CUTPM
Coordinadora de Usuarios/as
Transporte Público Montevideo

RECLAMOS PUNTUALES 2024

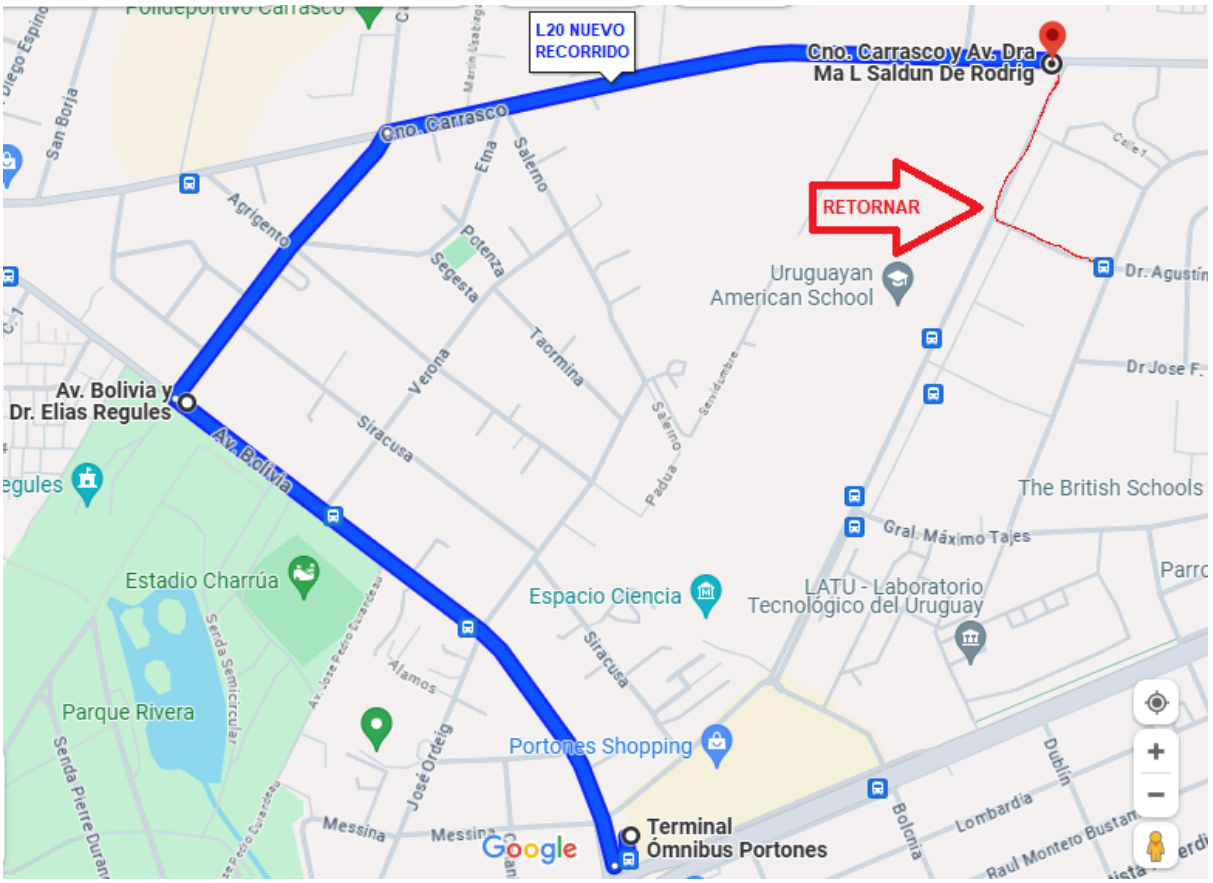
1. **Propuestas para la línea 396 de UCOT.** Proponemos una revisión del cumplimiento de sus frecuencias, ya que en numerosas ocasiones se ha notado el incumplimiento, especialmente en los últimos turnos. Asimismo, sugerimos actualizar el funcionamiento y la frecuencia de esta línea de la siguiente manera: de 6 a 22 horas con frecuencia aproximada de 30 minutos en días hábiles y de 6 a 20 horas con frecuencia aproximada de 50 minutos en fines de semana. También proponemos un posible servicio nocturno los 7 días de la semana con tres turnos, a la 1:00, a las 2:30 y a las 4:00. El objetivo es corregir las frecuencias diarias irregulares y la falta de servicios nocturnos sobre la Av. San Martín, que actualmente no tiene servicios en la noche. Por último, proponemos dos soluciones adicionales: acortar esta línea hasta la Caja de Jubilaciones, estableciendo este como el destino principal todos los días de la semana y festivos; y añadir un nuevo destino, el Cementerio Central. Para la extensión hasta este último, el recorrido sería continuar por Eduardo Acevedo, Gonzalo Ramírez y culminar en este punto. El regreso sería por Gonzalo Ramírez, Jackson, Fernández Crespo y continuar con su ruta habitual. Esto mejoraría ampliamente la conexión entre ambos puntos, facilitando el transbordo con líneas que pasan por el Parque Rodó y ofreciendo un segundo punto de espera.

2. Entiendo que la oferta de transporte si bien ha crecido, no está trabajando por igual la demanda y hay ciertos desequilibrios que no se pudieron corregir del 2020 para aquí. Con esto quiero exponer que los recursos que están, están mal asignados con servicios que son con un volumen de pasaje muy bajo en zonas de altísima conectividad y líneas locales que no están cubriendo una real necesidad. Esto se refleja en las estadísticas de ascenso y descenso de pasajeros. Un paso que se puede dar es plantear

zonas donde nunca se atendieron y disponen y **necesitan urgente conectividad. Un ejemplo claro. Zona Portuaria y Barrio Bella Vista.**

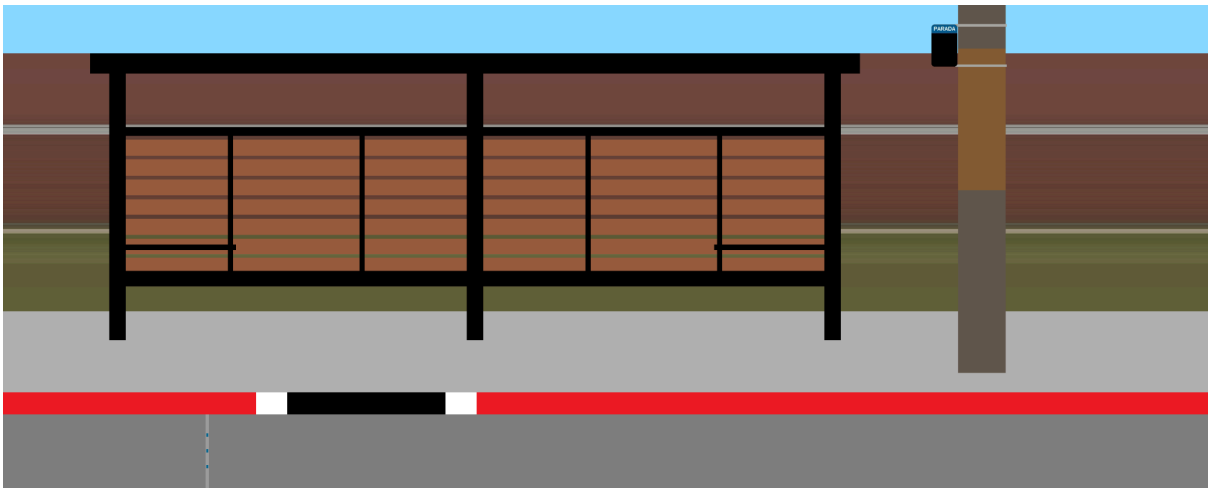
3. **Segunda línea urbana por Cno. Carrasco al este**. Esta línea podría partir desde el Geant o Barrio Obrero y llegar hasta un destino diferente al centro de Montevideo, lo cual ya realiza la línea 109. Este ya es un reclamo histórico e incluso ya ha sido propuesto a través de Change.Org el cual, sin publicidad y sin máxima difusión ha recaudado 1500 firmas, por lo que pronto vamos a intensificar la difusión para recaudar la mayor cantidad de firmas posibles. Los detalles de esta propuesta se encuentran en el link de la página: https://chng.it/8bxgSBjRBh

4. **Extensión del circuito de la línea L20.** La ruta propuesta es; Av. Bolivia, Dr. Elías Regules, Cno. Carrasco, Saldún de Rodriguez, Agustín Musso y retomar su ruta. Esto facilita la salida de los buses por Av. Bolivia como lo realiza el resto y además, conectaría de forma directa a los usuarios que asisten al CC8 y al parque Cedel, así como a los trabajadores de la fábrica Coca-Cola con los barrios Bañados de Carrasco y Carrasco Norte.



5. **Reforma de la terminal Portones.** Se propone una solución sencilla en este caso, la cual consiste en cambiar la parada tradicional de madera y

colocar dos paradas de madera y hierro, tal como existe en la parada de ID 2947 (adjunto imagen).



Asimismo, se propone eliminar tres plazas de estacionamiento de ómnibus, las cuales se utilizan muy poco, esto facilita el acceso a las personas en sillas de ruedas a los buses.

De todas maneras, también se propone en compensación de las plazas quitadas y para no generar un embotellamiento de buses, la extensión de las líneas 112 y 140. Se proponen 3 destinos: uno es el Hotel Carrasco,

con espera en la intersección de las calles Acapulco y Pedro Figari, de cara a la rambla, el otro es en Carrasco Norte, con ruta por Av. Bolivia, Av. Rivera, Leonel Aguirre, Lieja, Santa Mónica y con espera ingresando por la calle Fedra, al partir dar la vuelta por Fedra, Vargas Guillermette y Vazquez Acevedo y el tercero Geant y/o Rambla Costanera (terminal de las líneas 104 y 142 la cual podría trasladarse a un lugar más grande en la zona).

6. **Propuestas para la línea 79.** Debido al bajo número de pasajeros y al incumplimiento de horarios en la línea 79, especialmente los fines de semana, proponemos acortar su recorrido hasta la Caja de Jubilaciones, estableciendo este como el destino para los 7 días de la semana y con una frecuencia más amplia, al menos de 30 minutos en días hábiles y de 50 minutos en fines de semana y festivos.

7. Sería muy útil que en los **taxis**, el número del móvil estuviera bien visible con números grandes en las puertas y en el maletero, para poder verlo desde lejos. Actualmente figura en un pequeño óvalo al lado del guardabarros, casi invisible.

8. **Seguridad de buses eléctricos**. Sacando los mitos que circulan por las redes sociales de que se pueden incendiar sin previo aviso y que no se pueden extinguir, quisiéramos conocer si la IM tiene previstos protocolos de actuación ante emergencias de este tipo de unidades o si queda a criterio de cada empresa.

9. **Línea por José Belloni hasta Las Piedras desde el Intercambiador o Tres Cruces** llegando hasta el destino del 110 Puntas de Macadam en Ruta 66 y conectando el Este con el Oeste (José Belloni con Av. Mendoza) a la altura de Cno. Traval, facilitando el acceso de niños a la Escuela N° 142 y al Jardín (ambos de Tiempo Completo con alrededor de 500 niños) sitos en Av Mendoza y Cno. Traval. Luego continuar hasta Las Piedras donde contamos con todos los servicios y de modo más rápido que dentro de Montevideo. Además, podremos combinar con el ómnibus Local G8 que comunica Las Piedras con Colón, barrio donde se encuentra la Seccional Policial 21 que es la que corresponde a nuestra zona Noreste.

10. **Problemáticas en la Av. José Belloni.** Hemos identificado diversas problemáticas a lo largo de la Av. José Belloni que requieren una solución

urgente. Sugerimos tres posibles soluciones para esta avenida, una arteria muy importante que no ha sido atendida en los últimos años, especialmente en el estado de sus veredas y paradas de ómnibus. La primera solución es construir la doble vía restante, una solución ideal y necesaria entre las calles José Shaw y Maratón, en donde la doble vía actualmente culmina. La segunda solución es la extensión de la línea L25 hasta el Intercambiador Belloni y las líneas L31 y L32 hasta el Hipódromo. Estas líneas actualmente cuentan con un recorrido y una conexión escasa, ofreciendo pocos puntos de transbordo. Para la línea L25, proponemos copiar el recorrido de la línea 505 desde Cno. Repetto hasta Av. Gral. Flores y José María Guerra, luego doblar por esta última e ir por Mariano Estapé (Av. Larrañaga), Cno. Corrales, Francisco Rosas, Piccioli, Av. 8 de Octubre y terminal. El regreso sería por Av. 8 de Octubre, Vicenza, Calleros, Piccioli, Francisco Rosas, Cno. Corrales, Mariano Estapé (Av. Larrañaga), José María Guerra, Av. Gral. Flores e imitar el recorrido de la línea 505 hasta la Av. José Belloni y Cno. Repetto, donde retomaría su ruta habitual. Esto permitiría la presencia de la empresa COMESA en el intercambiador Belloni, ya que es la única empresa que no ha utilizado dichas instalaciones. La tercera solución para la Av. José Belloni es la extensión de la línea 300 y la construcción de una nueva terminal en el barrio Transatlántico, que albergaría las líneas 300, 330, L32 y L33.

11. **Mejora en el servicio de limpieza de los buses.** Es necesario incrementar el servicio de limpieza de los buses, tanto en su interior como en su exterior, especialmente para mantener la higiene en las rampas y elevadores para personas con discapacidad. Asimismo, es necesario controlar las fisuras en la carrocería. Finalmente, proponemos que todos los buses que cuentan con accesibilidad, tengan activo el timbre de “parada solicitada” en el área de silla de ruedas.

12. Reclamos del Concejo Vecinal Nº 4. Cambios en las líneas 173, 174, 140 y 143 afectaron a estudiantes de instituciones educativas de la zona. Solicitan revisarlos y dar servicio de transporte a la entrada y salida de dichos centros de estudio.

13. **Modificación de la línea nocturna 102-106 para que pase por la Asociación Española.** Ruta propuesta: Av. 8 de Octubre, lateral del túnel, Avelino Miranda, Bv. Artigas (pasando por este punto), Av. Rivera y retomar su ruta en Av. 18 de Julio hacia Aduana. Regreso: Ruta habitual, Av. 18 de Julio, Eduardo Acevedo, José Enrique Rodó, Bv. Artigas

(pasando por este punto) , lateral del túnel por Av. 8 de Octubre. Argumentos: Si bien, se realizó una prueba piloto con una salida de la línea 103 (la cual fue eliminada sin justificación) pasando por este punto, dicha información no tuvo la suficiente divulgación y además, esto no se especificaba en el destino en cartel. Por último, esto haría la diferencia en el resto de las líneas nocturnas que ya circulan directamente por la Av. 8 de octubre y la Av. 18 de Julio pasando por el túnel.

14. **Modificación de la línea 330 de UCOT a Plaza Independencia por 18 de Julio en ambos sentidos.** Ruta propuesta: Av. 8 de Octubre, lateral del túnel, Avelino Miranda, Bv. Artigas, continuar por lateral del túnel, Colonia (hasta Caja de Jubilaciones), Eduardo Acevedo, Av. 18 de Julio y circunvalación Plaza Independencia (cambio de destino, parada sin espera). Regreso: circunvalación Plaza Independencia, Av. 18 de Julio, doblar en la intersección de Coronel Brandzen y Fernandez Crespo (hasta Caja de Jubilaciones) y retomar su ruta habitual al doblar por Mercedes y posteriormente por la Av. 8 de Octubre. Argumentos: Es necesario hacer estos cambios de forma permanente, ya que se busca fomentar una competitividad en la principal avenida y ofrecer una mejor conexión al establecer su destino principal de Plaza Independencia y su recorrido en ambos sentidos por Av. 18 de Julio, lo cual incrementa el número de pasajeros, al menos hasta la altura de la Caja de Jubilaciones. También se propone un aumento en la frecuencia y establecer esta línea diurna y nocturna con frecuencias de 26 minutos en el día y 54 minutos en la noche, aproximadamente.

15. **Extensión de la línea 150 hasta la plaza de Las Piedras.** Ruta de ida: Sin detenerse, pasar por Julio Sosa, Francisco Soca, Leandro Gómez, Av. Instrucciones, José Garibaldi y destino en Pilar Cabrera (junto con la línea 175). Ruta de regreso: Pilar Cabrera, Batlle y Ordóñez, Torres García y Julio Sosa, retomando su ruta desde La Pilarica. Argumentos: esta conexión es necesaria ya que brinda la posibilidad de tener una segunda línea urbana dentro de Las Piedras, lo cual también habilita la posibilidad de un trasbordo con la línea 175.

16. **Establecer el boleto ¨local¨ o ¨zonal¨ como boleto de único viaje (suplantando al boleto común) en líneas locales.** Argumentos: este tipo de líneas se refiere a las líneas que comienzan con la letra L, por lo que solicitamos que se considere esta posibilidad, debido a que este boleto se expide sólo en algunas líneas locales. Además, se ha constatado la

molestia de muchos usuarios que deben abonar el alto costo del boleto común, cuando necesitan trasladarse en recorridos cortos, como lo ofrecen las líneas locales. También se ha tenido en cuenta el caso de la línea L29, la cual es la línea local de mayor extensión, pero como también es la línea que da muchas vueltas, abarcando muchos puntos, muchos usuarios efectivamente se trasladan entre algunos de ellos, sin necesidad de utilizar todo el recorrido, además, para ir desde la Terminal Colón hasta Paso Molino mayormente se utilizan las líneas G y 130 y no esta línea local. También se expide en la línea urbana 405, por lo que hemos sugerido la creación de una línea local (L45) desde el Intercambiador Belloni hasta Casavalle, ya que esto no sólo dejaría de expedirse este boleto en la línea urbana, sino que solucionaría el hecho en que dicha línea dejó de contar con guarda en muchas de sus unidades, por lo que es difícil el control en los pasajeros que pasan de parada luego de solicitar el boleto local.