



Bicicletas eléctricas y equidad

Shared Mobility, una organización sin fines de lucro para el transporte equitativo con sede en Búfalo, Nueva York, ayudó a varias comunidades a iniciar bibliotecas de bicicletas eléctricas, que brindan servicios gratuitos de alquiler y reparación, entre otros. Shane Paul y Tyler Madell, integrantes del equipo de Shared Mobility, a la derecha, se reúnen con integrantes de la organización sin fines de lucro Pacoima Beautiful, para ayudar a construir una biblioteca de bicicletas eléctricas en Pacoima, California. Crédito: Patrick Cray.

CUANDO SE LANZÓ EL PRIMER programa comercial de bicicletas compartidas en 2008, la propuesta de valor era clara. La mayor circulación de bicicletas en las calles reduciría el uso de automóviles y las emisiones de carbono, proporcionaría a los residentes y turistas una forma de transporte flexible, y ofrecería un beneficio de salud pública como puntapié inicial.

Durante la década siguiente, las bicicletas compartidas se expandieron a lo largo de todo el país. No obstante, debido a que los programas de bicicletas compartidas suelen depender de fondos corporativos o están a cargo de empresas de micromovilidad con fines de lucro, rara vez se implementó el servicio en ciudades y barrios de bajos ingresos en los que el acceso a más opciones de transporte sería beneficioso. Hace poco, este conocido patrón se vio sacudido por la popularidad creciente de las bicicletas eléctricas (es decir, bicicletas equipadas con tecnología de baterías eléctricas que complementan o, en ocasiones, reemplazan a las bicicletas tradicionales a pedal), y por parte de las ciudades y los defensores del ciclismo que tergiversan el esquema habitual de bicicletas compartidas.

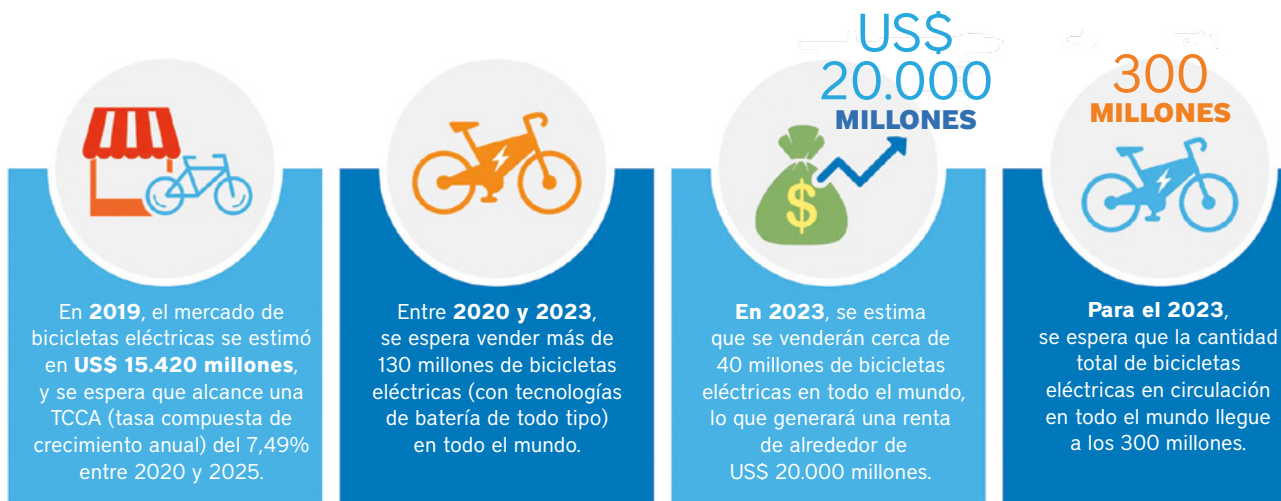
Durante los últimos años, se han lanzado o anunciado proyectos experimentales de uso compartido de bicicletas dirigidos a comunidades

y residentes de bajos ingresos en ciudades como Denver, Oakland, Búfalo, Nueva York; Youngstown, Ohio; y Worcester, Massachusetts.

Las ventas de bicicletas eléctricas están en auge a nivel mundial, y la tecnología está demostrando que puede cambiar las reglas de juego. “Todas las bicicletas compartidas deberían ser eléctricas”, expresó John MacArthur, gerente del programa de transporte sostenible del Centro de Educación e Investigación para el Transporte (TREC, por su sigla en inglés) de la Universidad Estatal de Portland, que publicó un informe sobre la equidad de las bicicletas compartidas en el año 2020. “No tengo ninguna duda sobre esto”.

La razón clave, añadió MacArthur, es que está demostrado que las bicicletas eléctricas derriban antiguas barreras en relación con quiénes andan en bicicleta. Atraen a adultos mayores, personas con limitaciones físicas, personas que no andan en bicicleta desde su infancia y personas que jamás se identificaron con el deporte ni con la cultura del ciclismo. Con las bicicletas tradicionales, explica, “solo se llega a una cierta cantidad de personas”.

En ciudades como Portland y Nueva York, que construyeron flotas completamente eléctricas (o en su mayoría), los usuarios “andan más en bicicleta y con mayor frecuencia”, afirma MacArthur.



Las ventas de bicicletas eléctricas están en auge en todo el mundo. En 2022, duplicaron el volumen de ventas de los vehículos eléctricos en los Estados Unidos. Crédito: cortesía de ebicycles.com (www.ebicycles.com/ebike-facts-statistics).

TREC descubrió que mientras un viaje típico en bicicleta compartida tiene unos cinco kilómetros y medio, los viajes en bicicleta eléctrica suelen extenderse más de ocho kilómetros, y, a veces, casi el doble.

Esto puede tener un impacto espacial y económico, ya que tendría el potencial de expandir el acceso a barrios, empleos y servicios. “La equidad en el servicio de bicicletas compartidas” ya es un problema reconocido, y las organizaciones sin fines de lucro, así como los emprendedores locales, están involucrándose para satisfacer las necesidades de comunidades y áreas geográficas que, históricamente, han quedado desatendidas. Todas las iniciativas recientes tienen, al menos, el objetivo parcial de no solo expandir las opciones de transporte, sino también estimular la vitalidad de los barrios y la independencia que esta conlleva.

“El uso histórico del suelo, las bancas de crédito hipotecario y otras políticas conformaron un país con una geografía de oportunidades muy irregular”, afirma Jessie Grogan, directora adjunta de Menos pobreza y desigualdad espacial del Instituto Lincoln. “La correlación entre los activos del barrio y la segregación racial y étnica no fue casual, por lo que el proceso inverso tampoco lo será. Si bien debemos trabajar para que todos los barrios ofrezcan oportunidades, mientras tanto, las bicicletas eléctricas pueden ser un puente esencial entre los lugares con abundancia y escasez de oportunidades. Un viaje cómodo y barato o gratuito a otra comunidad para acceder a un buen trabajo o una buena escuela o una

oportunidad recreativa podría ser un salvavidas para las personas de barrios desatendidos”.

Shared Mobility, una organización sin fines de lucro para el transporte equitativo con sede en Búfalo, Nueva York, es una de las entidades que intenta ayudar a los socios locales a subsanar las deficiencias. En 2020, la organización adquirió alrededor de 3.000 bicicletas eléctricas que Uber pensaba desechar tras la venta de su negocio de bicicletas compartidas de marca Jump. El grupo se asoció con el East Side Bike Club (ESBC) de la ciudad para usar algunas de las bicicletas e iniciar una biblioteca de bicicletas eléctricas en Búfalo. De esta forma, atendieron las necesidades de un área de bajos ingresos con población predominantemente negra. Las bibliotecas de bicicletas eléctricas ofrecen a los miembros de la comunidad alquileres de bicicletas sin costo y capacitaciones relacionadas con las bicicletas. Entre otros servicios de reparación de bicicletas y programas educativos, ESBC ahora permite el uso de las bicicletas eléctricas durante una semana sin costo alguno. Shared Mobility trabajó con socios de otras comunidades en Nueva York, California y Carolina del Norte para sembrar bibliotecas de bicicletas eléctricas en esos lugares.

Michael Galligano, director ejecutivo de Shared Mobility, comenta que el tipo de compromiso comunitario que ESBC y otros grupos tienen puede ayudarlos a conseguir subsidios y fondos para financiar estos programas. Pero, además, argumenta que las municipalidades deberían implementar programas de bicicletas y bicicletas eléctricas como una forma de transporte

público, con la planificación y el financiamiento correspondientes. “¿Dónde termina el transporte público?”, pregunta. “Creemos que no se trata solo de autobuses y trenes. También se trata de andar en bicicleta, caminar, compartir autos y alquilar vehículos con conductor”.

Galligano menciona a la Autoridad de Transporte del Distrito Capital, que brinda servicios a Albany, Nueva York, y a los municipios aledaños, como un ejemplo de un colaborador de larga trayectoria de Shared Mobility que piensa de esta forma, y que, próximamente, financiará de forma parcial su propio programa de bicicletas eléctricas con presupuesto destinado al transporte público. Mientras tanto, en Massachusetts, el gobierno nacional prometió US\$ 5 millones para financiar iniciativas que faciliten el acceso a opciones de transporte que utilizan energía limpia, como las bicicletas eléctricas, a poblaciones de bajos ingresos. Dicha propuesta permitirá que la ciudad de Worcester proporcione bicicletas eléctricas a 100 residentes como parte de un estudio de dos años destinado a obtener más información sobre el uso y los efectos de la tecnología.

Otra iniciativa de bicicletas eléctricas en una ciudad posindustrial se basa en un abordaje de financiamiento híbrido. Esta primavera, YoGo Bikeshare hace su lanzamiento en Youngstown, Ohio, con cerca de 30 bicicletas distribuidas en cuatro estaciones base. Este negocio de propietarios negros, que se financió con una inversión de estos mismos y con un préstamo de la incubadora de empresas Youngstown Business Incubator, satisface una necesidad en una ciudad que otras empresas de micromovilidad han pasado por alto.

“El transporte en comunidades como Youngstown es un desafío particular, ya que décadas de deterioro económico y demográfico generaron ciudades muy grandes y extendidas en relación con el tamaño de la población”, destaca Grogan. “Además, las ciudades más pobres no suelen tener un buen servicio de transporte público, por lo que es particularmente importante invertir en opciones de movilidad en lugares como Youngstown”.

La comunidad filantrópica también se está involucrando con la expansión del acceso a las bicicletas eléctricas. MacArthur destaca el trabajo de Better Bike Share, fundada por la JPB Foundation, que tiene el objetivo explícito de aumentar el “acceso a sistemas de micromovilidad compartida y su uso en las comunidades de

bajos ingresos y de personas negras, indígenas y de color (BIPOC, por su sigla en inglés)”. Su ciudad aliada de mayor reputación es Filadelfia: los esfuerzos realizados durante la última década para construir un sistema de bicicletas compartidas más inclusivo han sentado un precedente, comenta MacArthur, y las becas de Better Bike Share ya financiaron múltiples proyectos en todo el país.

No cabe duda de que todos estos experimentos son pequeños pasos progresivos, y no proyectos de transporte masivos para toda la ciudad ni reformas de infraestructura integrales. Pero el cambio gradual puede aportar su grano de arena. Al menos, el advenimiento de las bicicletas eléctricas como una herramienta para expandir el acceso a oportunidades económicas representa una posibilidad de atraer un mayor apoyo generalizado de la gente para las alternativas de transporte. Y combinar la tecnología con programas barriales que se multiplican como centros comunitarios, por ejemplo, el ESBC en Buffalo, podría ser una forma útil de reforzar dicho objetivo. Incluso si las personas llegan con fines recreativos o por mera curiosidad, dice MacArthur, dicha motivación puede ser la puerta de entrada para que consideren las bicicletas eléctricas como un medio de transporte útil, y puede ayudar a inspirar a los embajadores a expandir ese mensaje.

Por más de una década, la mayor parte de la atención que recibieron los programas de bicicletas compartidas se centró en reducir los kilómetros realizados por los vehículos y las emisiones de carbono, y en aumentar las ganancias. Sin embargo, una evolución parece estar en camino, ya que el acceso a las bicicletas se expande, las percepciones empiezan a cambiar, y los beneficios económicos, así como aquellos relacionados con la equidad de las bicicletas eléctricas, son cada vez más evidentes. El objetivo final del uso compartido de bicicletas, explica Galligano, es expandir el “repertorio de opciones de transporte”, y si esta tecnología innovadora está inspirando experimentos originales y llegando a públicos nuevos, mucho mejor: “No se trata de una solución universal”. □

Rob Walker es periodista; escribe sobre diseño, tecnología y otros temas. Es el autor de *The Art of Noticing*. Publica un boletín en robwalker.substack.com.