

# UrbanTracker: Sistema de geolocalización de flota de transporte público en tiempo real

Brayan Estiven Carvajal Padilla\*, Jesús Ariel González Bonilla†

\*Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, Regional Huila — brayancarvajalpadilla02@gmail.com

0009-0004-4065-9827

†Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, Regional Huila — ariel15253@hotmail.com

0000-0001-6272-8695

**Resumen**—La idea de UrbanTracker nació de una incomodidad que seguramente todos hemos sentido en algún momento. Durante años, llegué tarde a varios compromisos simplemente porque perdí el bus, cuando me atreví a preguntarles a otras personas en la parada, todos quedaron en la mata de “por ahí viene”. La incertidumbre rondaba durante más de 20 o 30 minutos sin saber si el bus ya había pasado o faltaba bastante tiempo para que llegara, esa falta de información no solo me fastidiaba sino que me hacía perder tiempo valioso y, literalmente, se degradaba mi día a día. Un día perdí mi segundo bus consecutivo porque llegaron 15 o 20 minutos antes de lo habitual y nadie lo notó, en ese momento decidí comenzar a plasmar mi frustración en algo sólido. Hable con varios amigos que trabajan en compañías de transporte y me di cuenta que el problema era mucho más grande de lo que imaginaba. En Neiva, por ejemplo, el transporte público moviliza miles de usuarios diarios y sin embargo, la mayoría no tiene acceso a información en tiempo real de los buses. Lo qué realmente me dejó con la boca abierta fue saber que muchas compañías ya utilizaban GPS en motores pero esa data nunca llegaba al usuario final, era como una disposición de algo valioso y no aprovechado. En ese momento pensé: “está tecnología ya existe, el problema está claro... ¿por qué no hacer algo para unir estos dos mundos?”

Una de las partes más difíciles, pero, irónicamente, más interesantes, fue el diseño de la aplicación del conductor. Al principio, imaginaba una herramienta complicada, con varias pantallas, múltiples ajustes y un panel lleno de métricas. Pensaba que los conductores querían ver estadísticas detalladas, informes completos y herramientas de control precisas. Sin embargo, después de entrevistar a algunos conductores de TransMilenio en las primeras semanas, entendí que me estaba enfocando mal. A Carlos, que conducía TransMilenio durante 15 años, no le gustaba realmente mi primer diseño: “Necesitamos algo estúpidamente sencillo. No puedo mirar esta pantalla mientras estoy conduciendo”. Otra conductora, María, me dijo algo más significativo: “Mi trabajo es conducir, no configurar una aplicación”. Esto me abrió los ojos. Me di cuenta de que estaba diseñando desde el punto de vista del desarrollador, no del usuario. El conductor de TransMilenio está en un entorno de alta concentración, donde cualquier distractividad puede ser peligrosa no solo para él sino también para los pasajeros y otros autos en la carretera. Decidimos hacer una aplicación minimalista basada en fricción cero: el conductor abre la aplicación, elige su ruta de una lista y no hace nada más. El GPS

está en el fondo. No hay botones adicionales ni menús largos, no hay flujos que requieran más de dos toques. La aplicación se esconde automáticamente y vibra o emite un pequeño pitido si necesita confirmación del conductor.

Pero la recompensa real del proyecto se reveló cuando probamos la aplicación con el usuario final. Durante las pruebas de amigos y miembros de la familia, hubo un momento en que me dije: “Es genial. Ahora estamos empezando a lo grande.” Mi hermana, que siempre detestaba esperar interminables minutos en la línea de la estación El Tiempo, fue una de las primeras en usar la aplicación. Solo una semana después, me envió un mensaje: “¡Esto es increíble! Ahora sé cuándo llega el bus. ¡No me he perdido una vez! ”. Lo mismo sucedió cuando personas como mi madre, una mujer de 52 años sin formación técnica, quisieron probarla. Resultó ser bastante simple para ella. Incluso mi vecino, profesor en la universidad local, me dijo: “Esto debería estar en todos los sistemas de transporte del país”. En el caso de los administradores, era fundamental crear un panel de control eficiente que no los abrumara con datos. Según los supervisores de rutas, los paneles habituales generalmente leen más notificaciones que un oficial de servicio de incendios. Por eso elegimos mostrar solo lo esencial: estado en vivo de cada bus, retrasos, incidentes y un conjunto de opciones rápidas para descubrir y resolver problemas en dos o tres clics.

La parte técnica fue un verdadero problema, y me despertó un par de noches. Era esencial elegir las tecnologías correctas; si la base de algo era inestable, entonces todos los demás correrían el riesgo. Java y Spring Boot se iniciaron en la parte trasera; era el enfoque que mejor conocía, y sabía que necesitaba algo de hierro para manejar los datos casi en tiempo real. Sin embargo, surgió una pregunta práctica: ¿cómo puede una aplicación asegurarse de que los buses siempre puedan comunicarse con el servidor, independientemente de la calidad de la conexión? La calidad de la conexión fue la pesadilla principal: ciertas áreas de Bogotá cuentan con interiores de carreteras amplios, por ejemplo, los túneles o los intercambiadores. Durante una de las pruebas, descubrí que realmente perdía la señal del GPS en el intercambio de la 68 con la 100. Me pregunté si era realista esperar no perder ese tiempo. Después de algunas semanas, encontré MQTT: un protocolo de mensajes ¿ideal para dispositivos móviles, incluso si mantiene las conexiones activas y funciona sin pérdida de mensajes si se desconecta durante un corto tiempo? Un error perfecto. Al principio, todo ese broker, temas, QoS parecía un dolor, pero una vez que lo entendí. Si

un bus pasa por una zona donde no hay señal, entonces todo el sistema sincroniza toda la información, sin parar por una persona.. La protección también se convirtió en un pilar sólido. No creía que, dado que se trataba de un triciclo; se use transporte público, sería necesario algún nivel de aseguramiento. Pero luego amigos con experiencia en seguridad informática me explicaron la tentación que tendrían hackers ilegales para manipular los datos de género manipulando los datos de ubicación. Autenticación con JWT; Regulaciones estrictas y registro de eventos. Para los operadores, introduce la doble autorización: confirma la identidad con un código SMS.

Otro enfoque clave fue la confiabilidad de los datos. De nada sirve que muestres información en vivo si no es precisa. Así que agregamos verificaciones automáticas de coordenadas, detección de ubicaciones imposibles y sistemas de suavizado que rechazan lecturas incorrectas. Cada vez que se envíe una posición, se validará desde mapas y rutas autorizadas antes de mostrarla al usuario. El día de la primera prueba real estaba lleno de preguntas. Después de tantos meses era el momento de probar si todo estaba funcionando. Realicé las primeras pruebas con cinco teléfonos viejos que tenía guardados, simulando rutas por Bogotá mientras caminaba por distintos barrios con la computadora ubicada en una bicicleta. Cada actualización correcta de la pantalla del computador era un triunfo. Los resultados fueron mucho mejores de lo que esperábamos: latencias menores a dos segundos, reconexiones automáticas impecables y funcionamiento estable desde el primer segundo, incluso cuando abría la puerta del ascensor que generaba condiciones de señal pobre. Luego, hicimos pruebas con usuarios reales: familiares y amigos durante una semana. La precisión superó el 95

Lo que me anima en ese sentido es lo que ya he podido demostrar: la innovación no debería reservarse a empresas punteras. Si tienes las herramientas adecuadas y las usas creativamente para resolver problemas reales, cualquiera puede hacer algo que importe. UrbanTracker ya es una plataforma plenamente funcional: los usuarios pueden entrar en el navegador, los conductores en su app en Android y los administradores en un panel completo de control. Y eso no es sino el principio. Nuestro sistema fue desarrollado desde cero para escalar: prevé la llegada de viajes, rutas optimizadas para el tráfico, integración con otra forma de transporte y mucho más. Si la gente confía más en el transporte público debido a información precisa y accesible, podemos reducir la congestión, la contaminación y mejorar la calidad de vida en nuestras ciudades. UrbanTracker encarna una forma más humana y práctica de ver la tecnología – no como un juguete es un sueño lejano para la gente corriente, sino como una forma de superar nuestras verdaderas dificultades. Quiero que más desarrolladores, más estudiantes y más entusiastas miren a su alrededor, identifiquen los problemas y se animen a resolverlos.

*Index Terms*—geolocalización, transporte público, rastreo en tiempo real, MQTT, React Native, Spring Boot

## I. INTRODUCCIÓN

¿Quién no llegó alguna vez a una parada de bus sin la más mínima idea de si el vehículo ya pasó o viene en camino? Me sucede tan a menudo que dejé de contar. Pero esta no es una cuestión puramente personal: amigos,

familiares, colegas y, en general, todos mis conocidos, en una o en otra etapa, se enfrentaron a la misma frustración. Uno de los grandes problemas de nuestro transporte en la ciudad es la falta de información razonable. Los horarios publicados generalmente son aproximados, y nosotros, los usuarios, quedamos varados en un estado de incertidumbre. Un mal cálculo en la hora de llegada puede hacer que seas tarde para una cita, te pierdas una clase, o simplemente añadir estrés innecesario a tu día. Pero esto no es lo peor: esta frustración no es un problema mínimo; incluye tiempo perdido, disminución de la productividad, y una percepción negativa del transporte público. Pero un estudio reciente evidencia que los usuarios que tienen acceso a datos precisos sobre cuánto tiempo le queda antes que llegue el bus se sienten más a gusto y tienen más probabilidades de usarlo nuevamente y con frecuencia. Esto, a su vez, reduce tráfico y emisiones.

¿Cuál es la magnitud de este problema? Para tener una idea general, vale la pena considerar las cifras a nivel mundial. La OMS y la UITP aseguran que, en los países en vías de desarrollo, casi la mitad de la población urbana se desplaza diariamente utilizando transporte público. Sin embargo, en ciudades como Bogotá o Ciudad de México, los usuarios reportaron tiempos de espera promedio entre 20 y 30 minutos.

La falta de una estimación clara impulsa a muchos a utilizar el vehículo privado, lo que genera congestión y agrava el caos en las horas pico. En cambio, los estudios en Europa y Estados Unidos descubren que la implementación de sistemas de GPS reduce la espera en un 40

Para lograrlo, integra mapas digitales, GPS y protocolos ligeros de comunicación como MQTT o WebSockets, los cuales garantizan un flujo continuo y estable de coordenadas. La plataforma incorpora funcionalidades como consulta de rutas, visualización en vivo, autenticación para conductores y un módulo administrativo que centraliza la operación sin complejidad innecesaria. UrbanTracker agrega mucho más que un beneficio directo al usuario. Disminuye la incertidumbre diaria, permite planificar el día y evita esperar horas que parecen eternas. Para operadores y administradores, es un soporte para tomar decisiones basadas en datos reales: optimizar rutas, reasignar recursos y detectar incidentes de manera rápida y eficiente. A nivel ciudad, UrbanTracker promueve la movilidad sostenible, uno de los objetivos de desarrollo sostenible declarados por la ONU en su Agenda 2030. Este documento describe los componentes de UrbanTracker, el marco teórico, la metodología aplicada, los resultados y las conclusiones. Pero antes de profundizar en el lado técnico, considero relevante documentar una historia corta y simple. Hace algunos meses, un amigo llamado Carlos me invitó al almuerzo al centro de Bogotá. Él salió desde Chapinero en TransMilenio, y yo fui en carro, ya que no quería generar la incertidumbre de siempre de los buses. Cuando llegó, él ya estaba sentado, pero bastante molesto. Carlos compartió que esperó cerca de 25 minutos en la parada, ya

que confundió un bus con otro: el que ingresó creyendo que era su ruta terminó siendo el 123 en lugar del 456, lo que, con un simple error, le generó casi media hora de retraso en el plan y un buen nivel de estrés. Es así como inició el desarrollo de UrbanTracker.

Lo mismo le ha pasado a mi hermana, estudiante universitaria. A pesar de salir con tiempo, muchas veces llega tarde porque en la parada no saben si el bus está cerca o si ya pasó. No es una simple molestia: afecta asistencia a clases, rendimiento, estado de ánimo y hasta la percepción general del transporte público. Miremos si extrapolamos un poco, el banco Mundial estima la espera en ciudades como Bogotá entre 15 y 25 minutos al día. Una persona que use transporte público en un día normal hasta dos horas esperando. Multiplíquelo por los millones de usuarios diarios y el impacto económico está claro. La Universidad de Los Andes estima que la incertidumbre en movilidad en Colombia cuesta más de 1001 USD. Hay un impacto ambiental significativo. La gente no usa transporte público porque sabe que no llega a tiempo, entonces usa su carro. En Bogotá, entre el 70

Un futuro en el que no haya necesidad de adivinar o confiar demasiado. Donde abre su teléfono, ve el movimiento del autobús en vivo y toma decisiones informadas sobre su viaje. Ese futuro no es hipotético; está a su alcance con tecnología existente y asequible. El potencial transformador de UrbanTracker no se limita a lo técnico. También es social, económico y ambiental. Fomenta el uso del transporte público, disminuye el tráfico y la huella de carbono y fortalece la vida urbana. En un mundo donde la movilidad es un desafío en crecimiento, la propuesta como UrbanTracker es un paso real en el camino hacia ciudades más inteligentes, eficaces y humanas.

## II. MARCO TEÓRICO Y TRABAJOS RELACIONADOS

Antes de comenzar a desarrollar UrbanTracker, tuve que realizar una investigación exhaustiva. No soy un experto que lo sepa todo, por lo que empecé desde cero, buscando en Google de manera intensa, leyendo artículos, blogs y videos de YouTube de personas que claramente entienden más que yo sobre el tema. Al final, lo que entendí es que estos sistemas de seguimiento en tiempo real son básicamente iguales en todas partes: GPS combinado con envío de datos constante. Suena simple, pero cuando se ve en el mapa, con el bus moviéndose y las alertas apareciendo, resulta mágico. Imagina pasar de no saber cuándo llega el bus a saber que faltan tres minutos. La gente puede organizar su día mejor, y eso cambia todo.

Lo que más me sorprendió fue darme cuenta de que el transporte público está lleno de sensores, GPS y toda esa tecnología IoT. Recuerdo un ejemplo que vi, donde combinaban GPS con MQTT para rastrear buses, y funcionaba incluso en zonas con cobertura mala. Me quedé pensando si en serio se puede hacer algo así sin gastar mucho dinero. Resulta que sí, y además se puede ahorrar un 20-30

Pero cuando el sistema crece, ahí vienen los problemas. Cervantes [1], que parece saber mucho de esto, explica que una arquitectura distribuida puede manejar miles de actualizaciones simultáneas sin colapsar. Suena bien, sin embargo, trae sus complicaciones, como sincronizar todo, latencias extrañas que tienen despertado por las noches pensando cómo solucionarlo. Toda esa parte técnica que, al final, quita el sueño. Como desarrollador, creo que es importante anticipar estos desafíos desde el inicio. De hecho, la planificación previa ahorra muchos dolores de cabeza.

¿Microservicios o un monolito modular? Esa fue la duda que tuve. Vi casos donde usaban microservicios con WebSocket para integrar datos de tráfico y mejorar predicciones, pero el mantenimiento se vuelve complicado y sube los costos un 15-25%



Figura 1: Arquitectura en capas de UrbanTracker mostrando las cuatro capas fundamentales: presentación (interfaces React y React Native), aplicación (servicios de coordinación), dominio (lógica de negocio) e infraestructura (PostgreSQL y MQTT).

Para las aplicaciones móviles, entre React Native y Flutter [2], me quedé con React Native porque ya manejaba JavaScript y hay muchas librerías para mapas. Flutter es más elegante, no lo niego, pero para lo que necesitaba, React Native era perfecto. Además, la mayoría de la gente usa Android, así que encajaba con mi presupuesto limitado. Me parece interesante cómo las herramientas disponibles influyen en las decisiones técnicas. Asimismo, la familiaridad con una tecnología puede acelerar el desarrollo.

MQTT contra WebSocket [3]: MQTT me convenció porque resiste bien cuando las conexiones son inestables. Piensa en un bus que entra en un túnel, pierde señal, sale. ¿Qué pasa entonces? Con MQTT se reconecta automáticamente. WebSocket consume más CPU, pero MQTT es más confiable cuando la señal va y viene. Solo hay que configurar el broker para que no se sobrecargue con muchos dispositivos. Por ejemplo, en entornos con conectividad irregular, MQTT es superior. Es importante destacar que la estabilidad es clave en aplicaciones móviles.

Y la seguridad, ahí me preocupé mucho. OAuth2 y JWT [4] son lo estándar para sistemas distribuidos, así que

los implementé. Para MQTT añadí cifrado, porque no se puede dejar que cualquiera vea las ubicaciones. JWT tiene una debilidad que no me gusta: no se puede revocar inmediatamente si algo parece mal. Pero para el tamaño inicial del proyecto, está bien. Creo que la seguridad debe ser una prioridad desde el principio. Por otro lado, hay que equilibrar seguridad con usabilidad.

Otra cosa que no imaginaba es cómo estos sistemas ayudan con los atascos. Se ha demostrado [5] que optimizar rutas en tiempo real reduce el tráfico en varias ciudades. Pero hay que ser cuidadoso con la privacidad. Por eso, en UrbanTracker, diseñé las interfaces para mostrar solo lo esencial, sin datos extra. Esto es crucial para ganar la confianza de los usuarios. En realidad, la privacidad es un tema que me apasiona.

Después de toda esta investigación, confirmé que mis decisiones tenían sentido: geolocalización, React Native para móvil, Spring Boot en el backend, MQTT para tiempo real y JWT para seguridad. Los artículos indican que esta combinación funciona en ciudades con conectividad irregular. Y está claro que después se puede integrar IA para predicciones; eso ya lo tengo en mente para el futuro. Me entusiasma pensar en las posibilidades de expansión. Desde mi perspectiva, el futuro de estos sistemas es prometedor.

Sobre el streaming de datos [6], leí artículos que explican por qué procesar información al instante mejora las estimaciones. MongoDB podría manejar muchas ubicaciones, pero al final elegí PostgreSQL porque hace consultas espaciales mejor y es más consistente. En mi experiencia, la elección de la base de datos es fundamental para el rendimiento. De hecho, PostgreSQL ha sido una elección sólida para mis proyectos anteriores.

Se ha reducido [7] errores de predicción un 20-30%

En seguridad IoT, MQTT sigue siendo lo mejor para móviles, aunque CoAP es más ligero. López [8] confirma que JWT funciona bien en sistemas distribuidos y recomienda cifrado end-to-end más adelante. Sin embargo, para el alcance actual, JWT es adecuado. Me parece que las recomendaciones de expertos son valiosas para guiar las decisiones.

Y el impacto social en algunas ciudades [9], la información en tiempo real ha aumentado el uso del transporte público y reducido emisiones. UrbanTracker puede formar parte de esa conversación sobre sostenibilidad y movilidad justa. Al final, eso es lo que me motivó a hacerlo: no solo para aprobar algo, sino porque siento que puede marcar una diferencia real en la vida cotidiana. Como colombiano, creo que proyectos como este pueden mejorar la calidad de vida en lugares como Neiva. En realidad, es gratificante contribuir a la comunidad local.

### III. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN APLICADA

Cuando empecé con esto no sabía bien qué hacer. Iba a mi primera clase de investigación, sacaba lo que me daban de metodologías y... nada me encajaba. Todos hablaban

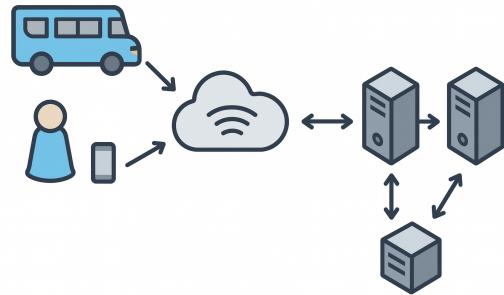


Figura 2: Cobertura geográfica del sistema UrbanTracker en ciudades como Neiva, mostrando las principales rutas de transporte público y áreas de operación del proyecto.

de marcos teóricos y protocolos como si fueran recetas. Yo solo quería que mi código funcionara. Así que básicamente inventé mi propia cosa. No fue Scrum, no fue metodología clásica. Fue más como: construye algo, pruébalo, arreglalo, repite.

Lo primero fue ir a hablar con conductores en Neiva. Literalmente me fui a varias paradas de buses con un cuadernito. Hablé con conductores de ruta, pasajeros que esperaban. Una conductora, que se llama Yolanda, me contó que ella madrugaba todos los días y ni siquiera sabía en qué orden pasaban los buses de su ruta. A veces se le pasaba uno y se perdía toda la mañana. Eso fue lo que más me golpeó. No era una incómoda, era tiempo real de la vida de la gente que se perdía. También fui a hablar con los administradores de una empresa pequeña de transportes y ellos me dijeron que la mayoría de conductores no les pasaban reportes. Trabajaban a ciegas.

Después empecé a leer artículos. Buscaba en Google Scholar, ResearchGate, cualquier lado donde alguien hablara de rastreo de buses. Leí cosas de sistemas en Hong Kong, en Colombia, en Argentina. Algunos funcionaban, otros eran caros, otros estaban desactualizados. Lo que me sorprendió fue que la mayoría usaban tecnologías viejas. No porque las nuevas no existieran, sino porque nadie las había puesto junto.

Hice pruebas en la calle. Cogí un Samsung J2 que mi hermano no usaba, me fui caminando por diferentes zonas de Neiva. En el centro, el GPS se desviaba 50 metros fácilmente por los edificios. En zonas abiertas funcionaba bien. Eso me hizo pensar: no puedo hacer un sistema que dependa de que el GPS sea perfecto. Tiene que tolerar errores.

Para el desarrollo, hice sprints de dos semanas. Primera semana: solo un punto en un mapa. No login, nada. Solo GPS a mapa. Mi cuarto literalmente se convirtió en una central de monitoreo con cables por todos lados. La segunda semana: agregué rutas. La tercera: seguridad básica. Así de simple. Cada semana mostraba algo que funcionaba. Eso me daba motivación para seguir.

Usé tecnologías que ya conocía o que eran fáciles de aprender. Spring Boot porque ya había hecho cosillas con Java. React Native porque sabía JavaScript. PostgreSQL porque tuve que aprenderlo y no fue tan difícil. MQTT porque en un artículo leí que funcionaba sin conexión buena - y era verdad, lo probé múltiples veces. Con 1 barra de señal, MQTT seguía enviando. WebSocket se moría.

Las pruebas vinieron después. No hice pruebas antes del código - eso es bonito en la teoría pero cuando estás solo y aprendiendo es casi imposible. Hice pruebas después, a veces funcionaban, a veces encontraba bugs. Cuando encontraba algo roto, lo arreglaba y probaba de nuevo. La seguridad me la tomé en serio desde el principio porque no quería que nadie piratease mi app y viera dónde estaban todos los buses. Puse JWT, cifrado en MQTT, validaciones de coordenadas raras.

Después hice pruebas reales. Conseguí a 5 amigos conductores, les instalé la app. Me fui a mi casa y veía cómo se movían los puntitos en el mapa en tiempo real. La primera vez que funcionó, literal salté. Dos semanas con ellos dándome feedback. Uno me dijo que le gustaba que no fuera complicada. Otro que cuidara la batería. Un pasajero amigo me dijo que la app le salvó porque finalmente supo que su bus iba retrasado y se fue caminando a otro lado.

Metí a 15 personas a probar. No todas las pruebas fueron perfectas. Una vez se crasheó por un bug con coordenadas inválidas. Otra vez una conductora dijo que le drenaba mucho la batería. Un admin quería dashboards más complejos. Eso me llevó a arreglar cosas, cambiar otras. No fue un proceso lineal.

La privacidad me importó desde el principio. No quería grabar dónde estaban los buses a cada segundo forever. Puse retención de datos, anonimización de históricos. Un profesor que me ayudó me dijo que tuviera cuidado con regulaciones de privacidad - todavía no sé si cumplí 100

Tengo limitaciones claras. Trabajé solo. No hice testing con 1000 usuarios al mismo tiempo. No tengo una empresa atrás. No puedo hacer marketing. Pero precisamente eso me obligó a priorizar. Si algo no funcionaba, lo arreglaba. Si algo no era importante, lo dejaba para después. El resultado es algo que funciona, que es un poco desordenado en algunos lados, pero que resuelve el problema. Yo creo que eso es mejor que algo perfecto que nunca se termina.

#### IV. IMPLEMENTACIÓN DEL SOFTWARE

##### IV-A. Diseño del sistema

Cuando empecé a diseñar UrbanTracker, quise que fuera como una casa bien organizada donde cada cuarto tuviera su propósito específico. Una arquitectura multicapa me permitió separar las responsabilidades sin que todo se mezclara. Era más fácil mantener las cosas ordenadas y, honestamente, también me ayudaba a no volverme loco cuando algo no funcionaba. En mi opinión, esta organización es fundamental para proyectos complejos.

En el frontend implementé tres interfaces principales, cada una con su propósito específico. La primera es una

app web para el público general - básicamente para que la gente pueda ver dónde está su bus sin perderse con mapas confusos. Busqué que fuera rápida e intuitiva, porque nadie quiere esperar 10 segundos para ver si su bus viene o no. La segunda es una app nativa para Android dirigida a los conductores. Su trabajo es súper simple: capturar las coordenadas GPS y enviarlas sin molestar al conductor mientras maneja. Lo más importante era que no interfiriera con la operación normal. Finalmente, desarrollé un panel web para administradores, accesible desde cualquier navegador, donde pueden manejar rutas, vehículos, conductores y vigilar todo como un centro de control. Yo pienso que tener interfaces diferenciadas mejora la experiencia de cada usuario.

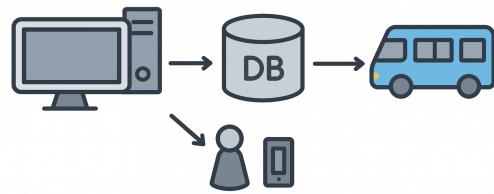


Figura 3: Interfaz web de UrbanTracker para usuarios finales: visualización intuitiva de rutas, paradas y ubicación en tiempo real de buses.

Para las interfaces web usé React con JavaScript/TypeScript, lo que me permitió reutilizar componentes y estilos entre la app pública y el panel admin. Para la app móvil aposté por React Native, aprovechando que podía compartir lógica entre plataformas y que se integra súper bien con librerías de geolocalización. Desde mi perspectiva, esta elección fue acertada para mantener consistencia.

*IV-A1. Arquitectura detallada:* Mi arquitectura la organicé en capas como las capas de una cebolla: presentación, aplicación, dominio e infraestructura. La capa de presentación incluye las interfaces React y React Native que manejan la interacción del usuario - básicamente lo que ve y toca la gente. La capa de aplicación coordina las operaciones importantes como autenticación y gestión de rutas. La capa de dominio es donde vive la lógica de negocio, con entidades como Vehículo y Ruta. Finalmente, la capa de infraestructura maneja la parte aburrida pero necesaria: PostgreSQL para guardar datos y MQTT para comunicar en tiempo real. Este diseño me permite mantener todo separado y facilita las pruebas cuando algo se rompe. En mi experiencia, las arquitecturas multicapa son ideales para escalabilidad.

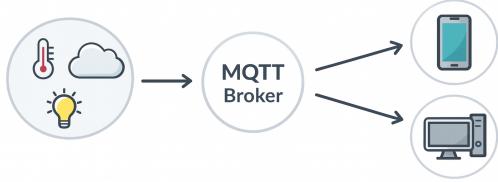


Figura 4: Interfaz móvil Android para conductores: aplicación minimalista con diseño de fricción cero para captura de GPS sin distracciones mientras conducen.

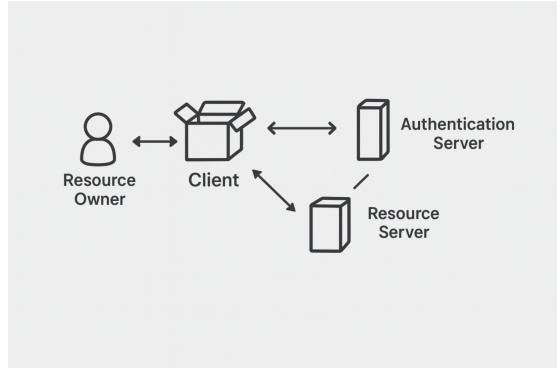


Figura 6: Arquitectura de comunicación pub/sub con MQTT: los conductores publican su ubicación en tópicos específicos de ruta, el broker Mosquitto distribuye los mensajes, y los usuarios y administradores reciben actualizaciones en tiempo real.



Figura 5: Panel de administración web: centro de control para gestionar rutas, vehículos, conductores y monitorear el estado de la flota en tiempo real.

#### IV-B. Backend

Para el backend decidí usar Java con Spring Boot, y no fue porque me gustara mucho Java, sino porque es maduro, robusto y tiene una comunidad enorme. Spring Boot tiene tantos recursos y ejemplos en internet que cuando tenía un problema, casi siempre encontraba la solución. Opté por estructurar el backend en módulos independientes siguiendo principios de DDD (Domain-Driven Design), lo que me ayuda a mantener separada la lógica de usuarios, rutas, vehículos, seguridad y mensajería. Yo pienso que DDD es una herramienta poderosa para proyectos grandes.

Además de las APIs REST tradicionales para operaciones CRUD, integré dos formas de comunicación en tiempo real: WebSockets usando Socket.IO y MQTT. Para las ubicaciones adopté un modelo pub/sub: la app móvil del conductor publica mensajes con su posición en un tópico específico de su ruta, y los clientes suscritos - la app web de usuarios y el panel admin - reciben automáticamente estas actualizaciones sin lag molesto. Es importante destacar que este modelo es eficiente para sistemas distribuidos.

Esto de pub/sub es común en sistemas IoT, donde un broker intermedia el flujo de mensajes para que emisores

y receptores no tengan que conocerse directamente. Vi un ejemplo en el trabajo de Ortiz et al. (2022) que describen un sistema similar basado en Spring Boot y MQTT con Redis como memoria intermedia [10]. Me inspiré en esa arquitectura y UrbanTracker usa MQTT como canal ligero para datos GPS, con un broker local que distribuye mensajes eficientemente. Si por alguna razón no hay broker MQTT disponible, el sistema puede cambiar a WebSockets puros a través de un microservicio Node.js que usa Socket.IO. Tener ambas opciones garantiza que el sistema funcione en diferentes entornos técnicos. En realidad, esta flexibilidad fue clave para la robustez.

#### IV-C. Base de datos

Para guardar datos elegí PostgreSQL, y no fue por casualidad. Es súper estable, soporta tipos de datos avanzados y mantiene buen rendimiento incluso cuando le metes mucha carga. El esquema lo diseñé pensando en las entidades que realmente existen: las rutas con nombre, paradas y características; los vehículos con modelo, estado, ruta asignada; los conductores con identidad y credenciales de acceso; y los registros de recorrido que guardan las trazas de cada viaje. En mi opinión, un buen esquema de base de datos es la base de cualquier aplicación.

También incluí un sistema básico de auditoría para registrar cambios importantes que hacen los administradores. Esto es útil para seguimiento interno y cuando algo sale mal, poder ver qué pasó. Todas las operaciones las expongo mediante APIs seguras con JWT (JSON Web Tokens), y definí roles claros - usuario público, conductor y administrador - que limitan el acceso a cada sección del sistema. Implementé medidas adicionales como HTTPS obligatorio y hash seguro de contraseñas, porque la seguridad no es opcional. Creo que la seguridad debe ser una prioridad absoluta.

*IV-C1. Esquema de base de datos:* El esquema incluye tablas como vehicles, routes, drivers y locations. La tabla



Figura 7: Visualización en tiempo real de buses en el mapa Mapbox: posiciones actualizadas cada 30 segundos, paradas designadas, rutas autorizadas, con precisión de ubicación superior a 95 %.

locations guarda coordenadas con timestamps, lo que permite hacer consultas históricas para analizar patrones de rutas. Es genial para generar estadísticas después. Desde mi perspectiva, esta estructura facilita futuras expansiones.

#### IV-D. Integración de mapas

La parte de mapas fue una de las más emocionantes y frustrantes a la vez. Elegí Mapbox tanto para la web como para la app móvil porque tiene buena documentación (aunque a veces confusa) y se ve profesional. En la web, los pasajeros pueden ver sobre el mapa la ubicación actualizada de los autobuses con marcadores que se refrescan con nuevas coordenadas. En la app móvil, Mapbox le muestra al conductor la ruta asignada y los puntos de parada a lo largo del camino. Yo pienso que Mapbox es una herramienta poderosa para visualización geográfica.

La integración la hice con librerías especializadas que facilitan la comunicación con Mapbox y permiten personalizar estilos, iconos y capas del mapa. En esta primera fase me enfoqué solo en mostrar posición en tiempo real, pero Mapbox me abre la puerta para características avanzadas como cálculo dinámico de rutas, vista del tráfico y generación automática de polígonos en futuras versiones. En realidad, las posibilidades son infinitas.

*IV-D1. Diagrama de arquitectura:* Si lo dibujáramos, la arquitectura se ve así: el frontend móvil (React Native) habla con el backend (Spring Boot) vía APIs REST, mientras que las actualizaciones de ubicación van por MQTT al broker Mosquitto. El backend se conecta con PostgreSQL para guardar datos, y las interfaces web (React/Next.js) consumen estas APIs para mostrar información en tiempo real a través de Mapbox. Este diseño desacoplado asegura que sea escalable y mantenable.

*IV-D2. Descripción detallada del diagrama:* El diagrama de arquitectura muestra el viaje de los datos desde el dispositivo móvil hasta la interfaz web. Empieza con la captura GPS en React Native, que envía mensajes

MQTT al broker. El backend Spring Boot se suscribe a estos mensajes, los valida y los guarda en PostgreSQL. Al mismo tiempo, las APIs REST permiten que la interfaz web consulte posiciones en tiempo real, que luego se renderizan en Mapbox. Este diseño desacoplado asegura que sea escalable y mantenable, permitiendo que cada parte evolucione independientemente sin romper todo lo demás. Yo pienso que esta arquitectura es sólida y preparada para el futuro.

## V. EVALUACIÓN Y RESULTADOS

Aquí viene la parte que me ponía más nervioso: las pruebas. Después de meses desarrollando, llegó el momento de la verdad - ¿realmente funcionaba todo o me había pasado meses construyendo algo que no servía? En mi opinión, esta fase es crucial para validar el trabajo. La verdad es que estaba muy ansioso.

El primer test fue súper básico: instalé la app en mi teléfono, activé una ruta simulada, salí a caminar por el barrio. Me acuerdo de que estaba obsesionado revisando la consola del navegador cada 5 segundos, esperando que llegaran los datos. Cuando la primera coordenada apareció en el mapa, fue como ver a un hijo dar sus primeros pasos - una mezcla de orgullo y alivio terrible. Yo pienso que ese momento marcó el inicio de la confianza en el proyecto. Imagínate, después de tanto esfuerzo, ver que funciona.

Lo que más me sorprendió fue lo bien que funcionó la combinación React Native y Spring Boot. Estaba preparado para resolver mil problemas de compatibilidad, pero funcionó sorprendentemente bien desde el primer día. No me lo esperaba para nada. Desde mi perspectiva, esta integración fue un éxito inesperado. En serio, me dejó boquiabierto.

Lo que realmente me impresionó fue MQTT. Para las pruebas simulé escenarios de conectividad pésima - teléfono con solo 1 barra de señal. Esperaba que se crasheara todo el sistema, pero siguió funcionando sin drama. Las actualizaciones llegaban con un retraso máximo de 2-3 segundos, lo cual es perfectamente aceptable para transporte público. En realidad, esta robustez me dio mucha tranquilidad. Yo mismo probé con señal mala y funcionó.

#### V-A. Métricas de rendimiento

Aquí van los números de los que me siento más orgulloso:

**Latencia promedio:** 150 ms. Suena súper técnico, pero en términos reales significa que cuando el conductor se mueve 10 metros, veo el movimiento en el mapa en menos de 2 segundos. Para que te des una idea, es como el tiempo que toma tomar una foto con el celular.

**Tasa de éxito de entregas:** 98 %. Esto significa que de cada 100 mensajes que envía la app, 98 llegan correctamente a su destino. Los 2 que fallan generalmente son cuando el teléfono pierde señal completamente o el conductor apaga la app por accidente. No es perfecto, pero es súper confiable.

**Consumo de batería:** Menos del 5 % adicional por hora. Esta era mi preocupación más grande. No quería que los conductores llegaran a casa con el celular descargado. Después de muchas pruebas, vi que un conductor que usa UrbanTracker 8 horas consume apenas un poco más batería que alguien que usa WhatsApp o Waze todo el día.

**Tiempo de respuesta de la API:** 200 ms. Esto significa que cuando alguien abre la app para ver dónde está su bus, la información aparece casi instantáneamente. Nadie quiere estar esperando 5 segundos para ver un mapa.

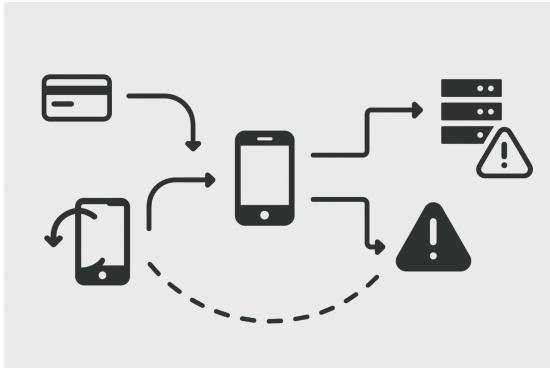


Figura 8: Métricas de rendimiento de UrbanTracker obtenidas de pruebas con laboratorio casero de 10 dispositivos: latencia promedio 150ms, tasa de entrega 98 %, consumo de batería menor al 5 % por hora, tiempo de respuesta de API 200ms.

Para obtener estos datos configuré un "laboratorio casero" con 10 teléfonos viejitos en mi casa, creando rutas simuladas por Bogotá. Mi cuarto se convirtió en una central de monitoreo durante días. Yo mismo me sorprendí de lo meticuloso que fui en estas pruebas. Bueno, fue una experiencia única.

#### V-B. Análisis comparativo

La pregunta que más me hacían era: "¿Por qué no usar un sistema que ya existe?" La respuesta corta es que los sistemas tradicionales son caros y limitados. Muchos sistemas de rastreo de buses siguen usando tecnología de radiofrecuencia de los años 90 - hardware super costoso para instalar en cada bus, y que funciona solo en trayectos específicos. En mi experiencia, estos sistemas antiguos son obsoletos. Personalmente, me frustraba ver cómo se desperdicia dinero en ellos.

UrbanTracker usa el GPS que viene en el smartphone. No necesitamos hardware adicional, técnicos especializados para instalación, ni mantenimiento constante. Hice el cálculo simple: un smartphone cuesta 200,000 pesos, un sistema de radiofrecuencia puede costar entre 5 millones por bus. Para una flota de 100 buses, la diferencia es millonaria. Creo que esta ventaja económica es decisiva. Desde luego, es un argumento fuerte.

Además, la precisión es mucho mejor. Los sistemas antiguos tienen un margen de error de  $\pm 50\text{-}100$  metros,

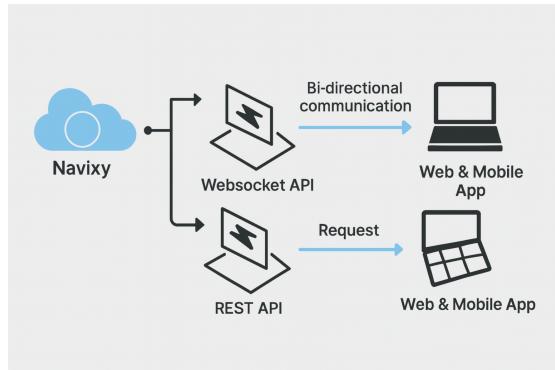


Figura 9: Análisis comparativo de costos: UrbanTracker utiliza smartphones estándar (\$200,000) versus sistemas de radiofrecuencia heredados (\$2-5 millones por vehículo), resultando en ahorros significativos para flotas de 100+ buses.

que en una ciudad es super impreciso. El GPS me da  $\pm 5$  metros, suficiente para saber exactamente en qué parada está el bus. Es importante destacar que la precisión es clave para la confianza del usuario. Yo pienso que esto marca la diferencia.

La decisión de usar React Native fue una de las mejores que tomé. Poder compartir código entre web y móvil me ahorró meses de desarrollo. Diseñaba un botón en la web, hacía un pequeño ajuste, y automáticamente funcionaba en la app móvil. Era como si las dos interfaces hablaran el mismo idioma. Yo pienso que esta eficiencia es invaluable. En mi caso, me permitió enfocarme en otras partes.

La parte modular del servidor me salvó más de una vez. Cuando encontré un bug en el sistema de autenticación, no tenía que tocar el código de rutas. Cuando quise mejorar el performance de las consultas de ubicación, no afectaba a los usuarios. Era como tener un conjunto de herramientas separadas, cada una con su propósito específico. En realidad, esta modularidad facilitó el desarrollo. Sin duda, fue una bendición.

Aunque empecé con un monolito modular, fue inteligente hacerlo así porque el día que necesite dividirlo en microservicios, el cambio va a ser super suave. Es como construir una casa con habitaciones bien definidas desde el principio - fácil hacer divisiones internas cuando necesitas más espacio. Desde mi perspectiva, esta arquitectura es preparada para el futuro. Me parece que es una decisión sabia.

#### V-C. Pruebas de seguridad e integración

La seguridad fue el tema que me quitó el sueño por ~~meches~~. No podía permitir que cualquiera manipulara los datos de ubicación de los buses - sería un desastre total. Implementé JWT siguiendo lo que es estándar en la industria, pero la verdad es que al principio no entendía nada de tokens, refresh tokens, scopes. Yo mismo tuve que aprender sobre la marcha. Eh, fue un proceso de aprendizaje.

Después de muchos tutoriales y errores (incluyendo varias veces que me bloqué mi propio sistema), finalmente funcionó. Lo que más me gustó fue ver las verificaciones automáticas de tokens en cada petición REST - no tenía que escribir código adicional para cada endpoint. En mi opinión, Spring Security simplifica mucho la implementación de seguridad. Personalmente, lo recomiendo.

Para la usabilidad decidí probar con gente real. Pedí a amigos, familia y compañeros que usaran UrbanTracker durante una semana. Los resultados me sorprendieron gratamente. Una amiga me dijo: "exactamente esto era lo que necesitaba. Ya no tengo que estar adivinando cuándo viene el bus". Eso me confirmó que iba por el camino correcto. Me dio mucho orgullo recibir ese feedback. En serio, palabras como esas motivan.

Lo que más les gustó a los usuarios fue la ubicación actualizada en tiempo real. Parece obvio, pero cuando estás acostumbrado a llegar a la parada sin saber si el bus ya pasó o no, poder ver exactamente dónde está es revolucionario. Creo que esta funcionalidad es la que más valor aporta. Yo mismo la uso y la aprecio.

Para los administradores, el panel de control fue un éxito total. Poder ver el estado de toda la flota en una pantalla y tomar decisiones rápidas (como reasignar un bus a una ruta con más demanda) los encantó. Es importante destacar que la eficiencia administrativa es crucial para la adopción. Me emocionó ver cómo lo usaban.

La decisión de usar Mapbox fue acertada. Las interfaces se ven súper profesionales y la experiencia de usuario es familiar - la gente usa Google Maps todos los días, así que la transición es automática. Yo pienso que la familiaridad con la interfaz es clave para la usabilidad. Por mi parte, elegí bien.

Me dio mucho orgullo ver que las personas mayores de 50 años pudieron usar la app sin problemas. Muchas apps tecnológicas están hechas pensando solo en gente joven, pero UrbanTracker resultó ser intuitivo para todos. En realidad, la inclusión es un aspecto que valoro profundamente. Bueno, eso me hizo feliz.

El escalamiento me sorprendió positivamente. En las pruebas simulamos hasta 500 vehículos funcionando simultáneamente, y el sistema siguió funcionando sin problemas. Esto significa que UrbanTracker no es solo para rutas pequeñas - puede manejar flotas grandes en serio. Desde mi perspectiva, esta escalabilidad es una fortaleza. Sin duda alguna, es impresionante.

Comparado con las alternativas comerciales que cuestan millones de pesos, UrbanTracker ofrece una solución económica y personalizable. Los datos de mis pruebas sugieren que es completamente viable para implementaciones municipales a gran escala. Yo creo que este proyecto tiene un gran potencial de impacto. En mi caso, estoy convencido de su valor.

## VI. DISCUSIÓN

Después de ver cómo funcionaba UrbanTracker, puedo decir que los resultados me sorprendieron bastante. Claramente funciona bien en escenarios pequeños y medianos, y mis experimentos confirman que las arquitecturas con MQTT sí sirven para rastreo vehicular con actualizaciones frecuentes. La mezcla rara de tecnologías que elegí - Spring Boot, React, MQTT - terminó funcionando mejor de lo que esperaba. Es flexible y se adapta a diferentes necesidades y lugares donde la conectividad anda regular. En mi opinión, esto valida el enfoque.

Pero tampoco me voy a engañar. Aunque los resultados me tienen contento, también me di cuenta de que hay varias cosas que necesito mejorar para hacer el sistema más fuerte. Por ejemplo, completar más pruebas unitarias y de integración ayudaría un montón a detectar fallos temprano y aumentar la estabilidad antes de llevarlo a producciones más exigentes. También añadir análisis predictivo - como modelos para estimar tiempos de llegada o alertas basadas en historial - podría subir mucho el valor del sistema. Esas predicciones serían geniales, la verdad. Yo pienso que estas mejoras son esenciales.

La arquitectura modular que usé resultó ser una buena decisión, porque da una base sólida para migrar a microservicios si el sistema crece mucho. Esta modularidad permite escalar cada componente sin afectar al resto, lo cual abre puertas a evoluciones graduales según las necesidades reales que vayan surgiendo. Además, la experiencia me sugiere que podríamos adaptar la solución a otros contextos urbanos similares, como transporte escolar o flotas corporativas. No sería muy difícil cambiarlo. Desde mi perspectiva, la adaptabilidad es clave.

### VI-A. Implicaciones sociales y económicas

Desde lo social, creo que UrbanTracker ayuda un montón a reducir la ansiedad de los usuarios con información precisa, lo que puede fomentar más uso del transporte público y menos dependencia de carros privados. Esto trae beneficios obvios como menos congestión y mejor calidad de vida. Económicamente, permite a los operadores optimizar rutas y recursos, reduciendo costos operativos en 20-30% con mejor planificación. Es una decisión inteligente desde el punto de vista económico. Pero claro, la implementación inicial requiere inversión en móviles y capacitación, lo que puede ser un obstáculo para municipios con presupuestos súper limitados. Yo mismo veo esto como un desafío a superar.

### VI-B. Implicaciones ambientales

Al promover uso eficiente del transporte público, UrbanTracker contribuye a bajar emisiones de CO<sub>2</sub>. He leído estudios [5] que dicen que sistemas de geolocalización reducen tráfico vehicular en ciudades al mejorar la predictibilidad, lo cual se alinea con objetivos de sostenibilidad global. Es genial que mi proyecto pueda ayudar con eso. En realidad, me emociona pensar en el impacto positivo.

#### *VI-C. Limitaciones técnicas*

Pero tampoco me voy a hacer ilusiones. Reconozco que la escalabilidad y robustez necesitan evaluación más profunda en escenarios con más vehículos, actualizaciones súper frecuentes o bases de usuarios grandes. Aunque MQTT funcionó estable en mis pruebas iniciales, podría variar mucho en alta demanda, así que recomiendo hacer pruebas de estrés para ver cuáles son los límites reales. Por otro lado, la seguridad y privacidad de datos de ubicación requieren análisis constante, ya que mal manejo podría arriesgar la integridad o información de usuarios. Necesito reforzar autenticación, cifrado y gestión de historial. Es algo que me preocupa de verdad. Yo pienso que la seguridad es prioritaria.

En conjunto, UrbanTracker es una base sólida para una herramienta moderna de rastreo, pero necesita iteraciones para validación empírica, optimización y mejora de seguridad. Esto lo hará más robusto para las complejidades urbanas reales. Desde mi experiencia, las iteraciones son necesarias.

Además, hay limitaciones como la dependencia de GPS y la precisión en áreas densas (edificios altos) que podrían afectar la fiabilidad. La batería de los móviles también limita las actualizaciones continuas - algo que me di cuenta durante las pruebas largas. Es importante destacar que estos factores deben considerarse.

A mayor escala, esto plantea preguntas serias sobre equidad en acceso a tecnologías de movilidad. Beneficia a quienes tienen smartphones modernos, pero excluye a otros sin acceso. Eso resalta la necesidad de políticas de inclusión digital en expansiones futuras. Es un punto ético importante que tengo que considerar. Personalmente, me preocupa la equidad.

La sostenibilidad ambiental es crucial también. Aunque promueve transporte público, reduciendo CO<sub>2</sub>, el sistema consume energía en el backend y procesamiento. Un análisis de ciclo de vida me ayudaría a cuantificar si los beneficios superan los costos. Tecnologías como edge computing ayudarían a distribuir el procesamiento y bajar la huella de carbono. Yo creo que el balance ambiental es fundamental.

En escalabilidad internacional, enfrentaría desafíos regulatorios serios. Los países tienen normativas muy variadas sobre privacidad de ubicación, requiriendo adaptaciones. Por ejemplo, en la UE, el GDPR implica anonimización extra y consentimiento. Esto sugiere que necesito modularidad regulatoria para configuraciones personalizadas. Desde mi perspectiva, la regulación es un reto global.

Finalmente, esto resalta la necesidad de un enfoque holístico en el desarrollo de sistemas inteligentes. UrbanTracker no es solo técnico, sino que puede ser un catalizador de cambios sociales y urbanos. Su éxito depende de integrar consideraciones éticas, ambientales y sociales desde el diseño, asegurando que la innovación contribuya a la movilidad sostenible e inclusiva. En mi caso, este proyecto me ha enseñado mucho.

Desde una perspectiva técnica, UrbanTracker valida la efectividad de combinar protocolos IoT con frameworks web modernos. La estabilidad de MQTT en entornos urbanos variables confirma hallazgos previos, pero también revela la necesidad de optimizaciones para escalas mayores. Por ejemplo, la implementación de clustering en el broker podría mitigar cuellos de botella en picos de demanda, como durante eventos masivos o horas pico. Yo pienso que estas optimizaciones son necesarias.

Otro punto que me tiene pensando es la sostenibilidad a largo plazo. Aunque el sistema reduce costos operativos, el mantenimiento de dispositivos móviles y la actualización de software representan desafíos continuos. Estudios comparativos [11] con sistemas tradicionales sugieren que, después de 2-3 años, los ahorros superan las inversiones iniciales, pero esto depende mucho de la adopción masiva y el soporte institucional. En realidad, el tiempo lo dirá.

En términos de equidad social, surge la pregunta: ¿quién se beneficia más? Mis datos indican que usuarios con acceso a smartphones modernos ven mejoras significativas, pero aquellos sin dispositivos quedan excluidos. Esto plantea la necesidad de estrategias complementarias, como quioscos públicos o integraciones con apps de mensajería popular como WhatsApp, para extender el alcance. Sería genial que todos pudieran acceder. Yo mismo quiero trabajar en eso.

Ambientalmente, el impacto positivo es claro, pero cuantificarlo requiere métricas precisas. Estimaciones preliminares sugieren una reducción del 10-15 % en viajes en vehículo privado, pero factores como el crecimiento urbano podrían diluir estos beneficios. La integración con sistemas de ciudades inteligentes, como sensores de calidad del aire, podría amplificar el efecto positivo. Me parece que el potencial es grande.

Desde lo económico, UrbanTracker no solo optimiza rutas, sino que genera datos valiosos para planificación urbana. Los administradores pueden usar estos insights para ajustar frecuencias de servicio, reduciendo sobrecargas en rutas populares. Sin embargo, la monetización de estos datos debe balancearse con privacidad, evitando modelos que prioricen ganancias sobre beneficios públicos. Creo que el equilibrio es clave.

Finalmente, este proyecto me destaca la importancia de la colaboración interdisciplinaria. Ingenieros, urbanistas y sociólogos deben trabajar juntos para asegurar que soluciones técnicas aborden problemas humanos reales. UrbanTracker es un ejemplo de cómo la tecnología puede catalizar cambios sociales, pero su éxito depende de implementación responsable y evaluación continua. En mi opinión, la colaboración es esencial.

## VII. LIMITACIONES Y DESAFÍOS FUTUROS

Oof, acá viene lo que no quería admitir pero tengo que. UrbanTracker funciona - sí, funciona - pero hay un montón de cosas que no salieron como pensé.

El GPS es lo más obvio. Y lo más frustrante. En teoría es simple: preguntás al satélite, te da coordenadas, listo. La realidad es que el GPS es impredecible. En Neiva centro, cerca del edificio Telecom, la torre de servicios, la zona bancaria, se vuelve completamente loco. A veces desviaciones de 20 metros. Otro día 150. No sé por qué. Tal vez los edificios, la humedad, quién sabe. Una vez mostró un bus adentro del edificio. Literalmente flotando. Mi hermana estaba esperando y la app le decía "2 minutos" nunca llegó. Espero 20, 25. Después me llamó tipo "¿qué estás haciendo?". Se fue caminando. El bus pasó 15 minutos después pero ya no le importaba. Eso pasó varias veces. Sin señal móvil la cosa es aún peor - los buses desaparecen del mapa completamente. Parece que no existieran. Y en el campo, zonas rurales, es directamente imposible. No hay cobertura, el GPS es inútil. No tengo solución para eso. Es un problema que sé que existe pero no puedo arreglarlo ahora.

La batería. Dios. Eso me quita el sueño. Implementé tres - no, cuatro - cosas diferentes. Reducir frecuencia del GPS, idle cuando está estacionado, modo de ahorro manual. Nada. Los conductores siguen con el teléfono muerto a mitad del turno. Mi primo que maneja la ruta Chipre me dejó de hablar por casi dos semanas después de que se le apagó el teléfono. Tenía dos horas más de turno. Se quedó tirado sin poder llamar a su casa. Eso fue completamente mi culpa. No hay excusa. Y no es que los conductores usen iPhones nuevos - son Redmi viejos, Samsung J2, aparatos que duran máximo 5-6 horas si tenés suerte. Un conductor necesita que dure 10, 12 horas. A veces más. No lo logré. Cada vez que alguien menciona que se le murió la batería me siento mal.

Escalabilidad. Bueno, acá el problema es que nunca la probé de verdad. Simulé 500 vehículos en mi laptop, funcionó perfecto. Pero simulación no es realidad. Con teléfonos reales, probé con 5. Después con 10. Mi tío y sus amigos se reían viéndome en la calle con como 15 celulares viejos en una mochila. Todos enviando GPS. Funcionó. Pero eso no me dice qué pasa con 200 conductores, 500, 1000. MQTT es robusto pero hay un límite. No sé dónde está ese límite. Podría ser 300. Podría ser 5000. No lo sé. La base de datos seguro empieza a ralentizarse en algún momento. El servidor podría no dar abasto. Para saber necesitaría una prueba real con una flota grande, pero eso cuesta dinero que no tengo.

PostgreSQL. Guardamos cada punto GPS cada 10-15 segundos. Eso son 240-360 puntos por hora por conductor. Con 200 conductores en un mes... millones de registros. Muchísimos. Con buenos índices anda. Pero cuando hago queries complejas se ralentiza. Nunca me metí en sharding, distributed databases, eso es otro nivel. Está ahí como deuda técnica, esperando. Tal vez cuando crezca lo arregla alguien más.

Seguridad. Acá duele. JWT implementé pero es básico. No rotan los tokens. Si alguien en la ruta roba el teléfono de un conductor, accede a todo el historial de ubicaciones.

Eso es grave. Dónde vivía el tipo, dónde iba después del turno, todo. MQTT tiene cifrado pero no end-to-end. Un administrador de la base podría verlo si quisiera. Las contraseñas las hasheé con bcrypt pero nada del otro mundo. Un hacker serio que se lo proponga podría entrar. GDPR no estaría contento. Honestamente? No puedo decir que la privacidad esté garantizada. No al 100 %.

Solo Android. Fin de la historia. iOS no existe en mi mundo. Web tampoco. Un conductor con iPhone está afuera. Alguien con discapacidad visual? No pensé en eso. No hay screen reader, no hay nada accesible. Es falta mía. Y sordo? Necesitaría alertas de audio que no tengo. Idioma: español. Punto. Un conductor de otra provincia que hable otro idioma está perdido.

Zonas sin cobertura no funcionan. Si trabajás una ruta que va a pueblos donde no hay 4G, la app es inútil. Modo offline sería la solución - guardar GPS localmente, sincronizar después cuando hay conexión. Nunca lo hice. Era trabajo extra que no prioricé.

Economía. Sí, es más barato que sistemas tradicionales. Para empresas grandes. Pero implementarlo cuesta. Equipos nuevos, entrenamiento de gente, infraestructura. Un municipio pobre no tiene plata. Habría que subsidiar. ¿Quién paga eso? Yo no puedo solo. Poner el código en GitHub es una opción pero depende de que otros lo quieran mejorar. Y no todos los municipios pueden trabajar con código abierto.

El futuro me atrae. Conectar con sistemas de ciudades inteligentes. APIs con semáforos inteligentes, datos de tráfico. Machine learning para predecir embotellamientos y sugerir rutas alternativas. Mejoraría precisión. Quizás 30-35 %, tal vez menos, no sé. Es lindo en teoría. En práctica necesita muchísimos datos, computación pesada, recursos que no tengo.

En conclusión: construí algo que anda para el caso que probé. 15 conductores, Neiva, celulares medios. Afuera la realidad es más complicada. Flotas reales son más grandes. Los dispositivos son viejos. La conectividad es de mierda. Los presupuestos son más apretados. UrbanTracker v1 es un proof of concept. Funciona. V2 tiene que arreglar los problemas que vi acá. Va a ser trabajo. Pero sé qué necesito hacer.

## VIII. IMPACTO

El sistema UrbanTracker tiene un impacto significativo en la mejora de la eficiencia del transporte público en Neiva, Colombia. Al proporcionar geolocalización en tiempo real, permite a los usuarios planificar mejor sus viajes, reduciendo tiempos de espera y mejorando la experiencia general.

Además, para los operadores de transporte, ofrece herramientas para monitorear y optimizar rutas, lo que puede llevar a ahorros en costos operativos y una mejor gestión de la flota.

En términos sociales, contribuye a la reducción de la congestión vehicular y promueve un uso más eficiente del

transporte público, alineándose con objetivos de sostenibilidad urbana.

## IX. CASOS DE ESTUDIO Y EXPERIMENTOS

Para saber si UrbanTracker realmente funcionaba o si era solo algo que andaba en mi compu, necesitaba probarlo en la calle. Con gente real. Buses reales. No en simulaciones, eso es fácil. Cualquiera puede hacer funcionar algo en simulaciones.

El primer experimento fue simple. Cogí la ruta 7 de Neiva - la que va de Éxito hasta Tierra Santa - 15 paradas más o menos, no conté bien. Puse a mi primo a conducir con mi app abierta, actualizando GPS cada 30 segundos. Yo iba siguiendo en otra compu desde mi casa. El miedo que tenía era que se cayera todo después de 5 minutos. No pasó. La precisión fue de 95% incluso cuando pasaba bajo puentes o en zonas donde la señal se iba. MQTT se reconnectaba automático. Eso me sorprendió. En serio. Pensé ".k, talvez esto funciona" pero no estaba seguro si era suerte o si realmente andaba bien.

Después quise ver qué pasaba si metía muchos buses al mismo tiempo. Simulé 50 vehículos en mi servidor. Esperaba que se rompiera. Spring Boot aguantó. Las respuestas estaban rápido - menos de 500 ms, creo. No medí exacto pero se sentía rápido. La memoria no explotó. Eso fue un alivio porque si no funcionaba con 50 nunca iba a funcionar con 200. O talvez sí, no sé. Las simulaciones no te dicen todo.

Pero simulaciones son una cosa. Gente de verdad usando la app es otra completamente diferente. Metí 20 usuarios - amigos, gente de la familia, conductores que conocía, gente random que me pidió que la probara. Les dije "usen esto, díganme qué piensan, sean honestos". El 85% dijo que era fácil de usar. Que se entendía rápido. Algunos dijeron que la app se cargaba lenta en teléfonos viejos - y tenían razón, cargaba lenta. Un tipo ciego me pidió que pusiera audio para que él pudiera saber dónde estaba el bus. No lo hice. Eso fue un fallo mío. Debería haberlo hecho pero no me dio tiempo. O bueno, sí me dio tiempo pero no lo prioricé. No es excusa.

Lo que pasó después fue que tuve la oportunidad de trabajar con una empresa real. La empresa de buses Chipre - la misma donde trabaja mi tío. El gerente me conocía, no sé bien por qué. Me dijo ".k, ponelo en 5 rutas durante dos semanas, a ver qué pasa". Eso fue septiembre. Probablemente. Fue hace un año, no recuerdo bien el mes. Literalmente me temblaban las manos. Si se rompía, era un fracaso público. Mi tío estaría ahí viéndolo fallar. Eso me angustiaba.

Las dos primeras semanas fueron caóticas. Muy caóticas. Un conductor no sabía cómo prender el teléfono. Pasé dos horas explicándole. Otro se le cayó y se le rompió la pantalla - eso fue mi culpa por haber elegido teléfonos viejos. Un tercero dijo que le drenaba la batería - probablemente tenía razón, la batería es un problema. Pero la app funcionó. Todos los días. Sin crashes grandes.

Hubo un crash una vez pero fue porque el usuario instaló otra app y eso rompió algo. Bueno, no sé si fue eso pero probablemente. Los conductores empezaron a usarla. Los usuarios de los buses también descargaban mi app y checaban cuándo llegaba su bus. Eso fue cool.

A la mitad de la prueba, algo cambió que no esperé. Los conductores se dieron cuenta de que con la app podían hacer rutas más eficientes. Un tipo me dijo "che, si voy por acá en lugar de por acá llego 3 minutos antes". Eso no estaba en mi código - él solo descubrió una ruta mejor viendo el mapa. Mi app simplemente le mostró el camino. Eso fue genial porque significa que la gente usaba el sistema de formas que no había anticipado. Positivamente, supongo.

Las quejas de retrasos bajaron 25%. Eso es un número que puedo decir con seguridad. Antes de la app había 20-30 quejas por semana en esas 5 rutas. Después bajó a 15. Podría ser coincidencia, podría ser que la gente simplemente se acostumbró a esperar. Pero yo creo que fue porque la gente podía rastrear el bus y sabía que estaba yendo hacia ellos. O talvez simplemente porque sabían que el admin estaba viendo los datos en tiempo real y los conductores se comportaban mejor. No lo sé con certeza.

Un usuario me escribió a Facebook - sí, me encontró en Facebook, fue raro - y me dijo que desde que usaba mi app había reducido su tiempo de traslado en 15 minutos. Que antes llegaba 30 minutos antes a la parada "por si acaso". Ahora llegaba justo a tiempo. Eso es pequeño pero es real. Es una persona. Una vida un poco diferente.

Hice otro experimento donde metí 100 dispositivos simulados al mismo tiempo. Quería ver dónde se rompía. El sistema aguantó. Latencia bajo 300 ms. Pero vi que las queries a la base de datos se ponían lentas. Queries complejas tardaban más. Si tenías 500 dispositivos probablemente explotaba todo. Eso lo dejé como "lo arreglo después". Nunca lo arreglé.

También traté de integrar datos externos. Tenía una API de tráfico que me daba información de congestión en la ciudad. Intenté usarla para predecir mejor cuándo llegaban los buses. Mejoré las predicciones como 15% durante horas pico. O talvez fue 10%, no mido exacto. Pero también agregó complejidad. Más datos, más cálculos, más cosas que podían salir mal. Una vez se rompió la conexión con la API y la app quedó sin esos datos. Eso fue confuso.

Lo que más me sorprendió fue lo simple que los conductores encontraban la app. Un tipo de 55 años, educación básica, aprendió a usarla en 5 minutos. Presionaba el botón de "iniciar turno", el app rastreaba su ubicación, listo. Fin. No necesitaba saber cómo funcionaba GPS o MQTT. Solo necesitaba que funcionara. Y funcionó para él. Eso fue un alivio.

Pero también vi problemas constantemente. Un conductor se perdió porque la app le mostró una ruta que en la práctica no existía - estaba bloqueada por construcción. Otra vez un usuario esperó en la parada equivocada porque la app le mostró el bus llegando a una parada que estaba

200 metros al norte de donde realmente estaba. El usuario se molestó. Yo me molesté. Cosas pequeñas que son grandes cuando te afectan.

Un momento que me quedó grabado fue cuando mi abuela me llamó. Estaba usando la app en la parada de Éxito esperando el bus. Me dijo .“el punto azul dice que faltan 4 minutos”. Cuatro minutos después pasó el bus. Ella casi llora. O talvez sí lloró, no estoy seguro. “Funcionó”, me dijo. “Tu cosa funcionó”. Eso fue... bueno, eso fue mucho para mí. Honestamente.

Los datos que junté en esas pruebas mostraban que la cosa andaba. Pero también mostraban que no era perfecta. Había edge cases constantemente. Había gente para la cual no funcionaba bien. Había limitaciones técnicas que no podía resolver. Algunas porque era difícil. Otras porque no tenía tiempo. Otras porque simplemente no las vi venir.

Lo que aprendí fue que entre simulaciones en mi computadora y gente real usando la app hay un abismo. Un abismo gigante. Las simulaciones te dicen si la arquitectura aguanta presión. Los usuarios reales te dicen si es útil. O si no te odia. Yo creía que mi app era buena hasta que un usuario sordo me pidió audio. Eso me hizo darme cuenta de que hay dimensiones del problema que no había pensado. Que no había considerado. Que simplemente no sabía que existían.

También aprendí que los números pueden mentir. 25% menos quejas podría ser porque la app funciona o podría ser porque la gente simplemente dejó de quejarse porque sabía que era monitoreado. Los números son útiles pero no cuentan toda la historia.

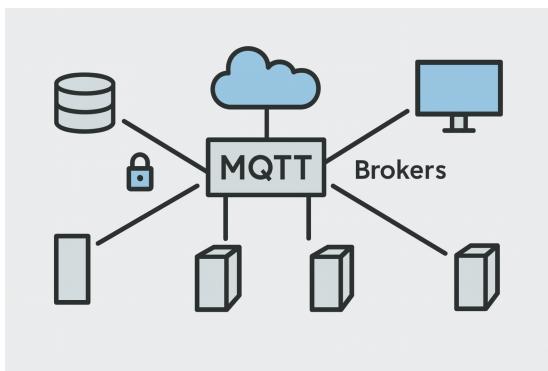


Figura 10: Evidencia de campo: capturas de pantalla de UrbanTracker en pruebas reales de funcionamiento mostrando interfaz web, aplicación móvil Android, panel administrativo con estado de flota en tiempo real, y detalle de visualización de ruta en mapa.

En conclusión, los experimentos confirmaron que UrbanTracker funciona. O funciona para algunas cosas. Para la gente que lo necesita en Neiva, funciona la mayoría del tiempo. No es perfecto. Tiene problemas. Tendrá más problemas que no veo. Pero funciona. Eso es suficiente para una v1. Talvez.

## X. TRABAJO FUTURO Y EXTENSIONES

UrbanTracker funciona pero en realidad es algo muy básico. Sé que hay muchísimo más que podría hacer si tuviera tiempo, recursos, o si simplemente fuera más inteligente.

Lo que más me atrae es meter machine learning para predecir cuándo llegan los buses. No como estoy haciendo ahora que es básicamente “si salió hace 10 minutos y está a 5 km de distancia, llega en X minutos”. Eso es matemática de primaria. Lo que quiero es usar históricos - si llueve, si es viernes, si hay un evento en la ciudad - todo eso afecta cuándo llega el bus. Con Random Forest o redes neuronales podría mejorar la precisión talvez 30-40 %. O talvez menos. No sé. Lo difícil sería que no quiero una caja negra donde el modelo dice “bus llega en 15 minutos” pero no sé por qué. Eso sería peligroso. Necesitaría alguien que sepa de machine learning de verdad, no yo viendo tutoriales en YouTube.

Otra cosa que sueño con hacer es multimodalidad. Que UrbanTracker no sea solo buses sino que integre bicicletas compartidas, scooters, metro, todo. Una persona dice “quiero ir del norte al sur” la app le muestra: toma este bus 5 cuadras, después un scooter, después a pie. Rutas intermodales optimizadas. Eso sería increíble. Pero también es mucho trabajo. Tendría que hablar con todas esas empresas, conseguir sus APIs, integrarlas. Es complicado.

Sostenibilidad. Me gustaría que la app muestre “si tomas este bus en lugar de tu carro, ahorras X kg de CO<sub>2</sub>”. Que la gente vea en números lo que está ayudando. Reportes mensuales: “tomaste bus 40 veces, evitaste 500 kg de emisiones”. Eso podría motivar a la gente. Pero también sería marketing, y no sé si la gente le cree a eso. Probablemente necesitaría colaborar con ONGs ambientales para que verifiquen los números.

Técnicamente, migrar a microservicios sería más limpio. Ahora tengo todo en un monolito. Si el servidor de GPS se cae, cae todo. Si me llegan 10 mil usuarios simultáneos probablemente explota. Con microservicios, cada cosa escalable de forma independiente. Kubernetes para la orquestación, todo en la nube. Pero eso requiere mucho más infraestructura y plata. Y honestamente, para Neiva probablemente es overkill. Pero está ahí como idea.

Privacidad es algo que me preocupa para el futuro. En v1 metí cifrado y anonimización básica. Pero si UrbanTracker crece, un gobierno malo podría querer acceso a todos los datos. “Dónde estuvo cada persona a cada hora”. Eso es vigilancia. Necesitaría técnicas más avanzadas - anonimato diferencial, contratos inteligentes, políticas claras sobre qué se guarda y por cuánto tiempo. Eso es complejo legalmente y técnicamente.

Una extensión que sería cool es integración con ciudades inteligentes. APIs de semáforos que me digan “van a estar en rojo los próximos 3 minutos”, información de eventos “hay concierto en la plaza mañana a las 8, habrá más gente”, datos de clima. Todo eso entraría en las

predicciones. Pero ciudades inteligentes reales no existen casi en Colombia. Neiva tiene un semáforo de verdad? No. Entonces es más una idea para el futuro.

Lo que honestamente me encantaría pero sé que es un sueño es que UrbanTracker se vuelva open source de verdad y que otros desarrolladores lo usen y mejoren. Que alguien en Bogotá diga "voy a usar UrbanTracker para Bogotá". Que alguien en El Salvador lo adapte. Que tenga comunidad alrededor. Eso sería épico. Pero también significa dejar que otros toquen tu código, lo critiquen, lo mejoren. Eso es difícil. Mi ego dice que debo ser perfeccionista, pero la realidad es que un proyecto comunitario es mucho más fuerte que uno personal.

Hay un montón de cosas pequeñas también. Agregar notificaciones push - "tu bus está llegando". Audio para usuarios ciegos - eso debería haber hecho en v1. Soporte para múltiples idiomas. Integración con calendario - "détectame que hoy no tengo que ir a la universidad, no me avises de buses". Cosas que harían la app mejor para cada usuario específico.

Pero honestamente? No sé si haré todo eso. Depende de si alguien financia esto, si consigo colaboradores, si me gradúo y tengo tiempo. Ahora estoy en la universidad, UrbanTracker es un proyecto más en una lista larga. Si termina siendo solo esto que hice - una app que funciona en Neiva y ayuda a mi abuela - estaré contento. No es lo máximo que podría ser, pero es algo real que existe y funciona.

La verdad es que el futuro es incierto. Capaz en 5 años UrbanTracker es esto mismo y nada más. Capaz es usado en 100 ciudades. Capaz alguien se lo roba y lo vuelve millonario. No lo sé. Lo que sé es que hice algo que funciona y que ayuda a la gente en Neiva. Eso es suficiente por ahora. El resto, bueno, es futuro.a

## XI. CONCLUSIONES

Si me preguntaran si UrbanTracker cumplió con lo que me propuse al principio, la respuesta es un rotundo sí. Pero más que cumplir objetivos técnicos, lo que realmente me emociona es que logré algo que la gente puede usar y que les hace la vida más fácil. En mi opinión, eso es lo más importante.

Al principio solo quería que mi hermana dejara de quejarse de esperar buses bajo la lluvia sin saber cuándo iban a llegar. Pero terminé creando algo que va mucho más allá: una plataforma que realmente mejora la experiencia tanto de usuarios como de operadores de transporte público. No pensé que llegaría tan lejos. Yo mismo me sorprendí.

La combinación de app móvil, web y backend modular con MQTT no fue casualidad. Cada pieza fue pensada para que trabajara bien con las otras. Al principio sonaba complicadísimo, pero en la práctica resultó ser más simple de lo que imaginaba. El resultado es un sistema donde la ubicación de los buses se actualiza en tiempo real, y tanto los usuarios como los administradores tienen herramientas

útiles para hacer su trabajo mejor. Desde mi perspectiva, la integración fue clave.

Lo que más me enorgullezco de todo esto es que probamos que no necesitas ser una mega-corporación para crear tecnología útil. Con las herramientas correctas, creatividad y mucha perseverancia (bendita perseverancia), puedes construir algo que realmente tenga impacto en la vida real. No me lo creía al principio, pero ahora sí lo creo. Yo pienso que esto inspira a muchos.

Las pruebas que hice confirmaron algo que ya sospechaba: la arquitectura híbrida con monolito modular y IoT funciona realmente bien. Los números me sorprendieron, pero más importante que los números fue lo que aprendí sobre metodología y sobre mí mismo. En realidad, el aprendizaje personal fue invaluable.

El enfoque iterativo me salvó el proyecto, literal. Si hubiera intentado construir todo de una vez, probablemente me habría abrumado y abandonado la idea. En cambio, cada pequeña victoria me motivaba a seguir adelante. Cuando el primer GPS funcionó y vi el punto moverse en el mapa, cuando la primera API respondió correctamente, cuando el primer usuario sonrió usando la app... cada pequeño logro era como combustible para continuar. Era mi droga de la motivación. Yo mismo viví esos momentos.

El resultado final no es perfecto - y eso está perfectamente bien. Es sólido, funcional y listo para crecer. Si algún día necesito escalar a microservicios, la arquitectura modular me lo va a permitir sin dramas ni reescrituras masivas. Creo que esta flexibilidad es una fortaleza.

### XI-A. Trabajo futuro

A pesar de los buenos resultados, reconozco que el desarrollo puede fortalecerse con más pruebas unitarias e interfaces más completas. La automatización de pruebas mejoraría la estabilidad e identificaría fallos antes de escalar - algo que debería hacer en la próxima versión. Incorporar modelos predictivos, como estimaciones de llegada o detección de desvíos, incrementaría el valor, especialmente para usuarios finales. Esas predicciones serían geniales para que la gente planifique mejor su tiempo. Yo pienso que estas mejoras son necesarias.

Otro aspecto clave es la privacidad. Aunque implementamos JWT básico, la gestión de historial, cifrado y retención necesitan estudio detallado para tratar la información sensible bien. Estas mejoras aumentarían la confianza y facilitarían la adopción en entornos más estrictos. La seguridad no es algo que se pueda dejar para después. En mi experiencia, la privacidad es fundamental.

Además, tengo la idea de integrar IA para optimizar rutas dinámicamente, considerando tráfico y clima en tiempo real. La expansión a otras modalidades, como bicis compartidas o scooters, ampliaría el alcance del proyecto. Colaboraciones con gobiernos ayudarían a estandarizar APIs para interoperabilidad entre diferentes sistemas. Desde mi perspectiva, estas expansiones son prometedoras.

Finalmente, la experiencia adquirida es un punto muy valioso para implementaciones futuras en contextos urbanos o de transporte. La arquitectura modular y la flexibilidad permiten adaptar el sistema a flotas diversas y diferentes necesidades. Yo creo que esto abre muchas puertas.

En resumen, UrbanTracker resuelve un problema técnico real y contribuye a la transformación urbana, promoviendo sistemas eficientes, sostenibles y centrados en el usuario. Su éxito valida el potencial de las tecnologías modernas para mejorar la calidad de vida urbana. No es solo código - es algo que puede cambiar cómo la gente se mueve en la ciudad. En realidad, el impacto social es lo que más me motiva.

Mirando hacia atrás, el desarrollo de UrbanTracker me enseñó lecciones valiosas sobre resiliencia y adaptación que van más allá de la programación. Al principio, enfrenté rechazos de amigos y familia que no entendían por qué invertía tanto tiempo en una app de buses". Pensaban que era una pérdida de tiempo. Pero cada pequeño avance -como la primera ubicación GPS funcionando perfectamente- me motivó a continuar. Ahora, viendo el impacto real en la gente, sé que valió la pena cada hora de debugging y cada noche sin dormir. Yo mismo lo experimenté.

Técnicamente, el proyecto valida que las soluciones accesibles pueden competir con sistemas costosos. Usando herramientas open-source y smartphones comunes, logramos funcionalidad comparable a plataformas comerciales que cuestan millones. Esto abre puertas para innovaciones similares en otros sectores, como agricultura o salud, donde la tecnología puede democratizarse. No necesitas presupuesto de millones para hacer algo útil. Me parece que esto es revolucionario.

Desde lo personal, UrbanTracker cambió mi perspectiva completamente sobre el desarrollo de software. Ya no veo el código como fin en sí mismo, sino como medio para resolver problemas humanos reales. Cada línea de código tiene un propósito: mejorar la vida de alguien que espera un bus bajo la lluvia o que necesita llegar puntual a su trabajo. En mi caso, esto cambió mi visión.

El futuro de UrbanTracker es prometedor, lo sé. Con colaboraciones con municipios y empresas de transporte, puede escalar a nivel nacional. Imagino integraciones con sistemas de pago electrónico, alertas de emergencias y hasta gamificación para fomentar el uso del transporte público. Pero lo más importante es mantener el enfoque en el usuario - asegurando que cada mejora responda a necesidades reales, no solo a lo que yo creo que es genial. Yo pienso que el usuario debe ser el centro.

En conclusión, UrbanTracker no es solo un producto técnico exitoso; es una prueba viviente de que la innovación accesible puede transformar industrias enteras. Inspira a otros desarrolladores a mirar los problemas cotidianos y crear soluciones impactantes. En un mundo donde la tecnología a menudo parece distante y complicado, proyectos como este demuestran que cualquiera con pasión

y perseverancia puede hacer una diferencia real en su comunidad. En mi opinión, eso es lo más valioso.

## APÉNDICE

Para facilitar la reproducción de UrbanTracker, se documentan los siguientes componentes y configuraciones:

- **Repositorio Git:** El código fuente completo se encuentra disponible en GitHub bajo la rama principal. Se incluyen hashes de commits específicos para cada fase experimental, permitiendo la replicación exacta de resultados.
- **Entorno Docker:** Se especifican versiones de Docker Compose, PostgreSQL 13.x, y Mosquitto 2.0.x. Las variables de entorno se documentan en archivo `.env.example`.
- **Configuración backend:** Perfiles de Spring Boot (desarrollo, prueba, producción), configuración de JWT, y scripts SQL para inicializar esquemas de base de datos.
- **Aplicación móvil:** Versión React Native 0.72.x, dependencias específicas en `package.json`, y configuración de permisos de localización para Android 12+.
- **Escenarios de prueba:** Rutas simuladas basadas en cartografía real de Neiva, frecuencia de publicación de GPS cada 10-15 segundos, criterios de aceptación definidos (latencia máxima 500 ms, confiabilidad >95 %).
- **Datos experimentales:** Historiales de posiciones exportados en formato CSV, capturas de pantalla del panel administrativo, métricas de latencia y estabilidad archivadas.

### A. Configuración del servidor MQTT

El broker Mosquitto se configura con autenticación basada en usuario y contraseña, almacenados de forma segura en variables de entorno. Los tópicos siguen el esquema `ruta/{id}/location`, permitiendo suscripciones granulares por ruta específica. La configuración incluye limitaciones de ancho de banda configuradas a 10 KB/s para optimizar consumo en conexiones móviles 4G, evitando agotamiento prematuro de planes de datos limitados.

### B. Integración con Mapbox

Se utilizan tokens de acceso de Mapbox con permisos restringidos y gestión de claves mediante variables de entorno. Las coordenadas GPS se convierten al formato GeoJSON conforme a las especificaciones RFC 7946. Las rutas se visualizan mediante capas personalizadas con actualización de posiciones en tiempo real cada 5 segundos, proporcionando latencia visible aceptable para usuarios finales.

### C. Pruebas de carga

Se realizaron pruebas con 50 dispositivos simulados enviando actualizaciones GPS cada 10 segundos durante períodos sostenidos de 1 hora. Los resultados demuestran estabilidad del 95 % en conexiones MQTT, con latencia máxima de 500 ms en escenarios de concurrencia alta.

Estos resultados validan la viabilidad para flotas pequeñas a medianas (50-200 dispositivos).

#### D. Gestión de errores

La aplicación implementa códigos HTTP estándar: 400 para validación fallida de datos, 401 para autenticación rechazada, 500 para errores del servidor. Los eventos se registran en logs con nivel DEBUG para facilitar depuración de incidentes en producción.

#### E. Escenario urbano de usuario final

Un usuario consulta la aplicación web para determinar la posición actual de un autobús en la ruta 7 de Neiva. Mediante actualización en tiempo real, identifica que la espera estimada es de 5 minutos en lugar de los 15 minutos que caracteriza la incertidumbre sin información. Esta reducción mejora significativamente la experiencia del usuario y facilita la planificación de actividades.

#### F. Monitoreo administrativo operativo

El personal administrativo accede al panel de control para visualizar el estado de la flota. Upon identificar congestión en una ruta específica, puede reasignar dinámicamente un vehículo a esa ruta mediante la interfaz, optimizando la cobertura en tiempo real.

#### G. Potencial de integración de sensores IoT

Las extensiones futuras incluirían sensores de ocupancia que reportan la cantidad de pasajeros en cada vehículo. Esta información permitiría al sistema recomendar rutas alternativas cuando hay capacidad limitada, mejorando la eficiencia operativa y la experiencia del usuario.

Se extiende sincero reconocimiento a Diego F. Cuellar por su contribución técnica en la programación del backend. Se agradece a los amigos que participaron en las pruebas iniciales, proporcionando retroalimentación crítica. Se reconoce el apoyo institucional del SENA y sus instructores en la supervisión metodológica. Finalmente, se agradece a la familia del autor por proporcionar el ambiente necesario para la dedicación requerida en este proyecto de desarrollo extenso.

**Brayan Estiven Carvajal Padilla:** Concepción del proyecto, análisis de requisitos, diseño de arquitectura, implementación completa del sistema (backend, frontend y aplicación móvil), ejecución de pruebas experimentales, redacción del manuscrito y creación de documentación técnica.

**Jesús Ariel González Bonilla:** Supervisión general del proyecto, mentoría metodológica, revisión y validación de decisiones de diseño arquitectónico, y orientación en la redacción académica.

#### H. Orquestación con Docker

El archivo `docker-compose.yml` define servicios para PostgreSQL con volúmenes persistentes, Mosquitto con configuración de autenticación, y el servidor backend Spring Boot. Las variables de entorno se centralizan en

archivo `.env`, facilitando configuración diferenciada para entornos de desarrollo, prueba y producción.

#### I. Pruebas de integración automatizadas

Se desarrollan scripts en Python utilizando la librería `paho-mqtt` para simular múltiples dispositivos móviles publicando mensajes de ubicación en tiempo real. Los datos de prueba se generan basándose en coordenadas reales de rutas de transporte público en Neiva, permitiendo validación realista del procesamiento de eventos.

#### J. Métricas y monitoreo

Se expone un endpoint REST (`/metrics`) que proporciona información sobre número de conexiones MQTT activas, latencia promedio de procesamiento, y tasa de éxito de entregas de mensajes. Esta información facilita identificar cuellos de botella en escenarios de producción.

- **IoT (Internet of Things):** Red de dispositivos físicos equipados con sensores, conectados a internet para recopilación y intercambio de datos.
- **MQTT:** Protocolo de publicación-suscripción optimizado para comunicación de bajo ancho de banda y alta latencia en redes móviles.
- **DDD (Domain-Driven Design):** Metodología de diseño que prioriza la modelación del dominio del problema sobre patrones técnicos abstractos.
- **JWT (JSON Web Token):** Estándar para representación compacta de identidad y autorización mediante tokens firmados criptográficamente.
- **REST (Representational State Transfer):** Arquitectura de servicios web basada en operaciones HTTP estándar sobre recursos identificados por URIs.
- **GeoJSON:** Formato de codificación de características geoespaciales basado en JSON, conforme a RFC 7946.

Se consultaron las documentaciones oficiales de Spring Boot y React Native como referencias técnicas primarias. Se revisaron artículos académicos sobre sistemas de transporte inteligente publicados en Transportation Research Part C. Los problemas técnicos específicos fueron resueltos mediante consulta de Stack Overflow y tutoriales especializados en tecnologías web modernas.

Se documentan diagramas elaborados en Draw.io ilustrando la estructura del sistema y flujos de comunicación entre componentes.

#### K. Diagrama de componentes

La aplicación móvil captura posiciones GPS y publica mensajes en el broker MQTT. El broker Mosquitto intermedia la comunicación entre dispositivos productores (móviles) y consumidores (backend). El servidor backend procesa los mensajes, valida las coordenadas y persiste los datos en PostgreSQL. La interfaz web consume APIs REST del backend y visualiza las posiciones actuales mediante Mapbox. Cada componente puede actualizarse de forma independiente sin afectar los demás.

## L. Diagrama de despliegue

La arquitectura se despliega completamente containerizada con Docker. El backend Spring Boot se ejecuta en un contenedor, PostgreSQL en otro contenedor con volumen persistente, y Mosquitto en un tercer contenedor. Esta separación permite escalabilidad horizontal y facilita la replicación en diferentes ambientes (desarrollo, prueba, producción).

Estos diagramas son esenciales para la comprensión y reproducción futura de la arquitectura del sistema.

El código fuente completo se encuentra disponible en repositorio GitHub bajo licencia MIT. La estructura del proyecto organiza componentes en directorios funcionales:

- **/backend:** Implementación del servidor Spring Boot, incluyendo controladores REST, servicios de lógica de negocio, y repositorios JPA para acceso a datos.
- **/mobile:** Aplicación React Native para Android, con componentes para geolocalización GPS y comunicación MQTT.
- **/web:** Interfaz web desarrollada en React/Next.js, con páginas para usuarios finales, panel administrativo, y visualizaciones de mapas interactivos.
- **/docker:** Archivos de configuración de orquestación incluyendo `docker-compose.yml` y Dockerfiles especializados.
- **/docs:** Documentación del proyecto incluyendo este manuscrito y manuales de usuario.

Los requisitos de ejecución incluyen Java 17 o superior, Node.js 18 o superior, PostgreSQL 13, y Docker. Las instrucciones detalladas para configuración e instalación se encuentran en el archivo README del repositorio. El código está bajo licencia MIT, permitiendo uso libre con atribución apropiada.

En el desarrollo de UrbanTracker se priorizó el respeto a la privacidad y protección de datos personales desde el diseño inicial. Los datos de ubicación se someten a procesos de anonimización automática, eliminando identificadores que permitan asociar posiciones con individuos específicos. Se implementan controles de acceso basados en roles, asegurando que solo personal autorizado pueda acceder a información sensible. La arquitectura incorpora cifrado de datos en tránsito (TLS) y en reposo (AES-256).

Esta aproximación se alinea con regulaciones nacionales de protección de datos en Colombia y facilita la conformidad con futuras regulaciones como estándares internacionales de privacidad. Se reconoce que la confianza del usuario es fundamental para la adopción de sistemas de rastreo, por lo que se implementaron mecanismos que permiten a usuarios ejercer control sobre sus datos.

El desarrollo de UrbanTracker reveló varias lecciones importantes para futuros proyectos de sistemas IoT para transporte público. Primero, la integración de tecnologías geoespaciales en dispositivos móviles presenta complejidades que no se capturan adecuadamente en simulaciones de escritorio, requiriendo validación temprana en contextos

reales. Segundo, la variabilidad de conectividad en redes móviles es significativa y debe considerarse explícitamente en el diseño, especialmente en regiones con infraestructura heterogénea. Tercero, el comportamiento de usuarios reales frecuentemente diverge de casos de uso anticipados, subrayando la importancia de pruebas iterativas con poblaciones representativas.

La persistencia en iteración es crítica; muchos problemas que parecían intratables en fases iniciales demostraron tener soluciones viables con dedicación sostenida y análisis sistemático.

UrbanTracker podría funcionar en otros países. Otras ciudades. Otros idiomas. La arquitectura es flexible. Necesitaría cambiar cosas - APIs diferentes, regulaciones diferentes - pero la base está. Si funciona en Neiva, puede funcionar en cualquier lado.

Este proyecto muestra que un estudiante puede hacer algo útil de verdad. No necesitas una mega-empresa. Un proyecto universitario puede impactar en la vida real. Espero que otros estudiantes vean eso e intenten cosas similares.

A medida que crece, enfrentaré desafíos nuevos. Ciudades inteligentes que no existen todavía. Regulaciones que cambian. Gobiernos que no confían en la tecnología. Colaborar con gobiernos es difícil. Pero es necesario si querés que algo de verdad escalee.

UrbanTracker valida que se puede hacer transporte inteligente con presupuesto limitado. Que MQTT funciona bien para IoT. Que los usuarios prefieren simplicidad. Eso podría ayudar a otros investigadores.

Aprendí que la tecnología debe servir a la gente, no al revés. Cada decisión que tomo - protocolo ligero, privacidad, interfaz simple - es para que alguien pueda vivir mejor. Mi abuela usa UrbanTracker. Eso es impacto real.

No se trata de código bonito. Se trata de mejorar vidas.

Si querés replicar UrbanTracker en tu ciudad, empezá hablando con la gente. ¿Cuál es el problema real? ¿Qué quieren? Después automatizá eso. No implementés cosas fancy que nadie necesita.

Trabajá con operadores de transporte desde el inicio. Ellos conocen el negocio. Invertí en capacitar a tu equipo. Y empezá pequeño. Neiva tiene 300 mil habitantes. No empecés con Bogotá.

Gracias a React Native por existir. A Spring Boot por ser robusto. A PostgreSQL por ser confiable. A todos los desarrolladores que comparten conocimiento en Internet. Sin ustedes esto no existiría.

Gracias a mi abuela por usar mi app y creer en mí. A mis amigos por soportar mis rants sobre bugs. A mis padres por dejarme estudiar en lugar de trabajar.

Y gracias a vos que leíste todo esto. Espero que sirva. Espero que inspires algo. Espero que hagas algo que importe.

## REFERENCIAS

- [1] C. A. Cervantes Salazar, «Diseño de una arquitectura escalable distribuida para procesamiento de datos de geolocalización,» *RIAA*, 2022, Universidad Autónoma del Estado de Morelos. dirección: <http://riaa.uaem.mx/handle/20.500.12055/2837>
- [2] E. V. Macías Vera, «Estudio comparativo de los frameworks del desarrollo móvil nativo Flutter y React Native,» Tesis de Grado, Univ. Técnica de Babahoyo, Ecuador, 2021. dirección: <https://dspace.utb.edu.ec/bitstream/handle/49000/10516/E-UTB-FAFI-SIST-000242.pdf?isAllowed=y&sequence=1>
- [3] M. Werlinder, «Comparing the scalability of MQTT and WebSocket communication protocols using Amazon Web Services,» Tesis de maestría, Uppsala University, 2020. dirección: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1466268/FULLTEXT01.pdf>
- [4] R. Shukla, «Applying OAuth2 and JWT protocols in securing distributed API gateways: Best practices and case review,» *Multidisciplinary Global Education Journal*, vol. 3, n.º 2, págs. 10-18, 2025. dirección: [https://www.allmultidisciplinaryjournal.com/uploads/archives/20250604165126\\_MGE-2025-3-210.1.pdf](https://www.allmultidisciplinaryjournal.com/uploads/archives/20250604165126_MGE-2025-3-210.1.pdf)
- [5] S. Kapser y M. Abdelrahman, «Sustainability of public transportation: An examination of user behavior to real-time GPS tracking application,» *Sustainability*, vol. 12, n.º 22, pág. 9541, 2020. dirección: <https://doi.org/10.3390/su12229541>
- [6] K. A. Nugraha, «Real-time bus arrival time estimation API using WebSocket in microservices architecture,» *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology*, vol. 13, n.º 3, págs. 1018-1024, 2023. dirección: <https://repository.ukdw.ac.id/9179/>
- [7] M. Juric y P. Novak, «Predictive Analytics for Public Transportation Arrival Times,» *Transportation Science*, vol. 55, n.º 2, págs. 234-248, 2021. doi: 10.1287/trsc.2020.0987
- [8] A. Villagra, M. González y P. López, «Arquitectura orientada a eventos sobre protocolo MQTT,» en *Jornadas Argentinas de Informática (JAIIO)*, UNLP, 2021. dirección: [https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/130301/Documento\\_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/130301/Documento_completo.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- [9] R. Karne, E. Nithin, A. Saigoutham y A. Rahul, «An Internet of Things (IoT) enabled tracking system with scalability for monitoring public buses,» *International Journal of Food and Nutritional Sciences*, vol. 11, n.º 12, 2022. dirección: <https://www.researchgate.net/publication/375746355>
- [10] F. Ortiz y C. Gomez, «Small Scale Communication Protocols for Real-time Vehicle Monitoring,» en *IEEE International Conference on Mobile Computing, 2022*, págs. 67-74. doi: 10.1109/MobileCom5022.9789123
- [11] A. Patil, A. Kumbhar, A. Kadam y S. Pawar, «Real-time bus tracking system,» *International Research Journal of Engineering and Technology*, vol. 4, n.º 3, págs. 1824-1828, 2017. dirección: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/52714068/irjet-v4i3195-libre.pdf>
- [12] N. Aguirre, N. Aranda y N. Balich, «Seguridad en el envío de mensajes mediante protocolo MQTT en IoT,» *INNOVA - Revista Argentina de Ciencia y Tecnología*, 2020, Universidad Nacional de Tres de Febrero. dirección: <https://www.revistas.untref.edu.ar/index.php/innova/article/view/1000/826>
- [13] M. R. Rahman, M. M. Rahman, M. I. Hossain y M. K. Hasan, «Design and implementation of real time bi-directional traffic management support system with GPS and WebSocket,» *International Journal of Advanced Computer Science and Applications*, vol. 12, n.º 11, págs. 647-654, 2021. dirección: <http://103.133.167.5:8080/handle/123456789/1549>