos en aspectos tan cruciales como éste.

Gráfico 24. *¿Cuántas veces usas la bici a la semana?*

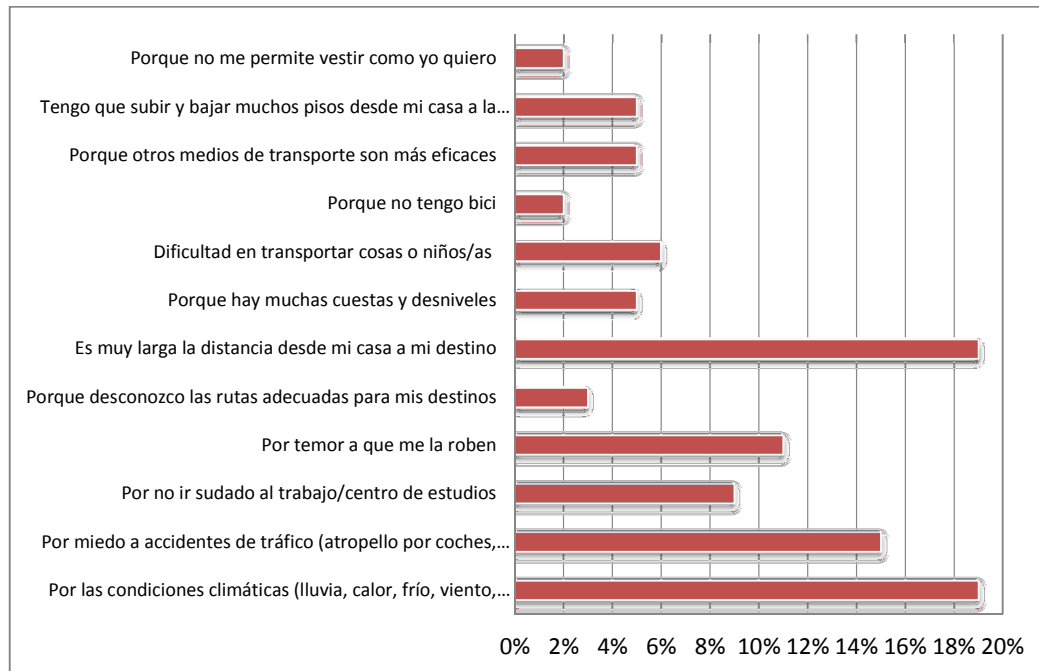


No obstante, consideramos que esta muestra de participantes puede aportar con mucha precisión un análisis de los problemas que enfrenta cualquier ciudadano al intentar utilizar la bicicleta con más regularidad, puesto que los ha percibido y, en muchos casos, superado. La variedad de factores que se enuncian ya nos indica que no es difícil identificar aisladamente uno solo de ellos y nos lleva a deducir, más bien, que **es su influencia conjunta lo que constituye el principal obstáculo para la movilidad ciclista urbana**. En todo caso, es sobresaliente que las respuestas más numerosas incidan en tres factores prioritarios y



característicos, respectivamente, de la estructura urbana y distribución poblacional de Madrid, la climatología extrema (mucho frío en invierno y mucho calor en verano) y la inseguridad vial percibida: las **largas distancias** en los desplazamientos pendulares casa-trabajo (“commuting”) (19%), las **condiciones climáticas adversas** (frío, lluvia, calor, viento, etc.) (19%) y el **miedo a los accidentes de tráfico** (15%).

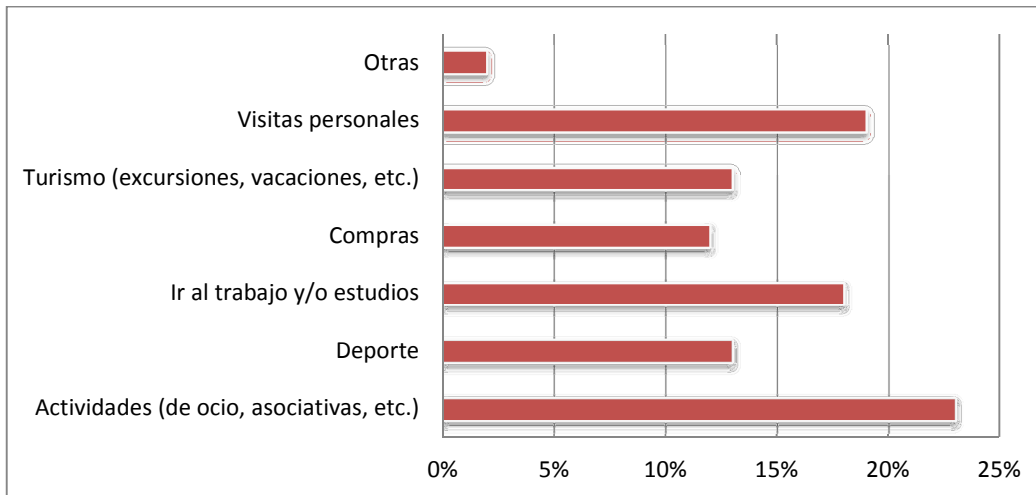
**Gráfico 25. ¿Por qué no usas más la bici?**



Un escrutinio más detallado del uso cotidiano de la bicicleta nos revela que, en realidad, más que un uso funcional como transporte, sobre todo para acudir al centro de trabajo (o de estudios) y regresar del mismo, **predominan los usos deportivos y de ocio. Si sumamos las categorías “actividades de ocio, asociativas, etc.”, “deporte” y “turismo”, se agregarían hasta un 49% del total de respuestas.** El uso para “commutar” apenas alcanza a un 18% de los casos. Otras utilidades como transporte, pero que exigen una menor frecuencia que el “commuting”, son las de ir en bici a hacer la compra (12%) y a visitar amistades o familiares (19%).

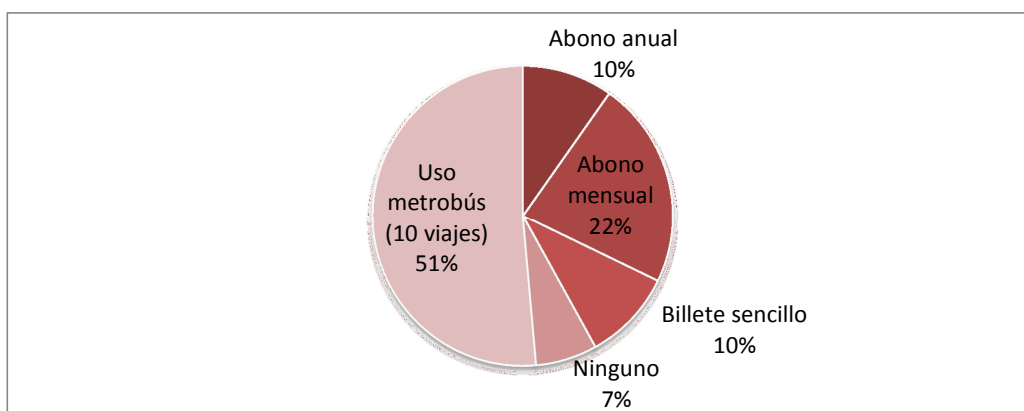


Gráfico 26. *¿Para qué acciones usas normalmente la bici?*



Indagando con más detenimiento en los desplazamientos pendulares entre el hogar y los centros de estudio y trabajo, la gran mayoría afirmó utilizar el transporte público; sólo un 7% manifestó no utilizarlo. Además, la gran mayoría (51%) utiliza el abono más sencillo (10 viajes), mientras que casi un tercio (32%) utiliza el abono mensual o el anual. Estas respuestas ponen de manifiesto que el transporte público es la opción intermodal, a la hora de combinar varios medios de transporte, más probable para los participantes en la BC, incluidos aquellos que usan la bicicleta con mucha frecuencia.

Gráfico 27. *En tus desplazamientos por trabajo o estudios, ¿cuál de estas combinaciones de medios de transporte usas con más frecuencia?*



¿Significa lo anterior que nos encontramos ante un colectivo completamente al margen del uso del coche? Como muestran los siguientes gráficos, la respuesta sería negativa. **El 86% posee licencia de conducción de automóviles, el 45% es propietario de un coche y un 42% lo usa a diario o varias veces a la semana.** Las tres cifras constituyen indicadores suficientes de que la cultura pro-bici está emergiendo entre personas aún muy condicionadas por una dependencia fuerte del coche. De cualquier modo, se debe destacar también la otra cara de la moneda que aparece representada en las respuestas: el 40% no posee ningún vehículo a motor, un 22% no usa nunca el automóvil y un 36% lo usa sólo alguna vez al mes o al año.

Gráfico 28. *¿Tienes carné de conducir?*

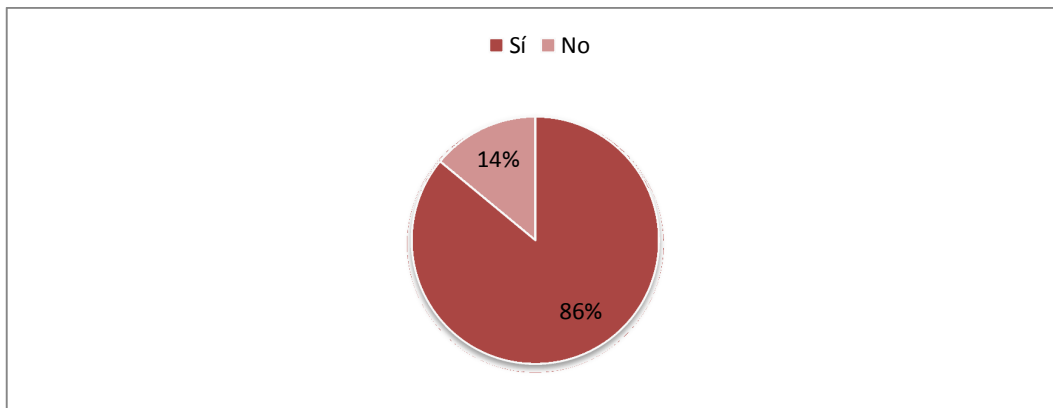


Gráfico 29. *¿Posees vehículo a motor privado?*

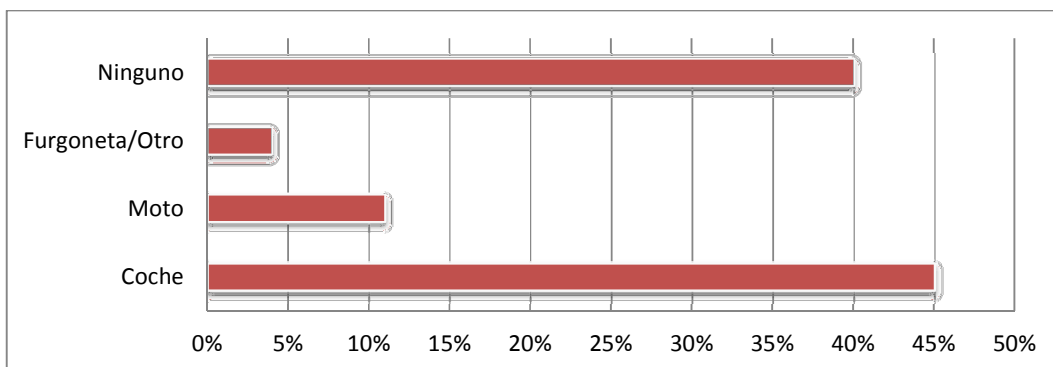
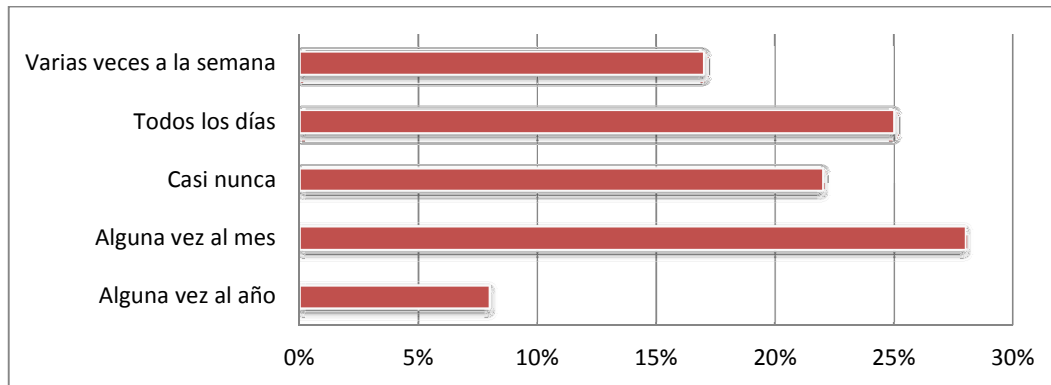


Gráfico 30. *¿Con qué frecuencia lo usas (si lo posees o si lo compartes, alquilas, etc.)?*



En cuanto al tipo de bicicleta que se posee, se observa un predominio (40%) de la “bicicleta de montaña” (*mountain bike*). Es decir, de una bicicleta destinada al ocio y al deporte, aunque también muy flexible para distintos usos pues permite circular por terrenos mixtos (asfalto, caminos, montaña, etc.). Este dato es un indicio de que todavía muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad están en un periodo de transición hacia un estilo de ciclismo más urbano aunque, inicialmente, adquirieron la bici de montaña para un uso lúdico y no la han renovado o pensaron que serviría para ambos usos. Por otra parte, estos modelos suelen ser más asequibles en cuanto a su precio, tanto por la amplia oferta de segunda mano como por las estrategias comerciales de las principales marcas y distribuidores en España.

No obstante, el cuestionario también subraya que **un 47% de las respuestas se refieren a los modelos de sus bicicletas como “urbanas”, “de paseo”, “híbridas” y “plegables”, síntoma claro de que la bicicleta se ha adquirido preferentemente para la movilidad urbana.** Muchas de las denominadas “de carreras” son también modelos usados en los desplazamientos urbanos, habitualmente tras una ligera reconversión y decoración con menos connotaciones deportivas. Las bicicletas plegables se pueden concebir como las más adecuadas para quien combina varios modos de transporte con la bicicleta (o dispone de poco espacio en su casa y no siente seguridad al aparcarla en la calle). Las bicicletas híbridas, además, permiten a sus usuarios la combinación de actividades de ocio (como el cicloturismo) con los desplazamientos urbanos.

Por otro lado, en cuanto al precio de compra de la bicicleta en propiedad, comprobamos que la mayoría (un 42%) se ubican en el rango casi más bajo de precios: entre 100 y 375€. Un escaso 16% se situaría en un rango medio de precios (entre 400 y 675€) y otro 18% se trataría de bicicletas caras, de más de 700€. Las bicicletas recicladas o auto-construidas constituyen una exigua minoría entre los participantes de la BC, aunque el 7% que apuntan incluso podría sobrerrepresentar mucho su existencia al margen de la BC.



Gráfico 31. ¿Cuál es el tipo de bici (de paseo, mountain bike, de carreras, etc.) que usas cotidianamente?

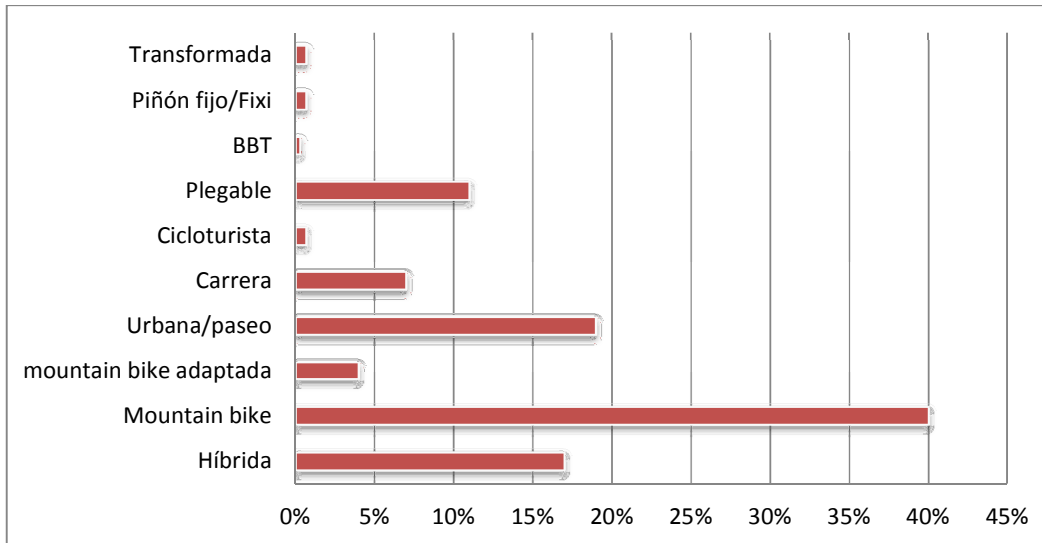
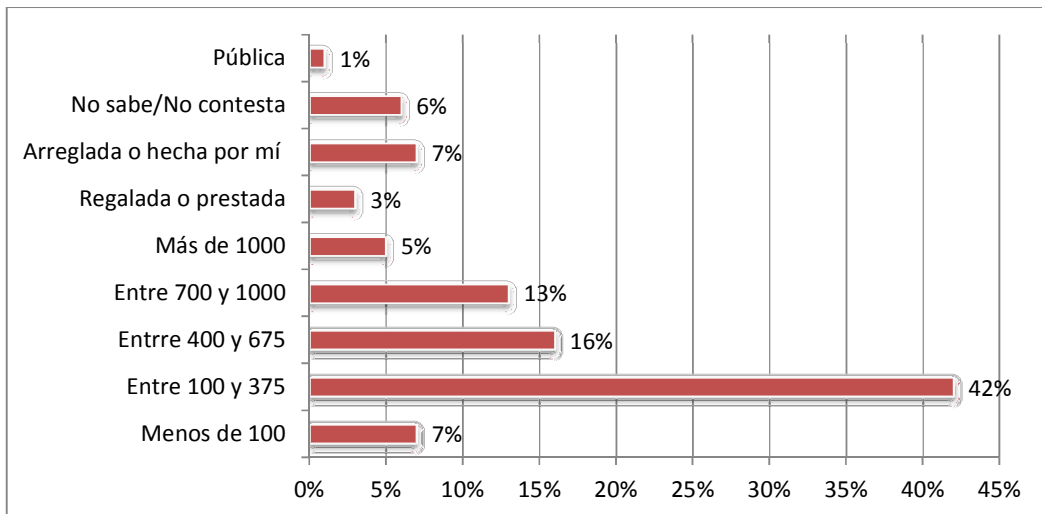


Gráfico 32. ¿Cuál es su precio aproximado de compra en el mercado?



### III.2 Rasgos sociológicos de los y las participantes

A continuación se muestran los datos obtenidos acerca de las características sociológicas de quienes han respondido a la encuesta, con el ánimo de que nos aproximen a los principales rasgos de quienes participan en la BC. En este aspecto no consideramos que la muestra sea sobrerrepresentativa aunque cualquier inferencia de representatividad deberá ser tomada con cautela dado el método adoptado de selección muestral.



En primer lugar, el perfil social predominante es el **de individuos entre 30 y 39 años (aunque son también numerosos los grupos de 20 a 29 años, y de 40 a 49%, agrupando entre los tres subgrupos a un total del 80%) y de género masculino (66%)**. Respecto a la cuestión de género, ya vimos antes que las personas que participan en el estudio no aprecian en general una menor presencia de mujeres en la BC aunque los resultados de la encuesta así como nuestras observaciones lo ponen en evidencia. Por otro lado, el tercio que representan en esta encuesta indicaría una presencia numerosa en la BC, a pesar de estar muy por debajo de la de los hombres. Dada la escasa práctica del ciclismo urbano en Madrid, incluso podríamos suponer que hay más mujeres en la BC que mujeres utilizando la bicicleta de forma cotidiana en la ciudad.

Gráfico 33. ¿Cuál es tú edad?

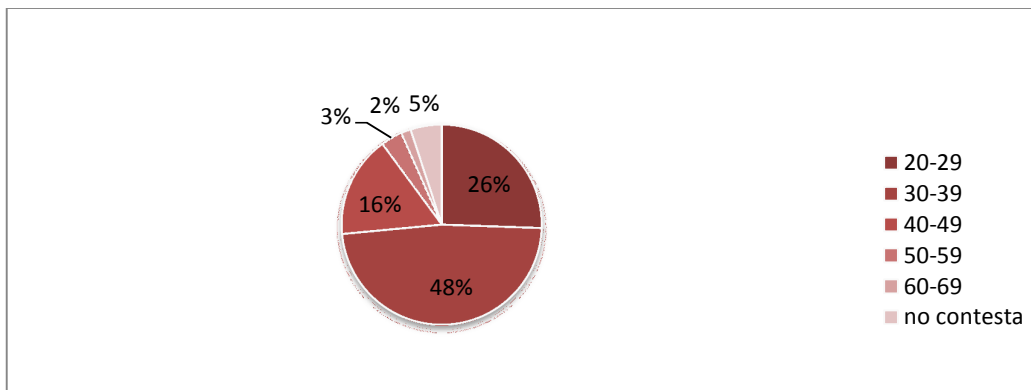
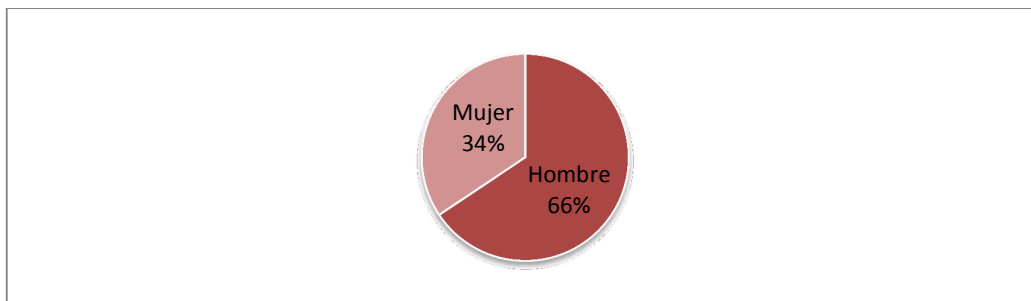


Gráfico 34. ¿Cuál es tú género?

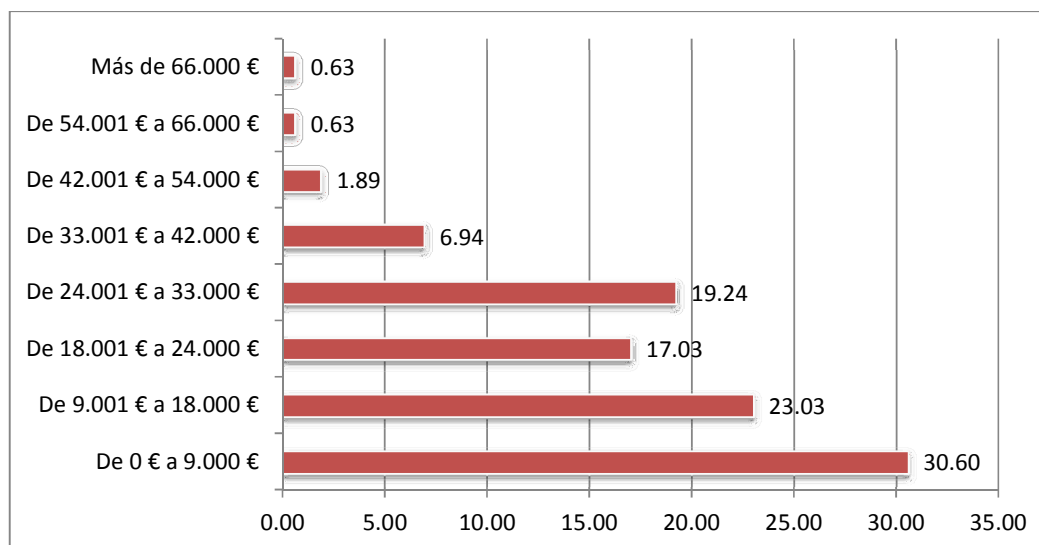


La situación de clase socioeconómica la hemos intentado averiguar a través de dos preguntas: la renta personal anual y el título educativo formal de mayor rango. Por un lado, se podrían distinguir cinco estratos de renta bien diferenciados: mientras que el mayoritario (31%) sería el compuesto por quienes ingresan menos de 9.000€ al año (poco más del salario mínimo interprofesional, fijado en 645€/mes en 2013); el siguiente más numeroso (23%)



sería el del escalón inmediatamente superior (entre 9.001 y 18.000€ al año); los dos siguientes niveles de ingresos comprenderían porcentajes muy similares (17% quienes ingresan entre 18.001 y 24.000€ al año; y 19% quienes llegan hasta los 33.000€ anuales); finalmente, un 10% poseería una renta anual superior a 33.000€. En conclusión, **más del 50% de las personas encuestadas se situarían en un estrato socioeconómico medio-bajo, apenas alcanzando unos ingresos mensuales medios de 1.000€.**

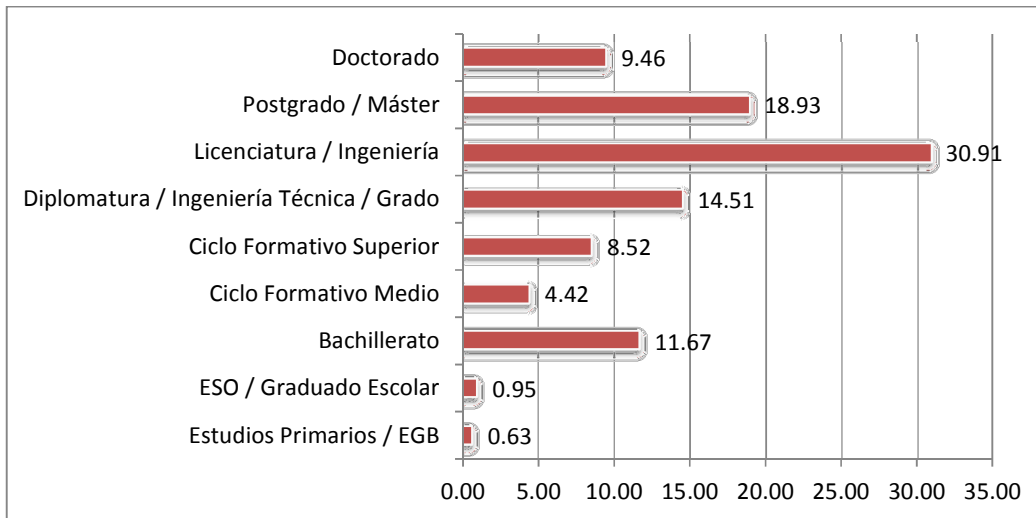
Gráfico 35. ¿Cuál fue tu renta personal del último año (ingresos anuales brutos procedentes de un trabajo remunerado o de una actividad empresarial)?



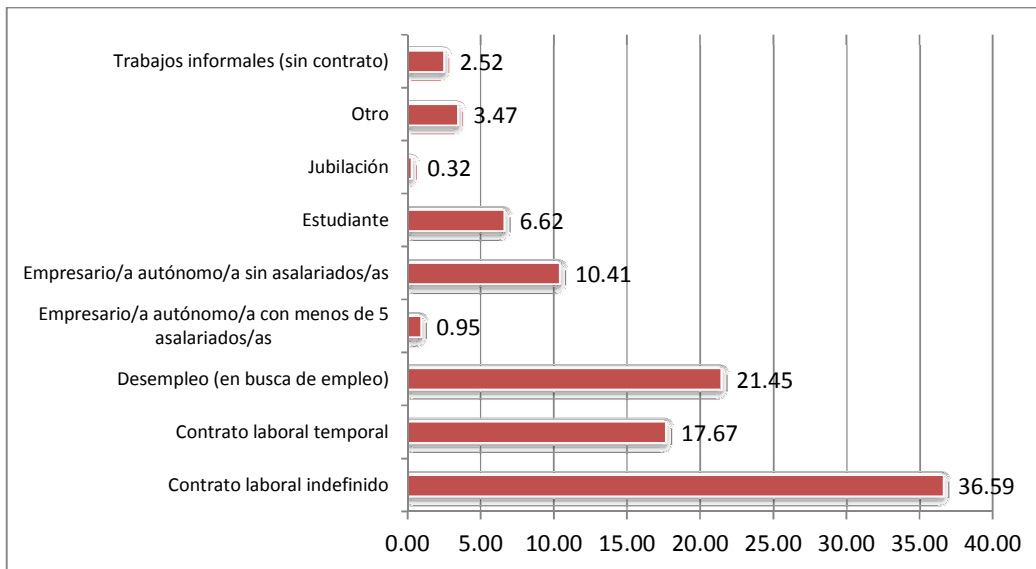
De forma contradictoria con los ingresos monetarios obtenidos regularmente, los títulos escolares formales tienden a ser muy elevados. Hasta un 28% han cursado postgrados, máster o doctorado después de finalizar un grado universitario de licenciatura o diplomatura. En el nivel de grado, licenciaturas, ingenierías y diplomaturas universitarias se agruparía a un 45% de los participantes. Y a esa categoría se le podría añadir la casi equivalente de “ciclo formativo superior” con un 9%. Es evidente que la contradicción señalada tiene su explicación en las características del mercado de trabajo español y la crisis económica que dificulta la rentabilización de los diplomas académicos. Lo más significativo a la luz de esta información es **que la población que participa en la BC posee una formación escolar muy elevada en general**. La contradicción, además, se acentúa si tenemos en cuenta que un 36% de ellos trabajan con contrato indefinido. Un 10% lo hace como empresario autónomo sin personal asalariado a su servicio y un 18% con contrato laboral temporal. Una cifra muy alta, además, del 21%, no tiene empleo.



**Gráfico 36. ¿Cuál es el título educativo de mayor grado que posees?**



**Gráfico 37. ¿En qué situación laboral te encuentras?**



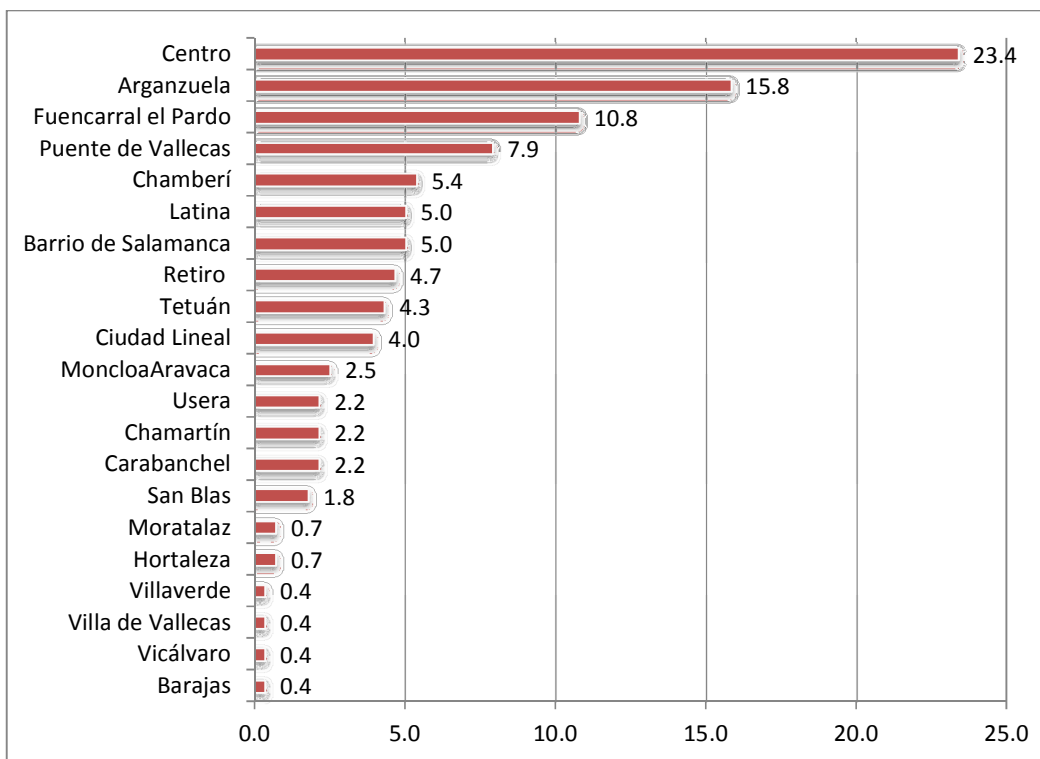
En lo que se refiere a la residencia, no hay mucha sorpresa al comprobar que el 93% de participantes residen en el municipio de Madrid. Más interesante resulta descubrir que un 5% se trasladan desde otros municipios de la región metropolitana próxima con el propósito de participar en la BC. Entre los Distritos de residencia tampoco resulta extraño que la mayoría residan en lugares próximos a donde comienza la BC (Centro, Arganzuela, Puente de Vallecas, Chamberí, Latina, etc.). Lo más sobresaliente es la numerosa participación de residentes en el Distrito de Fuencarral-Pardo.



Gráfico 38. ¿En qué municipio vives?



Gráfico 39. ¿En qué distrito de Madrid vives?

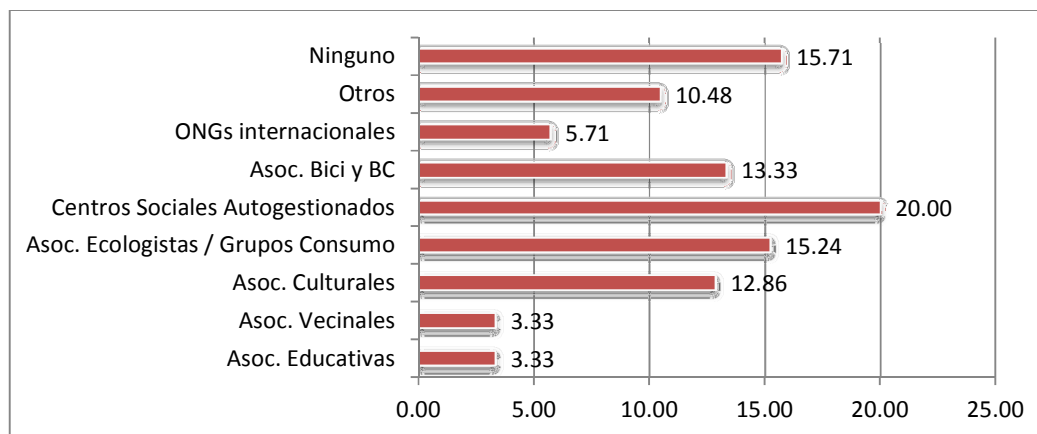


Por último, con la intención de conocer el grado de activismo que se desarrolla al margen o en combinación con la BC, se interrogó acerca del tipo de colectivos, asociaciones, Centros Sociales u otras entidades y actividades sociales en las que se participa habitualmente. La



variedad de ejemplos y combinaciones múltiples de militancias fue muy abundante, aunque en el gráfico posterior las hemos agrupado *a posteriori* en categorías más generales. **La que más menciones recibe (20%) es la de los Centros Sociales Autogestionados (Casablanca, Patio Maravillas, Piluka, Seco, Dragón, EskaleraKarakola, Tabacalera, Traba, etc.). Le siguen con un 15% los colectivos ecologistas de distinta índole (Ecologistas en Acción, Greenpeace, etc.) entre los que destacan, sobre todo, los grupos autogestionados de consumo agroecológico.** Los colectivos relacionados con la bicicleta son también bastante numerosos (13%) y diversos (Bicios@s, Pedalibre, Ciclobollos, Bicisalud, Getafe en Bici, Madrid en Bici, Ecomovilidad, etc.). Aunque la respuesta de “ninguno” es elevada (16%), la interpretación general que proponemos es que **existe una alta plurimilitancia en diversas asociaciones, colectivos y espacios sociales en interacción directa, pues, con la BC.**

Gráfico 40. ¿En qué tipo de colectivos, asociaciones, Centros Sociales, etc. participas?



### III.3 Sugerencias de acción

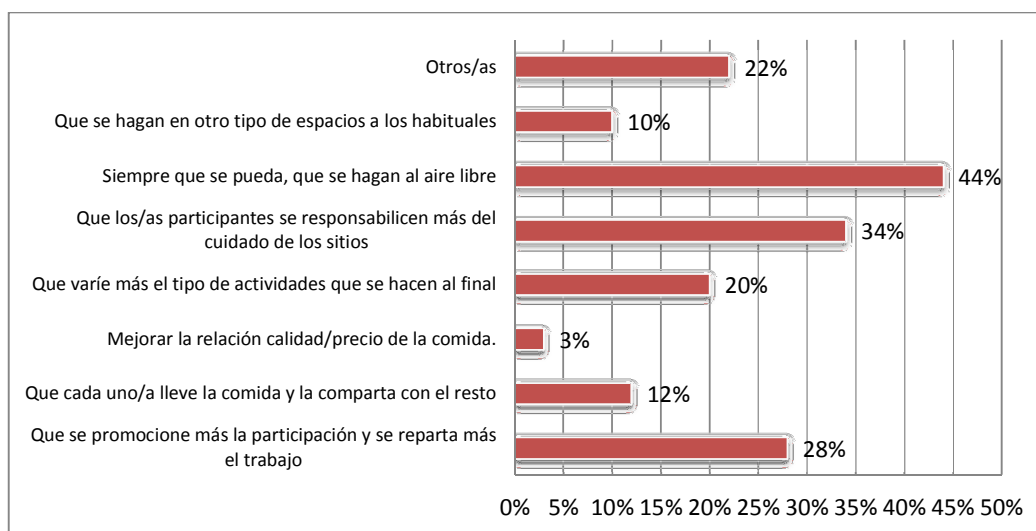
A la pregunta “¿qué sugieres para mejorar la BC?” se respondió en tres líneas argumentales. Por un lado, una preocupación recurrente es la compacidad del pelotón. A medida que se disgrega, aumenta la inseguridad frente al tráfico motorizado y se pierde el sentido de pedalear unidos. En segundo lugar, el lugar y hora de finalización también son conflictivos. Por ello, se proponen recorridos circulares y reducir la distancia y duración de los mismos. Por último, aunque apenas hay quejas sobre los lugares por los que se circula, el colectivo de patinadores es el que más sufre un exceso de inclinación en las cuestas que se atraviesan.



- ❖ Se critica la dispersión de la masa como un elemento que dificulta a veces un desarrollo más amable, por eso es interesante que pase por zonas donde sea más difícil la dispersión de la misma.
- ❖ Mejor limitarse a las avenidas, es un caos cuando las calles se estrechan.
- ❖ Se proponen más paradas para reagruparse pues hay personas que sienten que quedarse al final es peligroso. Hay que conseguir mantener compacto el pelotón.
- ❖ Se propone que sea en sentido circular, con vuelta al punto de partida, para que no sea peligroso y facilitar el regreso a casa.
- ❖ Se percibe que termina demasiado tarde por la noche.
- ❖ Es muy larga para ir con bebés o niños pequeños.
- ❖ Los tramos a veces tienen demasiadas cuestas para patinadores.

Entre las propuestas específicas para la organización del final de la BC destacan las que prefieren que se realicen en lugares al aire libre y las que piden un mayor cuidado de los espacios. La tercera sugerencia respecto a la promoción de más participación y reparto del trabajo en la organización del “evento” final implica, por lo tanto, una solicitud de mayor organización, al menos en uno de los aspectos de la BC. En el mismo sentido cabe interpretar la cuarta indicación de que se realicen actividades más variadas.

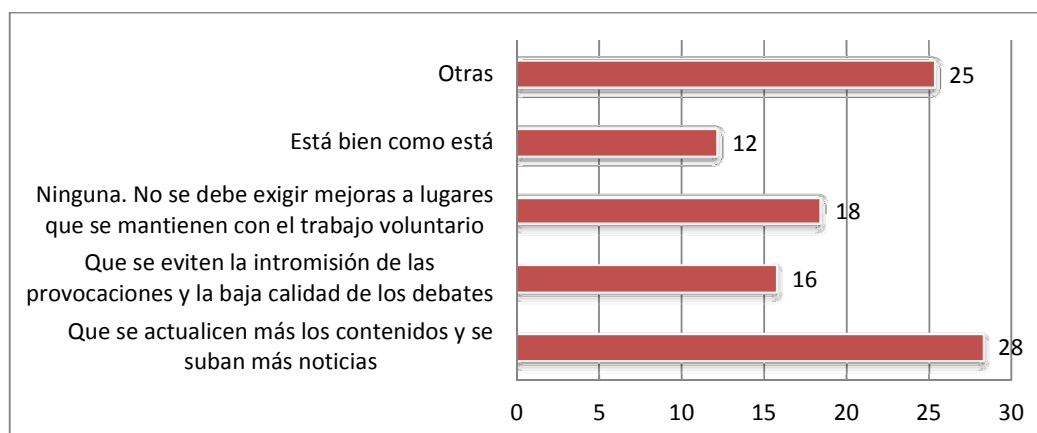
**Gráfico 41. ¿Qué propuestas de mejora plantearías a los finales de la BC?**



En cuanto al Foro y la Web de la BC ([www.bicicritica.org](http://www.bicicritica.org)) se expresa un rechazo ante el mal uso de estas herramientas y se invita a eludir las provocaciones y alentar debates enriquecedores. También se ha señalado que a veces es difícil disentir y, en cambio, se permiten discusiones que es necesario cortar. Por otra parte, destaca la demanda de publicación y de actualización de informaciones prácticas para los ciclistas. Una gran parte reconoce no conocer muy bien el Foro, no seguirlo y no participar muy a menudo en el mismo.

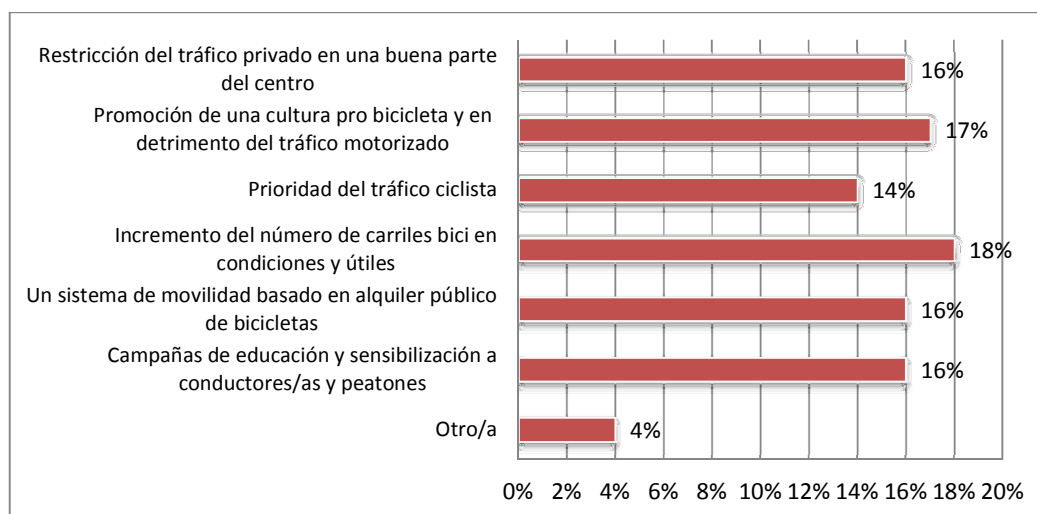


**Gráfico 42. ¿Qué mejoras propondrías para el foro y la Web de la BC?**



Finalmente, se propusieron distintas medidas para mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad y que, a excepción de la restricción amplia del tráfico motorizado en el centro urbano y de conferirle prioridad al tráfico ciclista sobre el motorizado, se encuentran enunciadas en el PDMC de Madrid. Más que una novedad, pues, lo que aportan estas ideas es una adhesión a que se desarrolle e implementen las medidas ya contempladas por las instancias municipales.

**Gráfico 43. ¿Qué aspectos de la ciudad consideras que se deben cambiar completamente para mejorar el uso de la bicicleta?**



## Conclusiones

### Experiencia y frecuencia de la participación en la BC

- ❖ La participación en la Bici Crítica (BC) madrileña es un fenómeno creciente desde su aparición en el año 2003, pero la concurrencia a este evento se incrementó notablemente a partir del año 2008. El 74% de las personas que responden afirman haber participado por primera vez en la BC de Madrid entre el 2008 y el 2011.
- ❖ La mayoría de las personas entrevistadas (**el 78%**) afirma haber asistido **3 veces o más durante el año 2010**. Dado que el máximo de participaciones posibles por año es 12, la cifra puede parecer pequeña. En la medida en que ese compromiso de asistencia media puede prolongarse durante varios años, indicaría una **constancia en la vinculación con la BC**. Ya sea en meses consecutivos, ya sea en meses alternos, el asistir varias veces a la BC denota, cuando menos, una básica satisfacción o confianza en lo que proporciona el evento.
- ❖ Una quinta parte (un 21%) de las personas encuestadas ha participado también en otras BC distintas a la de Madrid, ya sean BC u otro tipo de "bicicletadas").

### Motivaciones de quienes participan en la BC

- ❖ Los/as participantes en la BC expresan sus mensajes (principalmente reivindicativos) buscando en primer lugar el apoyo social y la legitimación en diferentes colectivos sociales, aunque también, casi en la misma medida, llamando la atención de las autoridades políticas (ante todo, las municipales) sobre la cuestión de la movilidad urbana ciclista.
- ❖ Las principales motivaciones de quienes asisten a la BC son "reivindicar" (28%), "sensibilizar" (18%), "conseguir la igualdad" (15%) y "denunciar" (17%). Ese conjunto de respuestas guarda una evidente y estrecha relación entre sí **remitiendo principalmente a una motivación política en el sentido de utilizar la BC como medio para conseguir una transformación social de los comportamientos y de las políticas de movilidad urbana**.

### Sociabilidad y redes sociales implicadas en la BC

- ❖ La BC congrega a ciclistas, más o menos regulares, que se conocen previamente por vínculos de amistad ante todo.



- ❖ La BC, por lo tanto, se constituiría en un punto de encuentro para numerosas personas que se conocen previamente, con mayor o menor intensidad, con distintos grados de formalidad o informalidad.
- ❖ Un 22% declara encontrarse con compañeros/as de militancia política y de asociaciones; un 12% con compañeros/as de trabajo; un 8% con personas conocidas a través del Foro de la BC; y un 6% con vecinos/as.

### Interacciones con grupos sociales externos: conductores/as, peatones y policía

- ❖ **Conductores/as:** La actitud violenta se manifiesta más en los conductores de motos y coches, y no tanto en los de autobuses. Entre los conductores más agresivos se señala especialmente a los taxistas. Por otro lado, se matiza que la actitud cambia en función de las zonas o barrios por los que transcurre la BC, pues cambiaría el perfil social de los conductores. También influiría en esos comportamientos el tamaño de la BC pues se experimenta más violencia cuanto más grande es el pelotón. En este sentido se ha valorado que el comportamiento agresivo de los conductores estaría motivado por el desconocimiento tanto de la BC como de sus reivindicaciones.
- ❖ **Peatones:** En lo que respecta a los peatones, son considerados en general como potenciales aliados a la bici, mucho más amables que el resto del “tráfico”.
- ❖ **Policía:** Para un 30% de quienes han respondido a la encuesta, la actitud de la policía es arbitraria lo cual genera cierta confusión y desconcierto entre los participantes: a veces colaboran parando el tráfico o informando a los conductores de los vehículos motorizados; en otras ocasiones piden la identificación o multan a los participantes de la BC.

### Formas de participación en la BC

- ❖ La implicación activa en la difusión del movimiento de la BC es un elemento clave para que ésta siga creciendo y sumando a más personas. En general, entre las personas que contestan al cuestionario la implicación es alta ya que **el 80% de personas se autodefinen como participantes activas en su difusión.**
- ❖ La forma mayoritaria (51%) por las que las/os participantes difunden las convocatorias de la BC es mediante “el boca a boca” personal lo cual supone invitar a amistades, familiares, vecinos, etc. a que se adhieran. También se señala que se utilizan los centros de reparación o “ciclotalleres” que existen en muchos de los Centros Sociales de Madrid para difundir la BC.
- ❖ Profundizando más en las dimensiones participativas de la BC, **un 56% respondió que conocía cómo se organizaba la BC.** Aunque también en esta ocasión se ofreció



la posibilidad de una respuesta múltiple y, por lo tanto, la combinación de varias opciones, las dos respuestas más señaladas son: **el Foro de la BC (44%) y las decisiones que adopta la cabecera del pelotón “aunque se sabe dónde acabará de antemano” (35%).**

- ❖ Además, conviene añadir que el 80% de quienes respondieron dijeron que conocían el Foro y un 65% manifestó que lo utilizaba.
- ❖ Por un lado, existe un gran sector de los/as participantes (33%) que se siente parte motriz del evento y que entiende que la responsabilidad de que la BC transcurra de forma festiva y sin perturbaciones significativas es tarea de todas las personas participantes. Por otro lado, el 27% opina que el anterior es un ideal que no se corresponde con la necesidad de que un grupo sea el que tenga más responsabilidad.
- ❖ Otro grupo de tamaño semejante a los anteriores, en torno a otro tercio (27%), propone la necesidad de consensuar un código o protocolo de comportamiento en la misma, pues ya se ha comprobado antes que casi la mitad de quienes se suman a la BC desconocen si existe alguna organización promoviéndola antes y durante su desarrollo.

### Valoraciones sobre el recorrido, los finales y los talleres de reparación

- ❖ En relación a la distancia del trayecto, casi todas las respuestas apuntan a que **no hay una pauta clara en los recorridos**: a veces son largos y a veces cortos, varían en función del mes. Lo mismo se expresa en relación a la velocidad de la masa, muy variable según la convocatoria. Respecto a los lugares por los que discurre la BC, un 10% opina que se repiten mucho los mismos trayectos y que se concentran mucho en la almendra central. Sin embargo para otro 10% supone una sorpresa en el conocimiento de Madrid.
- ❖ **De los “fines de fiesta” que habitualmente se celebran en Centros Sociales (autogestionados, okupados o no) y en algunos parques, participan un 63%** de las personas que han respondido a la encuesta. Entre los factores que obstaculizan esa participación por parte de los/as que no asisten (el 37%) se indica que la BC finaliza demasiado tarde como para quedarse de fiesta un jueves y poder atender, a la vez, las obligaciones laborales y familiares, además del tiempo que conlleva regresar a casa desde el lugar de finalización de la BC.
- ❖ Otro de los espacios influyentes en la BC son los talleres de reparación de bicicletas situados en CSA. **El 53% de las respuestas constatan una asistencia a esos talleres en alguna ocasión.**
- ❖ La valoración de esos talleres es muy positiva entre los participantes de la BC. Las tasas más altas de respuesta se obtienen en la filosofía “hazlo tú mismo”, el reciclaje



de materiales viejos o ya usados, y la cooperación desinteresada entre quien arregla las bicicletas. Entre las valoraciones negativas, se critica la dificultad de integrarse si no se conoce a alguien más implicado previamente (23%), que se extravíen materiales sin que se repongan (21%) y que no se compartan recursos mutuamente o se abuse del trabajo ajeno (18%).

### Valoraciones sobre la ciudad, participantes de la BC y la BC en general

- ❖ Ante la pregunta abierta “¿Desde que asistes a la BC han cambiado tus percepciones de la ciudad? ¿De qué forma?” obtuvimos un amplio abanico de respuestas. En síntesis, podemos destacar que, para muchas personas, **participar en la BC ha supuesto un cambio en el mapa mental que se tenía de la ciudad reubicando cognitivamente las distancias y las conexiones entre lugares (32%)**. Además, la BC también ha contribuido a considerar más ciclable la ciudad de lo que pensaban anteriormente, incrementando el potencial de la movilidad ciclista (21%).
- ❖ Respecto a la composición social de la BC se preguntó, en concreto, si se consideraba que hay colectivos sociales que participan poco o nada en la BC. Alrededor de un cuarto de las respuestas insistían en que existe una amplia heterogeneidad en cuanto a la tipología social de participantes. Ahora bien, las percepciones respecto a los colectivos sociales menos visibles en la BC son variadas y múltiples, **destacando, sobre todo, la ausencia de personas mayores de 50 años (35%)** y de menores de 20 (11%). Un poco por debajo del 10%, respectivamente, apuntaron la menor presencia de personas con bajo nivel educativo o de minorías étnicas. Solo un 6% señaló un desequilibrio notable de género.
- ❖ Entre los aspectos positivos que se han atribuido a la BC, **la ventaja que más se ha subrayado (26%) es la de conseguir visibilidad de los ciclistas en la ciudad, a los ojos de otros ciudadanos en tanto que peatones o conductores de vehículos a motor**.
- ❖ **Lo que genera mayor rechazo de la BC es la situación de conflictividad que surge en el espacio vial**, ya sea por actitud de los ciclistas hacia los conductores (22%), ya sea por los enfrentamientos concretos que ocurren con el tráfico motorizado (19%) o por los comportamientos violentos de algunos conductores hacia la masa crítica (13%).

### Pautas de movilidad

- ❖ Nuestra encuesta pone de relieve el hecho de **que los participantes en la BC tienden a utilizar la bicicleta con mucha frecuencia en su vida diaria**. Hasta un 78% aseguró usarla “todos los días” o “varias veces a la semana”.



- ❖ La variedad de factores que se enuncian en relación a qué aspectos frenan el uso de la bici en Madrid nos indica que es difícil identificar aisladamente uno solo de ellos y nos lleva a deducir, más bien, que **es su influencia conjunta lo que constituye el principal obstáculo para la movilidad ciclista urbana**. Las respuestas más numerosas inciden en tres factores prioritarios y característicos, respectivamente, de la estructura urbana y la distribución poblacional de Madrid, la climatología extrema (mucho frío en invierno y mucho calor en verano) y la inseguridad vial percibida: las largas distancias en los desplazamientos pendulares casa-trabajo (“commuting”) (19%), las condiciones climáticas adversas (frío, lluvia, calor, viento, etc.) (19%) y el miedo a los accidentes de tráfico (15%).
- ❖ **Respecto al uso que se le da la bicicleta predominan los deportivos y de ocio. Si sumamos las categorías “actividades de ocio, asociativas, etc.”, “deporte” y “turismo”, se agregarían hasta un 49% del total de respuestas.** El uso para “commutar” apenas alcanza a un 18% de los casos. Otras utilidades como transporte son las de ir en bici a hacer la compra (12%) y a visitar amistades o familiares (19%).
- ❖ El transporte público es la opción intermodal, a la hora de combinar varios medios de transporte, más probable para los participantes en la BC, incluidos aquellos que usan la bicicleta con mucha frecuencia.
- ❖ **El 86% de los participantes en la encuesta posee licencia de conducción de automóviles, el 45% es propietario de un coche y un 42% lo usa a diario o varias veces a la semana.** Las tres cifras constituyen indicadores suficientes de que la cultura pro-bici está emergiendo entre personas aún muy condicionadas por una dependencia fuerte del coche.
- ❖ En cuanto al tipo de bicicleta mayoritario, se observa un predominio (40%) de la “bicicleta de montaña” (*mountain bike*). Es decir, de una bicicleta destinada al ocio y al deporte, aunque también muy flexible para distintos usos pues permite circular por terrenos mixtos (asfalto, caminos, montaña, etc.).
- ❖ A su vez, **un 47% de las respuestas se refieren a los modelos de sus bicicletas como “urbanas”, “de paseo”, “híbridas” y “plegables”, síntoma claro de que la bicicleta se ha adquirido preferentemente para la movilidad urbana.**
- ❖ Por otro lado, en cuanto al precio de compra de la bicicleta en propiedad, comprobamos que la mayoría (un 42%) se ubican en el rango casi más bajo de precios: entre 100 y 375€. Un escaso 16% se situaría en un rango medio de precios (entre 400 y 675€) y otro 18% se trataría de bicicletas caras, de más de 700€.

#### Rasgos sociológicos de participantes

- ❖ Edad y género: En primer lugar, el perfil social predominante es el **de individuos entre 30 y 39 años, aunque son también numerosos los grupos de 20 a 29 años, y**



de 40 a 49, agrupando entre los tres subgrupos a un total del 80%, y de género masculino (66%).

- ❖ Clase social: Más del 50% de las personas encuestadas se situarían en un estrato socioeconómico medio-bajo, apenas alcanzando unos ingresos mensuales medios de 1.000€. A su vez la población que participa en la BC posee una formación escolar muy elevada en general. Y el 36% de ellos trabajan con contrato indefinido. Un 10% lo hace como empresario autónomo sin personal asalariado a su servicio y un 18% con contrato laboral temporal. Una cifra muy alta, además, del 21%, no tiene empleo.
- ❖ En lo que se refiere a la residencia, comprobamos que el 93% de participantes residen en el municipio de Madrid. Es interesante descubrir que un 5% se trasladan desde otros municipios de la región metropolitana próxima con el propósito de participar en la BC. Entre los Distritos de residencia la mayoría residen en lugares próximos a donde comienza la BC (Centro, Arganzuela, Puente de Vallecas, Chamberí, Latina, etc.). Lo más sobresaliente es la numerosa participación de residentes en el Distrito de Fuencarral-Pardo.
- ❖ En relación a la participación activista de las personas que contestaron al cuestionario la interpretación general que proponemos es que **existe una alta plurimilitancia en diversas asociaciones, colectivos y espacios sociales en interacción directa, pues, con la BC.**

### Sugerencias de acción

- ❖ A la pregunta “¿qué sugieres para mejorar la BC?” se respondió en tres líneas argumentales. Por un lado, una preocupación recurrente es la compacidad del pelotón. A medida que se disgrega, aumenta la inseguridad frente al tráfico motorizado y se pierde el sentido de pedalear unidos. En segundo lugar, el lugar y hora de finalización también son conflictivos. Por ello, se proponen recorridos circulares y reducir la distancia y duración de los mismos. Por último, aunque apenas hay quejas sobre los lugares por los que se circula, el colectivo de patinadores es el que más sufre un exceso de inclinación en las cuestas que se atraviesan.
- ❖ Entre las propuestas específicas para la organización del final de la BC destacan las que prefieren que se realicen en lugares al aire libre y las que piden un mayor cuidado de los espacios.
- ❖ Se ha solicitado que se cree un protocolo de actuación para resolver problemas en el transcurso de BC tanto para el pelotón como para conductores y peatones.
- ❖ Finalmente, se propusieron distintas medidas para mejorar el uso de la bicicleta en la ciudad y que, a excepción de la restricción amplia del tráfico motorizado en el



centro urbano y de conferirle prioridad al tráfico ciclista sobre el motorizado, se encuentran enunciadas en el PDMC de Madrid. Más que una novedad, pues, lo que aportan estas ideas es una adhesión a que se desarrollen e implementen las medidas ya contempladas por las instancias municipales.



## ANEXO: CUESTIONARIO

Con estas preguntas pretendemos conocer diversos aspectos de la experiencia de participar en la BiciCrítica (BC) de Madrid. Tus respuestas serán de gran ayuda para obtener una información amplia y profunda sobre este evento y sus implicaciones sociales. Toda la información será procesada de forma conjunta y anónima, garantizándose la confidencialidad absoluta de las personas colaboradoras (ni su email ni otros datos individuales serán hechos públicos ni facilitados a personas ajenas al equipo de investigación y éstas sólo los utilizarán a efectos de esta investigación). Por último, nos comprometemos a que los resultados del estudio sean publicados electrónicamente con acceso libre (compartido y no comercial) para todas las personas interesadas en consultarlos. De cara al análisis de los resultados es muy importante que respondas a todas las preguntas. Elísbeth Lorenzi (antropóloga, [elisabeth.lorenzi@gmail.com](mailto:elisabeth.lorenzi@gmail.com)) Miguel Martínez (sociólogo, [miguelam@ucm.es](mailto:miguelam@ucm.es)) Carmen Acero (socióloga, [caracersan@gmail.com](mailto:caracersan@gmail.com))

1. ¿En qué año participaste por primera vez en la BC de Madrid?

2. ¿Con qué frecuencia aproximada has asistido a la BC de Madrid en el año 2010?

3. ¿Por qué asistes a la BC? Elegir un máximo de tres respuestas

- Para reivindicar la bici como medio de transporte saludable y no contaminante
- Porque me encuentro con gente conocida con la que charlar
- Para sensibilizar a conductores/as, ciudadanos/as y políticos/as
- Porque descubro nuevas rutas o lugares en la ciudad
- Para conseguir la igualdad de derechos de circulación con el resto de vehículos
- Por diversión, por los actos que se organizan después (fiesta y cena en diversos espacios sociales)
- Porque me siento acompañado/a usando la bici, me da seguridad
- Es una forma original de denuncia, me gusta el estilo político de esta acción colectiva
- Otras:

4. ¿A quién crees que se dirige el mensaje de la BC? Puedes seleccionar más de una opción

- Ayuntamiento
- Gobierno Autonómico
- Gobierno Central
- Sociedad en general
- Fabricantes de coches



- Conductores/as de coches
- No lo sé
- Otros/as:

5. ¿Has asistido a otras Masas Críticas ciclistas en otras ciudades o barrios?

6. ¿A cuáles y en qué año?

7. ¿Con quién sueles acudir a la BC? Puedes seleccionar más de una respuesta

- Solo/a
- Con amigos/as
- Con familiares
- Con compañeros/as de asociación, centro social, etc.
- Otros/as:

8. ¿Encuentras en la BC a personas que ya conocías?

9. ¿Qué vínculos principales tienes con las personas conocidas que encuentras en la BC? Puedes seleccionar más de una respuesta

- Amistad
- Familia
- Vecinos/as
- Compañeros/as de trabajo
- Miembros de asociaciones
- Gente que conoces en el foro de la BC
- Otros/as:

10. ¿Qué te parece la actitud de los conductores de coches, motos y autobuses en la BC? Elegir un máximo de dos respuestas

- Variable: existen actitudes violentas, resignadas, tolerantes y a favor
- Cada vez más agresiva, el nivel de conflicto en general es cada vez mayor
- Diferente según la zona o barrio
- En general, positiva y de simpatía
- El nivel de violencia es proporcional al tamaño de la BC, aumenta cuando ésta es mayor.
- Depende del tipo de vehículo (más agresiva la de los coches y motos, y menos los autobuses)
- Otras:



11. ¿Qué te parece la actitud de los peatones durante la BC? Elegir un máximo de dos respuestas

- En general, la actitud es positiva menos cuando se les agrede (se invade la acera, no se les deja pasar, etc.)
- Indiferente
- Negativa
- De curiosidad, sorpresa y admiración
- De desconocimiento
- Otras:

12. ¿Qué te parece la actitud de la policía durante la BC? Elegir un máximo de dos respuestas

- De colaboración: facilitan el paso en los cruces, frenan a los coches
- Insuficiente, se limitan a cortar calles o parar coches, pero no garantizan la seguridad de los/as ciclistas
- Indiferente y neutral, se mantienen al margen
- Negativa, prepotente, represiva y peligrosa
- Se comportan de forma arbitraria: a veces colaboran, a veces multan e identifican a participantes de la BC
- Otras:

13. ¿Consideras que has participado o participas activamente en la promoción y difusión de la BC?

14. ¿De qué forma? Puedes marcar varias opciones

- Pegatinas, camisetas, calcetines promocionales
- Panfletos
- Boca a boca
- Redes sociales (foros, email, Facebook, etc.)
- Subir vídeos a Youtube
- Otras:

15. ¿Conoces cómo se organiza la BC?

16. Explica cómo crees que se lleva a cabo la organización de la BC Elegir un máximo de dos respuestas

- La convocatoria está cerrada una vez al mes (a través de la lista de correo y el foro de la BC se decide dónde acabará, el tema de los disfraces, etc.)
- A través de las personas que participan en los talleres de bicis que existen en los Centros Sociales



- De forma descentralizada: desde la cabecera de la BC se va decidiendo de forma arbitraria el recorrido, aunque se sabe de antemano donde acabará
- Mediante una asamblea de personas que están más implicadas
- No tiene ninguna organización
- Otra:

17. ¿En qué medida crees que cada una de las personas que asiste a la BC es responsable de su organización y desarrollo? Elegir un máximo de dos respuestas

- Totalmente, cada persona debe asumir que es parte de la organización, responsabilizándose de controlar a los coches, animar a los demás, evitar peleas, llevar música, animarla con disfraces, etc.
- En la teoría debería ser así, pero en realidad son sólo unas pocas personas las que se responsabilizan de su organización y desarrollo
- Todos somos responsables por omisión o acción, es necesario que se consensúe, por lo tanto, un código de comportamiento durante la BC
- Creo que la responsabilidad es, sobre todo, individual en el recorrido y para la organización ya hay un grupo que se encarga de ello
- Otra:

18. ¿Qué opinas sobre el recorrido de la Bicicrítica? Elegir un máximo de tres respuestas

- Es muy largo
- Es muy corto
- Es largo o corto dependiendo de la ocasión y del mes
- Vamos muy rápido
- Vamos muy lentos/as
- La velocidad de la masa depende de la ocasión y del mes
- Repetimos demasiado el mismo recorrido
- Cada recorrido es una sorpresa en el conocimiento de Madrid
- Vamos mucho hacia el extrarradio de la ciudad
- Nos quedamos mucho en la almendra central
- Otras:

19. ¿Te sueles quedar a charlar o tomar algo al final del recorrido de la BC?

20. ¿Qué mejoras propondrías para esos encuentros finales? Elegir un máximo de dos respuestas

- Que se promocióne más la participación de un mayor número de personas en su organización y se reparta más el trabajo
- Que cada uno/a lleve la comida y la comparta con el resto



- Que se mejorase la relación calidad/precio de la comida
- Que varíe más en el tipo de actividades que se hacen al final
- Que los/as participantes se responsabilicen más de la limpieza y cuidado de los sitios donde se hacen
- Siempre que se pueda, que se hagan al aire libre
- Que se hagan en otro tipo de espacios a los habituales
- Otras:

21. ¿Conocías, antes de participar en la BC, los Centros Sociales Autogestionados (CSOA El Dragón, CSOA Casablanca, CSA La Tabacalera, EPA El Patio Maravillas, etc.) y los solares okupados?

22. ¿Conoces el foro y la Web de la BC?

23. ¿Los usas?

24. ¿Con qué frecuencia?

25. ¿Qué mejoras propondrías para el foro y la Web de la BC? Elegir un máximo de dos respuestas

- Que se eviten la intromisión de "trolls", las provocaciones y la baja calidad de los debates
- Que se actualicen más los contenidos y se suban más noticias
- Ninguna, está bien como está
- Ninguna, no se debe exigir mejoras a lugares cuya infraestructura se mantiene con el trabajo voluntario
- Otras:

26. ¿Has asistido alguna vez a los talleres de bicis situados en los Centros Sociales?

27. ¿Cómo los llegaste a conocer? Puedes marcar varias opciones

- Por participar en la BC
- Por amigos/as
- Por militancia, participo en los Centros Sociales
- Porque estuve implicado/a en su creación
- Otros:

28. ¿Qué te parece lo más positivo de estos talleres de bicis? Elegir un máximo de dos respuestas

- La potenciación de la red social
- La filosofía que transmiten: "aprende a arreglarlo tú mismo/a" y " trae el material viejo que nosotros/as lo aprovechamos"
- El espíritu de ayuda desinteresada



- El préstamo de bicis
- El acceso a la autorreparación para gente con pocos recursos
- Que se encuentren ubicados en los Centros Sociales ampliando la confluencia de intereses colectivos
- Tener un sitio para trabajar y desarrollar conocimientos de mecánica
- Otros:

29. ¿Y lo más negativo? Elegir un máximo de dos respuestas

- Que no se aporte a lo colectivo y que desaparezca material
- Que la gente no comparta o que abuse
- Que ponen de manifiesto las diferencias de género en cuanto a conocimientos de mecánica
- Que el ambiente es cerrado si no conoces a alguien: cuesta integrarse
- Que están pocos días a la semana y a veces los horarios no son accesibles
- Que no están cuidados y son caóticos
- Que la calidad de las piezas es baja y las reparaciones suelen durar poco
- Otros:

30. Desde que asistes a la BiciCrítica ¿Han cambiado tus percepciones sobre la ciudad? ¿En qué sentido?

31. ¿Crees que hay tipos de personas o colectivos que participan menos en la BC? Puedes seleccionar más de una opción

- Mujeres
- Grupos con nivel educativo bajo
- Minorías étnicas
- Grupos con pocos recursos económicos
- Menores de 20 años
- Mayores de 50 años
- En general la participación es heterogénea, no hay colectivos o personas que participen menos
- Otros:

32. En general ¿qué te parece lo más positivo de la BC? Elegir un máximo de tres respuestas

- La visibilidad de la masa crítica frente a conductores, peatones, agentes de seguridad, etc.



- La capacidad que tiene de motivar a la gente a utilizar la bici a diario
- La potenciación de redes sociales de ciclistas
- La diversidad o heterogeneidad en la participación en relación a otros movimientos sociales
- Que es un movimiento social con mucha fuerza en Madrid
- La parte festiva, de diversión que está asociada al evento
- El momento de pasear por la ciudad acompañado de más gente y charlando
- Las particularidades de esta forma de reivindicación, de compartir objetivos y de tomar decisiones
- La parte comunitaria, de solidaridad, compañerismo, complicidad, etc.
- El clima del buen humor en general
- Otros:

33. ¿Y lo más negativo? Elegir un máximo de tres respuestas

- Nada
- Las respuestas agresivas, provocadoras, sexistas y/o exhibicionistas de participantes de la BC a los/as conductores/as de motos y coches
- Los enfrentamientos con el tráfico motorizado
- Los problemas internos que a veces surgen entre la gente más implicada en la organización
- Que no se den respuestas colectivas a los problemas de participantes en la BC (multas, etc.)
- El poco grado de compromiso político de los/as participantes
- Que se consigue el efecto contrario que se quiere conseguir: menos tolerancia hacia la bici por parte de peatones y tráfico motorizado
- La falta de unidad en la forma de circular
- La violencia y provocaciones de los/as conductores/as
- Las faltas de respeto a los/as peatones
- Otros:

34. ¿Qué aspectos de la ciudad consideras que se deben reformar o cambiar completamente para mejorar el uso de la bicicleta en Madrid? Elegir un máximo de dos respuestas

- Campañas de educación y sensibilización a conductores/as y peatones
- Promoción de una cultura pro bicicleta y en detrimento del tráfico motorizado mediante campañas de publicidad
- Restricción del tráfico privado en una buena parte del centro



- Habilitar un sistema de movilidad basado en alquiler de bicicletas como ya existe desde hace años en muchas ciudades del mundo
- Priorización del tráfico ciclista
- Incremento del número de carriles bici en condiciones y útiles
- Otros:

35. ¿Conoces el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid y/o la Ordenanza Municipal Movilidad de Madrid?

36. ¿Qué te parece lo más positivo y negativo de esas normativas?

37. ¿Con qué frecuencia usas la bici? Elige una única opción

38. ¿Por qué no usas más la bici? Elegir un máximo de tres opciones

- Por las condiciones climáticas (lluvia, calor, frío, viento, etc.)
- Porque no tengo bici
- Porque tengo que subir y bajar muchos pisos desde mi casa a la calle
- Porque hay muchas cuestas y desniveles
- Por temor a que me la roben
- Por miedo a accidentes de tráfico (atropello por coches, etc.)
- Por no ir con sudor al trabajo / centro de estudios
- Porque no me permite vestir como quiero
- Porque es muy larga la distancia desde mi casa al trabajo / centro de estudios
- Porque desconozco las rutas adecuadas para alcanzar mis destinos
- Porque otros medios de transporte son más eficaces
- Porque no me permite transportar cosas (compras, libros, etc.) o niños/as con comodidad

39. Selecciona las acciones para las que normalmente usas la bici. Puedes seleccionar más de una opción

- Ir al trabajo y/o estudios
- Compras
- Visitas personales
- Actividades (de ocio, asociativas, etc.)
- Turismo (excursiones, vacaciones, etc.)
- Deporte
- Otras:



40. En tus desplazamientos por trabajo o estudios, ¿cuál de estas combinaciones de medios de transporte usas con más frecuencia? Puedes elegir varias opciones

- Bici y andar
- Bici y autobús
- Bici y metro
- Bici y tren de cercanías
- Bici y coche
- Otras:

41. ¿Tienes carné de conducir?

42. ¿Posees vehículo a motor privado? Puedes elegir varias opciones

- Coche
- Moto
- Furgoneta/Otro
- Ninguno

43. ¿Con qué frecuencia lo usas (si lo posees o si lo compartes, alquilas, etc.)?

44. ¿Cuál es el tipo de bici (de paseo, *mountain bike*, de carreras, etc.) que usas cotidianamente? (Si no tienes bici pasar a pregunta 46)

45. ¿Cuál es su precio aproximado de compra como nueva?

46. Si usas el transporte público, ¿qué tipo de tarjeta o billete sueles adquirir?

47. ¿En qué año has nacido?

48. Sexo

49. Indica cuál fue tu renta personal del último año (ingresos anuales brutos procedentes de un trabajo remunerado o de una actividad empresarial).

50. Nivel de estudios finalizados

51. ¿En qué situación laboral te encuentras?

52. ¿En qué municipio resides?

53. Sólo para quienes residen en el municipio de Madrid, ¿en qué distrito?

54. ¿Participas en algún espacio colectivo y/o asociación? ¿De qué tipo? ¿Cómo se llama?



55. Antes de finalizar, ¿quieres hacer alguna sugerencia sobre el cuestionario, o comentar algún aspecto que consideres que no hemos tenido en cuenta y te parezca importante?

56. Para finalizar, si quieres que te avisemos cuando los resultados de este estudio se hagan públicos, déjanos tu dirección de correo electrónico (sólo lo usaremos a estos efectos). ¡Gracias por tu colaboración!

