

Paraderos inteligentes, entornos precarios: la brecha invisible del transporte escolar

No era un terminal ni una estación intermodal. Era una zona de detención en la periferia de una capital regional, con señalización escasa y una estructura metálica insuficiente para contener el viento. A esa hora, cuando la luz aún no se define por completo, el lugar dejaba de ser solo un punto de embarque y se convertía en un espacio de exposición. La calzada sin demarcación visible, la iluminación deficiente y el cruce improvisado configuraban un entorno frágil. Allí comenzaba la jornada escolar. El problema no radica en la tecnología. En diversas ciudades del país el transporte público ya opera con sistemas de recaudo electrónico, validadores sin contacto y aplicaciones móviles que informan tiempos de llegada y facilitan la planificación del viaje. El modelo impulsado

por Red Movilidad, basado en pago digital y gestión de flota, se ha extendido progresivamente hacia regiones. El avance operacional es innegable. Sin embargo, ese progreso no siempre se refleja en la infraestructura que sostiene la experiencia cotidiana. En numerosos territorios, las zonas de parada carecen de resguardo climático adecuado, iluminación suficiente, condiciones de visibilidad segura y accesibilidad universal. El paradero sigue siendo tratado como un elemento secundario y no como parte constitutiva del sistema. La modernización tecnológica ha avanzado más rápido que el entorno físico que debería acompañarla. La infraestructura de transporte no se limita a la vía por la que circulan los buses. Comprende el borde, el

espacio de espera, el cruce peatonal que conecta el barrio con la parada, la continuidad de la vereda para quienes se desplazan en silla de ruedas y la demarcación que induce a reducir la velocidad en zonas escolares. Cuando estos componentes no se articulan de forma coherente, el sistema opera fragmentado: el bus circula, pero el trayecto no es seguro. Desde la perspectiva de la seguridad vial, el entorno inmediato de las zonas de parada es un punto crítico. La ausencia de refugios frente a condiciones climáticas adversas no solo implica incomodidad; prolonga la permanencia junto a la calzada y aumenta la vulnerabilidad, especialmente en niños y adolescentes. La iluminación insuficiente incrementa el riesgo de siniestros y profundiza la percepción de inseguridad en

desplazamientos realizados antes del amanecer o después del anochecer. A ello se suma la frecuencia de los servicios. Intervalos de treinta o cuarenta minutos obligan a anticipar la llegada y extienden el tiempo de espera en espacios que no han sido concebidos como entornos de cuidado. La zona de parada deja de ser tránsito y se transforma en permanencia involuntaria. Cuando ese espacio no ofrece condiciones adecuadas, el sistema transfiere sus déficits a las familias. El debate, por tanto, no es solo de cobertura territorial, sino de calidad de acceso. La conectividad entre barrios y establecimientos educacionales exige trayectos peatonales continuos, cruces seguros y entornos iluminados. La accesibilidad universal —rampas,

superficies estables, señalización comprensible— no es un complemento: es una condición básica para que el transporte sea verdaderamente público. Si el acceso depende de la capacidad de asumir riesgos, el derecho se vuelve contingente. Entendido como un conjunto integrado, el sistema de transporte requiere coherencia entre tecnología, operación e infraestructura. La digitalización del recaudo mejora la gestión; las aplicaciones optimizan la información; el control de flota regula las frecuencias. Pero mientras las zonas de parada carezcan de protección climática, iluminación adecuada y diseño seguro, la experiencia seguirá marcada por precariedad. La escena inicial no describía solo una espera. Revelaba una brecha: la distancia entre la modernización tecnológica y la consolidación material del entorno. Un sistema puede incorporar validadores electrónicos y, al mismo tiempo, mantener puntos de embarque sin estándares mínimos de resguardo.



Marco Subercaseaux
Académico del Magister
en Vivienda y Barrios
Integrados.

La movilidad escolar no es únicamente un asunto tarifario u operativo. Es una cuestión de diseño urbano y de justicia territorial. La igualdad en el acceso a la educación comienza en el trayecto, y ese trayecto depende de una red coherente en la que el paradero sea un espacio de cuidado y no una simple marca sobre el pavimento. Mientras esa integración no se materialice, la modernización seguirá siendo eficaz en los datos, pero insuficiente en la experiencia cotidiana.