

SEDE MONTEVIDEO

Centro de estudios para Montevideo

SEDE EN LOS BARRIOS

Encuentro de La Teja y la zona oeste

Documento síntesis · Movilidad en la zona oeste de Montevideo

Club de Baby Fútbol Nuevo Juventud, La Teja · 15 de agosto de 2026

Primer encuentro del ciclo “Sede en los Barrios” — Zona Oeste (La Teja / Cerro)

Índice

1. Introducción y contexto del encuentro	3
2. Metodología del encuentro	3
3. Relatoría temática del encuentro	4
3.1 Frecuencias y recorridos insuficientes	4
3.2 Traspuestos y su costo	4
3.3 Infraestructura peatonal y vial	5
3.4 Seguridad en paradas y entornos de espera	5
3.5 Tarifas y sistema de cobro	5
3.6 Diseño de la red y planificación	5
4. Información de la zona	6
4.1 Líneas de ómnibus que sirven la zona oeste	6
4.2 Mapa de densidad poblacional de la zona oeste	9
4.3 Infraestructura peatonal y paradas de ómnibus	10
4.4 El boleto zonal: delimitación y alcance	11
4.5 El boleto playa: qué es, cómo funciona y qué empresas lo usan	12
5. Diagnóstico y conclusiones de SEDE	12
5.1 Un sistema con doble velocidad dentro de la propia zona oeste	13
5.2 El trasbordo como problema central, no como detalle operativo	15
5.3 Los dos proyectos metropolitanos no resuelven, hoy, la zona oeste	15
5.4 Seguridad e infraestructura como condición de acceso al transporte	15
5.5 Tarifa y equidad territorial	16
6. Referencias	18

1. Introducción y contexto del encuentro

El 15 de agosto de 2026 SEDE Montevideo realizó, en el marco del programa “Sede en los Barrios”, el primer encuentro vecinal de su ciclo territorial 2026, dedicado a la movilidad en la zona oeste de Montevideo. El encuentro se llevó a cabo en el Club de Baby Fútbol Nuevo Juventud, en La Teja, y convocó a aproximadamente 45 personas de distintos barrios del oeste: La Teja, Cerro, Belvedere, Paso Molino, Pajas Blancas, Sayago y Nuevo París, entre otros, que se acercaron a plantear los problemas de movilidad (transporte y conectividad) que enfrentan cotidianamente.

Este primer encuentro se enmarca en un ciclo de tres instancias territoriales planificadas por SEDE para 2026 bajo el eje de movilidad, que continuará en los meses de octubre y en noviembre. El encuentro de La Teja retoma el eje de movilidad presentado en el lanzamiento público del 4 de mayo de 2025, llevando el diagnóstico general del centro de estudios a la escala barrial y contrastándolo con la experiencia cotidiana de quienes habitan y se desplazan por el territorio.

Por SEDE participaron Dra. Virginia Cáceres y el Ec. Sebastián Latanzio. Al encuentro asistieron también vecinos, representantes de la sociedad civil y de empresas de transporte colectivo, específicamente de CUTCSA, Álvaro Santiago, quien escuchó atentamente y tomó nota de los planteos formulados durante la jornada.

2. Metodología del encuentro

El encuentro se estructuró en cuatro bloques a lo largo de aproximadamente 90 minutos. En el primer bloque se realizó la bienvenida y la presentación institucional de SEDE y del programa “Sede en los Barrios”, junto con la mirada sobre la movilidad sostenible: el ordenamiento de prioridades que ubica en primer lugar a las personas, luego a quienes se desplazan con movilidad activa (bicicleta, monopatín, etc.), el transporte público y los vehículos de emergencia, en cuarto lugar, la carga y logística, y en último término al vehículo motorizado particular.

En el segundo bloque se presentaron los nudos de movilidad identificados por SEDE en la zona oeste: conectividad transversal deficiente entre los propios barrios, convivencia con tránsito pesado y de carga, frecuencias e integración insuficientes del transporte colectivo, e infraestructura peatonal y ciclovial fragmentada. Del mismo modo se realizó una exposición de los dos proyectos de movilidad metropolitana hoy sobre la mesa: el corredor de ómnibus biarticulados eléctricos y el sistema tranviario Stadler, señalando que ninguno de los dos garantiza, en el corto plazo una mejora directa para la zona oeste.

El tercer bloque estuvo dedicado a la participación del público, con toma de nota de cada intervención, y el cuarto bloque a una síntesis de cierre con los puntos en común identificados y la explicación de los próximos pasos del proceso.

Los planteos recogidos durante el encuentro, junto con lo que algunos vecinos habían hecho llegar por su cuenta en los días previos, fueron luego sistematizados por SEDE y contrastados con la información disponible sobre recorridos y frecuencias de las líneas de la zona, que se presenta más adelante en este documento.

La sistematización consistió en la toma de notas manuscritas durante el encuentro, su posterior transcripción y agrupamiento temático por parte del equipo de SEDE. Cabe señalar una limitación metodológica relevante: los aproximadamente 45 participantes no constituyen una muestra estadísticamente representativa de la población de la zona oeste, sino un conjunto de personas autoconvocadas a partir de la difusión del encuentro. Los testimonios recogidos deben leerse, en consecuencia, como evidencia cualitativa que ilustra problemas concretos y recurrentes, y no como una medición representativa de su magnitud o distribución en el conjunto de la población de la zona.

3. Relatoría temática del encuentro

Durante el bloque de participación abierta, el público presente describió un conjunto amplio y consistente de problemas de movilidad en sus barrios. A continuación, se presenta esa relatoría organizada en seis ejes temáticos, identificados como los más relevantes, a partir de lo expresado durante el encuentro, así como de los planteos recibidos sobre situaciones puntuales de la zona.

3.1 Frecuencias y recorridos insuficientes

El eje más recurrente entre los planteos fue la insuficiencia de frecuencias y el incumplimiento de recorridos. Se plantearon por parte de los vecinos diversas situaciones en relación a la regularidad de los recorridos, por ejemplo, de una línea con destino al centro que no cumple su recorrido con regularidad, lo cual obliga a los pasajeros a tomarse otra línea y bajarse en Agraciada para tomar otro ómnibus (entre ellos las líneas 76 o 370). En otros casos el problema planteado refiere al contexto temporal de los fines de semana donde las frecuencias son menores, por ejemplo, la línea 125 que, según lo manifestado, directamente no circula algunos sábados y domingos.

Un problema similar, aunque de otro signo, se planteó desde Puntas de Sayago, donde la línea L12 cubre la zona con una frecuencia aproximada de 60 minutos entre las 6:30 y las 18:00; fuera de ese horario, los vecinos deben caminar 15 cuadras cruzando un parque descampado y con maleza para alcanzar otra línea, una situación que, además del problema de frecuencia, tiene una derivación directa en materia de seguridad, que se retoma más adelante.

En Pajas Blancas se señaló que la única línea directa, la 133, pasaba solo 2 veces por semana y no ofrecía servicio los fines de semana, obligando a los vecinos a resolver sus traslados con trasbordos adicionales¹. En Nuevo París se repitió el reclamo sobre las líneas L19 y L35, con una frecuencia calificada por los vecinos como muy baja, y también se planteó la necesidad de mejorar la frecuencia hacia Delta del Tigre.

En la zona de Santiago Vázquez y La Boyada, la línea L4 no ofrece servicio nocturno luego de las 23 horas, un vacío particularmente sensible para quienes trabajan en ese horario, así como también lo limitado en su recorrido². Por último, se recordó el caso de la avenida Garzón, un eje de circulación fluida en el que en algún momento se cortaron todos los servicios (entre ellos la línea 148, que luego fue repuesta), y se señaló que algunas líneas, como por ejemplo la 76, en el entorno de las 17 horas, no se detienen en varias paradas porque circulan completas.

3.2 Trasbordos y su costo

El segundo eje que atravesó buena parte de las intervenciones fue el de los trasbordos, tanto por su frecuencia como por su costo. Un vecino relató que los domingos la escasa frecuencia de ómnibus entre La Teja y el Cerro le insume más de 20 minutos de espera, situación que se agrava cuando el trasbordo debe hacerse en la terminal. En ese corredor, la información disponible sobre frecuencias muestra intervalos de aproximadamente 20 minutos para la línea 163, de 18 a 20 minutos para la línea 195 (que baja a 12 o 13 minutos en hora pico en el tramo que conecta el puente Pantanoso con Millán y Raffo, frente al Hospital Casa de Galicia),

¹ Sobre el final del encuentro se informó que esa línea cuenta ahora con viajes directos, un cambio que los propios vecinos consideraron un avance a confirmar en los hechos

² Frente a este reclamo se mencionó por parte de CUTCSA la posibilidad de ampliar tanto el recorrido como la frecuencia de esa línea. Con fecha 7 de setiembre el servicio fue ampliado en su recorrido por Camino de las Tropas, Avda. Luis Batlle Berres y Calle D.

de 60 minutos para la línea 17 y de 30 minutos para la línea 76³, frecuencias que, según describieron los vecinos, se degradan sensiblemente los fines de semana.

Más allá de los minutos concretos, el planteo de fondo fue que el trasbordo tiene un costo en tiempo de trabajo para quien viaja y un costo económico adicional ya que, en muchos casos y por las ineficiencias planteadas, se traduce en el pago de un segundo boleto cuando los tiempos no coinciden.

3.3 Infraestructura peatonal y vial

Un tercer eje, tan presente como el de las frecuencias, fue el de la infraestructura vial y peatonal que rodea al sistema de transporte. En Pajas Blancas se señaló que las unidades que prestan servicio son de gran porte y tienen dificultades para circular por Camino San Fuentes, una vía muy angosta que, sumado a un basural ubicado en la zona, la circulación resulta casi imposible. Se planteó por parte de los vecinos la posibilidad de contar con unidades más pequeñas⁴.

La ausencia de veredas es otro de los elementos identificados por los vecinos como un problema, en esa misma zona, y también sobre Camino Tomkinson, no contar con veredas vuelve el desplazamiento peatonal en algo particularmente peligroso. El estado de las veredas rotas fue, de hecho, uno de los reclamos más transversales de todo el encuentro, mencionado en prácticamente todos los barrios representados.

La infraestructura de las paradas de ómnibus también es visualizada como un problema, la carencia en muchas de ellas de piso firme, lo cual genera que las personas queden metidas en el barro cuando llueve, la falta de protección de techos y paredes, así como la inexistencia de cualquier tipo de infraestructura en espacios de aceras muy angostas vuelven extremadamente peligroso abordar las unidades. Se identificó como especialmente crítica la parada de Carlos María Ramírez y Turquía, donde se forman colas largas y las unidades se acumulan una detrás de otra, al punto de que no se alcanza a ver el número de las que vienen más atrás.

Apareció un planteo muy específico relacionado con el acceso al Cerro que quedó con una calzada muy angosta: ante cualquier accidente de tránsito solo queda habilitada una mano, lo que tranca por completo tanto el ingreso como la salida del barrio.

3.4 Seguridad en paradas y entornos de espera

El cuarto eje giró en torno a la inseguridad y el miedo asociado a la espera del ómnibus. El caso más elocuente es el ya mencionado de Puntas de Sayago, donde los vecinos deben caminar quince cuadras por un parque descampado y con maleza para alcanzar una línea fuera del horario de servicio de la L12, un trayecto en el que, según relataron, se han producido varios arrebatos. La falta de iluminación, la inexistencia de infraestructura adecuada para la espera favorece a un entorno más inseguro, el cual está atravesado por la situación de inseguridad general del departamento.

3.5 Tarifas y sistema de cobro

El quinto eje fue el de la tarifa. El precio del boleto fue mencionado reiteradamente como un costo elevado para los vecinos de la zona, lo que llevó a plantear la posibilidad de avanzar hacia un sistema de cobro por tramos, que registre el punto de subida y de bajada y se cobre en función de la distancia efectivamente recorrida. En el intercambio se explicó también el funcionamiento del boleto zonal, más económico que el boleto

³ Datos de frecuencia aportados por la empresa de transporte CUTCSA; ver el detalle completo por línea y su fuente en la tabla de la sección 4.1.

⁴ Se señaló que achicar el tamaño de las unidades no siempre es la mejor respuesta, en particular en zonas y horarios con alta demanda escolar, como ocurre en el entorno del Liceo N.º 66, sobre la calle Martín Berinduague, donde al mediodía las unidades pasan completas y en ocasiones no se detienen a recoger a los estudiantes que salen de clase. Frente a este planteo específico se mencionó la posibilidad de reforzar la presencia de inspección en la zona en ese horario, y en términos más generales avanzar hacia modelos de unidades mixtos en lugar de una solución única para toda la red.

común, y el mecanismo de la tarifa plana, que implica un subsidio cruzado dentro del propio sistema: quien viaja apenas unas cuadras subsidia, con su boleto, a quien recorre varias zonas de la ciudad.

3.6 Diseño de la red y planificación

Por último, surgieron preguntas más generales sobre la lógica de planificación del sistema: cómo se calcula la relación entre la cantidad de unidades disponibles y la cantidad de pasajeros a transportar, y por qué, ante un eje de circulación fluida como la avenida Garzón, se optó en su momento por recortar todos los servicios que pasaban por allí. Frente a estas preguntas se planteó la necesidad de avanzar hacia modelos de flota mixtos, con unidades de distinto porte según la zona y el horario, y quedó planteado el compromiso de llevar el conjunto de los reclamos para su análisis y evaluación.

Costos de referencia del sistema (tarjeta STM / efectivo)

A) Boleto común: “1 hora” (incluye trasbordos dentro de esa hora): \$52 con tarjeta STM / \$64 en efectivo.

B) Boleto “2 horas” (para trayectos más largos con trasbordo): \$78 con tarjeta / \$97 en efectivo.

C) Boleto zonal (tarifa reducida dentro de una zona definida por la IM, no equivalente a un cobro por tramos real): \$27 con tarjeta / \$34 en efectivo.

D) Boleto céntrico: \$38 con tarjeta / \$48 en efectivo.

El trasbordo no tiene cargo adicional si se completa dentro de la ventana horaria paga (1 o 2 horas); si se excede ese plazo —como describieron varios vecinos— se abona un boleto completo nuevo.

Fuente: Intendencia de Montevideo, “Tarifas del transporte colectivo urbano”, tarifas vigentes desde el 5 de enero de 2026.

4. Información de la zona

Para contextualizar los planteos recogidos en el encuentro, esta sección reúne información complementaria sobre la oferta de transporte colectivo y la distribución de la población en la zona oeste de Montevideo.

4.1 Líneas de ómnibus que sirven la zona oeste

Según la normativa departamental que regula el servicio de transporte colectivo urbano en la zona oeste conviven, hoy, 4 empresas: una empresa de capital accionario: CUTCSA, una cooperativa de trabajadores UCOT, empresa privada: COETC y la empresa COME S.A.

Estas empresas sirven un conjunto de líneas que pueden agruparse en 4 corredores principales, además de una red de líneas locales, que tienen a la Terminal del Cerro como cabecera propia. Los **4 corredores principales son:**

El primer corredor conecta **Playa del Cerro con Pocitos**: a través de las líneas **17⁵, 76⁶, 163⁷, 185⁸**, atravesando el Cerro y La Teja, con Agraciada como punto de referencia intermedio para varios trasbordos.

El segundo corredor conecta **Playa del Cerro con Ciudad Vieja**: a través de las líneas **125, 133⁹, 370¹⁰ y 524¹¹**

⁵ Desde Terminal de Punta Carretas hasta Terminal de Casabó

⁶ Destino Terminal de Punta Carretas

⁷ Desde Terminal de Pocitos hasta Terminal del Cerro y, en otros casos, hasta Paso de la Arena.

⁸ Destino Terminal de Casabó o Liceo 50

⁹ Desde la Aduana hasta Pajas Blancas, pasando por La Teja

¹⁰ Desde Playa del Cerro hasta Terminal de Portones, pasando por el Centro

¹¹ Sale de Plaza España con destino a Tres Ombúes

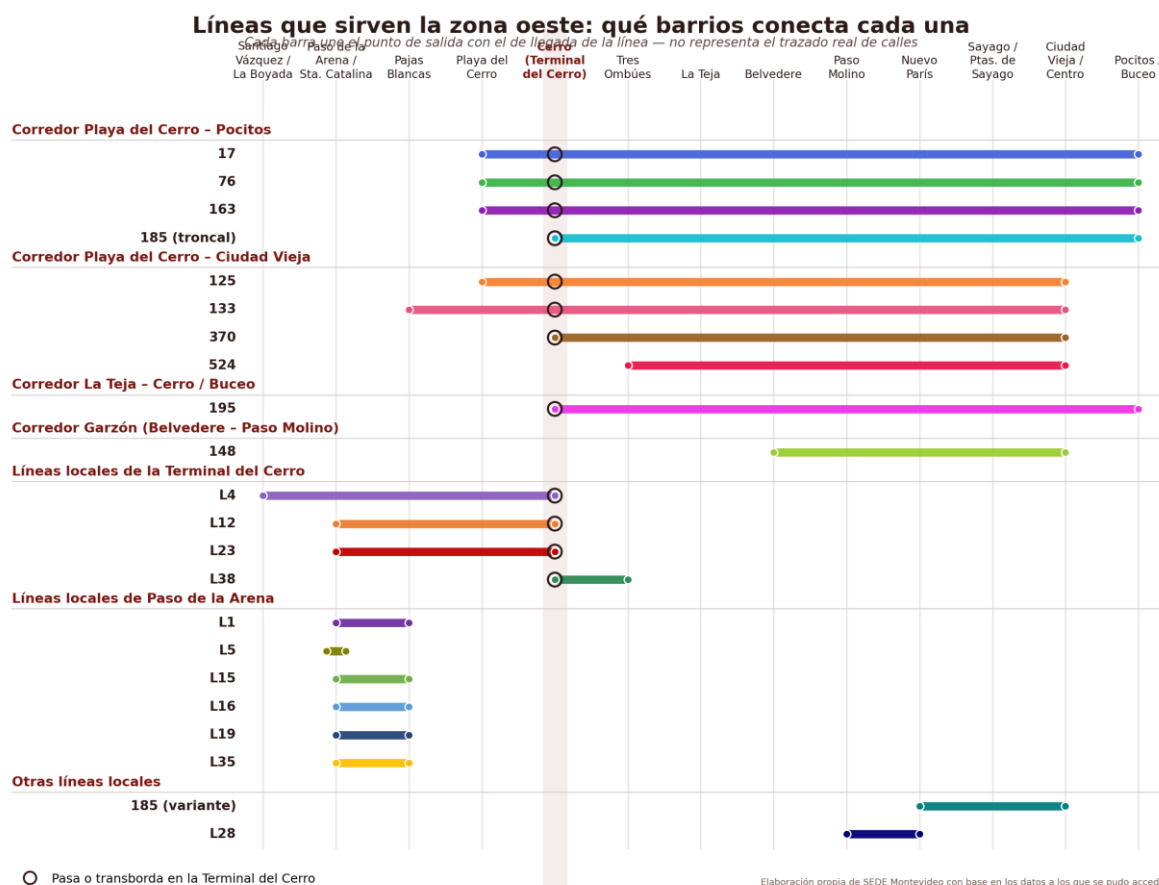
El tercer corredor atraviesa **el entorno de Belvedere y Paso Molino** a través del corredor de la avenida Garzón, con la línea **148**, que conecta Ciudadela/Centro con Aviación Civil (Melilla). Esta línea fue suprimida en 2015 por baja rentabilidad y restituida posteriormente.

El cuarto corredor cubre los **bordes más periféricos de la zona y las líneas locales**: la línea **L1** que conecta Paso de la Arena con Pajas Blancas, **L4** conecta la Terminal del Cerro con La Boyada, línea **L5** que conecta internamente Paso de la Arena, **L12** conecta Casabó con el Cerro, **L15** conecta Terminal del Cerro con Pajas Blancas, **L16 y L19** que conecta Paso de la Arena con Pajas Blancas, **L23** que conecta Terminal del Cerro con Santa Catalina, **L28** que conecta Paso Molino con Nuevo París y la línea **L35** que conecta Paso de la Arena con Punta Espinillo y la Línea **L38** que conecta la Terminal del Cerro con Tres ombúes.

A su vez, por el recorrido que realizan las líneas troncales **17, 76, 125, 133, 163, 185 y 370** conectan el **corredor interno del Cerro y La Teja**. También lo hace la línea **195** que extiende su recorrido hacia el norte, hasta Millán y Raffo, frente al Hospital Casa de Galicia, y continúa su recorrido hacia el Buceo.

En lo que respecta a las **líneas troncales CUTCSA** concentra la mayor parte: **125, 133, 148, 163, 185 y 195** y varias **líneas locales**: **L1, L4, L5, L15, L23, L28, y L35**. **UCOT** opera las líneas **17 y 370** y la local **L12**, **COME S.A** opera la línea **524** y la local **L38**, y **COETC** opera la línea **76** y las locales **L16 y L19** en el entorno de Pajas Blancas y Paso de la Arena.

Un dato relevante: no existe un listado público único y actualizado que permita identificar de forma inequívoca qué empresa opera cada línea de la zona oeste.



Esquema orientativo, no georreferenciado: cada barra une el punto de salida con el de llegada de la línea agrupada por corredor, sin representar el trazado real de calles. El círculo indica que la línea pasa o transborda en la Terminal del Cerro.

La Terminal del Cerro: nodo de trasbordo de la zona

Buena parte de la conectividad interna de la zona oeste depende de un único nodo: la Terminal del Cerro, inaugurada en 2005 en la intersección de la avenida Carlos María Ramírez con Turquía, Pedro Castellino y Ramón Tabárez (en el barrio Cerro Norte), y conocida también por el nombre de la zona donde se ubica, “la curva de Tabárez”. Fue construida específicamente para ordenar el trasbordo entre las líneas que conectan el Cerro con el centro de la ciudad y los servicios locales hacia Paso de la Arena, Pajas Blancas, Santa Catalina, Casabó y playa del Cerro, bajo una tarifa integrada.

Dos décadas después sigue cumpliendo ese rol: de las líneas relevadas en este documento, pasan o transbordan en ella la 76, la 370, la 125, la 163, la 17, la 195, la 133 y la L4; a ellas se suman las líneas locales que tienen a la Terminal del Cerro como cabecera propia: L1, L15 y L23, que conectan ese nodo con Pajas Blancas, el Dique Nacional, playa del Cerro, Santa Catalina y Paso de la Arena.

Es, en los hechos, el punto de trasbordo obligado para buena parte de los desplazamientos internos de la zona oeste, lo que explica por qué su entorno inmediato, por ejemplo, la parada de Carlos María Ramírez y Turquía, señalada en la relatoría como una de las más inseguras del encuentro, concentra tanta circulación de gente y de unidades.

Fuente: Intendencia de Montevideo, “Terminales” (información institucional sobre la red de terminales de Montevideo); LARED21, cobertura de la inauguración de la terminal (2005); relevamiento propio de recorridos que pasan por la Terminal del Cerro.

Antigüedad de los recorridos

No existe un registro público único que permita establecer con precisión desde cuándo no se modifica el recorrido de cada una de estas líneas. La Intendencia de Montevideo publica de forma puntual, línea por línea, los cambios que introduce, por ejemplo, la reestructura de nueve líneas en el eje de la avenida José Pedro Varela en 2019, o la creación de cuatro líneas locales para la zona oeste en 2021, la supresión de la línea L18 en 2023, pero no un historial consolidado y consultable por línea.

De las líneas que sirven directamente a los barrios relevados en este encuentro, hay algunas modificaciones recientes y documentadas, por ejemplo, la 133, que según lo informado durante el encuentro pasó a contar con viajes directos en 2026, a ellas se suman la L4, cuyo recorrido hacia La Boyada fue modificado en mayo de 2024 y ampliado nuevamente el 7 de setiembre de 2026 luego de ser planteado como una necesidad por los vecinos en el encuentro de La Teja, y la línea troncal 185, que trasladó su cabecera de Pocitos a Casabó en 2023, la línea L18 de que conectaba la Terminal del Cerro con la Playa fue suprimida en 2023 y La línea 148, en 2015 por baja rentabilidad y restituida posteriormente.

Para el resto no se identificó registro público de cambios de recorrido o frecuencia en los últimos años, un dato que es en sí mismo relevante: **buena parte de la red que sirve a la zona oeste no parece haber sido objeto de un rediseño reciente, pese a los cambios demográficos y de uso del territorio descriptos en este documento. Las modificaciones, cambios y supresiones relevadas no parecen responder a una lógica de sistema.**

Fuente: búsqueda propia sobre comunicados de la Intendencia de Montevideo relativos a cambios de recorridos (2019-2026); Intendencia de Montevideo, “Nuevo recorrido de la línea L4” (2026); El Observador, cobertura de la ampliación de la línea L4 (2026); “Línea L4 (Montevideo)”; relatoría del encuentro de La Teja.

Línea	Empresa	Zona / recorrido de referencia	Frecuencia informada
17	UCOT	Playa del Cerro – Pocitos / La Teja – Cerro	Intervalo aproximado de 60 minutos (Intendencia de Montevideo, STM).
76	COETC	Playa del Cerro – Pocitos / La Teja – Cerro	Aproximadamente cada 30 minutos; no detiene en Berinduague cerca de las 17 h por ir completo (Intendencia de Montevideo, STM).
125	CUTCSA	Playa del Cerro – Ciudad Vieja	Sin dato numérico oficial disponible; servicio irregular sábados y algunos domingos según la relatoría del encuentro.
133	CUTCSA	Pajas Blancas – Ciudad Vieja (directo)	Hasta 2026, 2 servicios directos por semana y sin servicio los fines de semana;

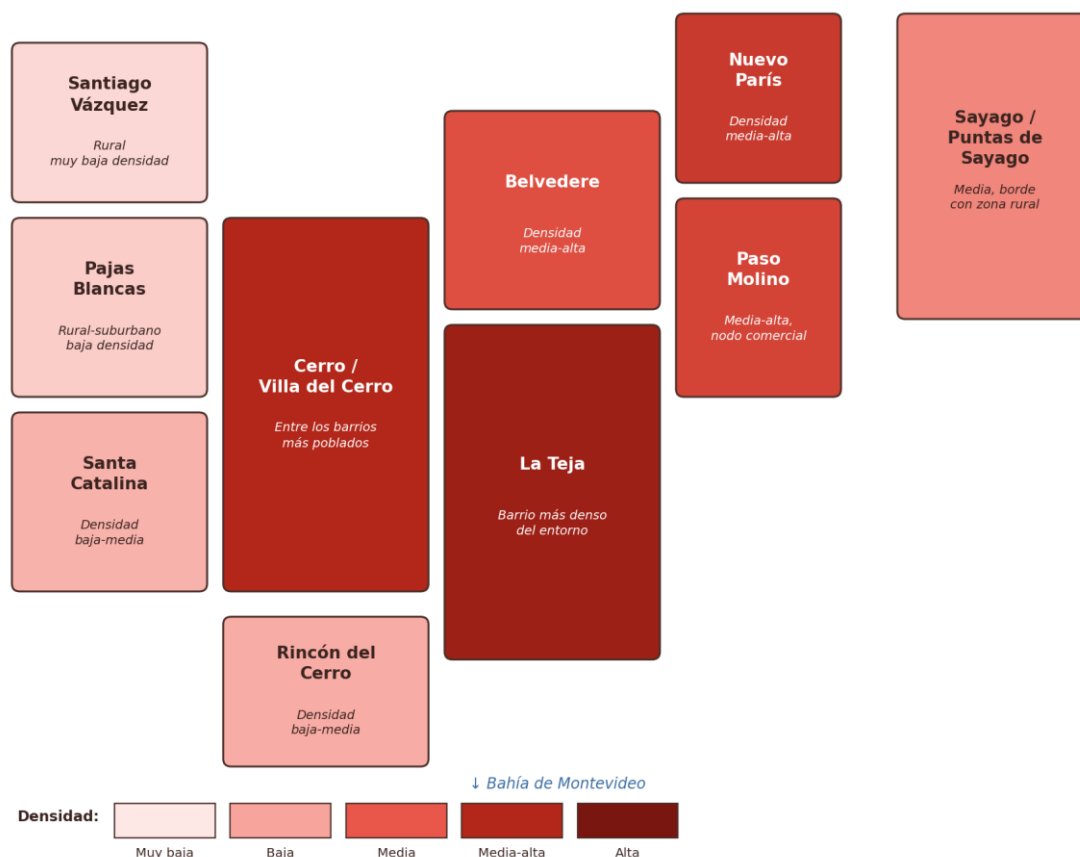
			desde el encuentro, viajes directos (relatoría).
148	CUTCSA	Corredor Garzón: Ciudadela/Centro – Aviación Civil (Melilla)	Sin dato numérico oficial disponible. Suprimida en 2015 por baja rentabilidad y restituida posteriormente.
163	CUTCSA	Playa del Cerro – Pocitos (vía Berinduague y Terminal del Cerro)	Intervalo aproximado de 20 minutos (Intendencia de Montevideo, STM).
185 (troncal)	CUTCSA	Pocitos – Casabó (terminal trasladada en 2023)	6 a 7 servicios por hora, cada 5–10 minutos (Intendencia de Montevideo, STM).
185 (variante)	CUTCSA	Pocitos – Liceo N.º 50	3 salidas diarias en minuta hábil: 6:14 y 11:36 (Pocitos→Liceo) y 13:16 (Liceo→Pocitos) (información aportada a SEDE).
195	CUTCSA	Playa del Cerro – Pocitos / La Teja – Cerro – Millán y Raffo – Buceo	18 a 20 minutos en general; 12 a 13 minutos en hora pico en el tramo Pantanoso–Millán y Raffo (Intendencia de Montevideo, STM).
370	UCOT	Playa del Cerro – Ciudad Vieja (alternativa por Agraciada)	Sin dato numérico oficial disponible.
524	COME S.A.	Tres Ombúes – Ciudad Vieja / Plaza España	Sin dato de frecuencia oficial disponible; duración de viaje de referencia de 37 a 44 minutos según plataformas de terceros.
L1	CUTCSA	Paso de la Arena – Pajas Blancas	Sin dato numérico oficial disponible.
L4	CUTCSA	Terminal del Cerro – La Boyada (circuito); desde el 7/9/2026, parte del servicio se extiende por Camino de las Tropas, av. Luis Batlle Berres y Calle D	Sin servicio nocturno luego de las 23 h (relatoría / Intendencia de Montevideo).
L5	CUTCSA	Círculo interno de Paso de la Arena (hasta Luis Batlle Berres y Camino Gori)	Días hábiles de 7:21 a 21:32; sábados de 8:30 a 19:37; sin servicio domingos y feriados (Intendencia de Montevideo, STM).
L12	UCOT	Casabó – Cerro / Puntas de Sayago – Playa del Cerro	Aproximadamente 1 servicio por hora; primera salida 5:23, última 18:46 (información aportada a SEDE).
L15	CUTCSA	Paso de la Arena – Pajas Blancas	15 a 25 minutos días hábiles; 21 a 40 minutos sábados; 23 minutos a 1 hora domingos (Intendencia de Montevideo, STM).
L16	COETC	Paso de la Arena – Pajas Blancas	Sin dato numérico oficial disponible; sustituye durante el día a la línea nocturna 495.
L19	COETC	Paso de la Arena – Pajas Blancas / Playa de los Cilindros	Servicio muy escaso: 5 salidas los días hábiles y 4 los fines de semana, con intervalos de hasta 4 horas (Intendencia de Montevideo, STM).
L23	CUTCSA	Terminal del Cerro – Santa Catalina	Opera solo los fines de semana, sustituyendo a la línea 186 en ese tramo (Intendencia de Montevideo, STM).
L28	CUTCSA	Paso Molino – Nuevo París (circuito)	Sin dato numérico oficial disponible.
L35	CUTCSA	Paso de la Arena – Punta Espinillo	Frecuencia muy baja, aproximadamente cada 1 hora y 30 minutos, de 5:00 a 21:00 (Intendencia de Montevideo, STM).
L38	COME S.A.	Terminal del Cerro – Tres Ombúes	Aproximadamente cada 35 minutos, de 6:30 a 21:05 (Intendencia de Montevideo, Plan ABC Movilidad Fase 2).

4.2 Mapa de densidad poblacional de la zona oeste

Para contextualizar los planteos recogidos, se elaboró un esquema de concentración poblacional relativa por barrio en la zona oeste de Montevideo, en base al Censo de Población, Hogares y Viviendas 2023 del Instituto Nacional de Estadística (INE) y a los datos demográficos publicados por el Municipio A de la Intendencia de Montevideo, que **registra una población de 203.133 personas en 77.818 viviendas para el conjunto de Paso Molino, La Teja, Belvedere, Cerro, Cerro Norte, Rincón del Cerro, Santa Catalina, La Paloma, Pajas Blancas, Tomkinson, Paso de la Arena y Santiago Vázquez.**

Densidad poblacional relativa - Zona Oeste de Montevideo (Municipio A y entorno)

Esquema de concentración poblacional por barrio, en base a Censo 2023 (INE) y perfil de Municipio A



Fuente: elaboración propia (SEDE Montevideo) en base a INE, Censo 2023, y Municipio A - Intendencia de Montevideo, "Datos demográficos" (población total 203.133 hab., 2023). Esquema orientativo de concentración relativa por barrio; no representa límites catastrales exactos.

Esquema de concentración poblacional relativa por barrio. No representa un mapa de calor georreferenciado con datos censales desagregados por barrio, dato que el INE no publica de forma abierta a ese nivel; refleja el ordenamiento relativo de densidad conocido a partir de las fuentes citadas y del perfil territorial del Municipio A (Observatorio Territorio Uruguay / OPP).

El esquema confirma un dato relevante para la lectura de los reclamos recibidos: La Teja y Villa del Cerro concentran la mayor densidad poblacional relativa de la zona, seguidos por Belvedere, Paso Molino y Nuevo París en un nivel medio-alto. En el otro extremo, Pajas Blancas y Santiago Vázquez presentan una densidad baja y un carácter marcadamente rural-suburbano, lo que explica por qué en esas zonas los reclamos se concentran menos en la saturación de las unidades y más en la falta de infraestructura vial y peatonal (veredas, calles angostas, paradas sin piso) y en la escasa frecuencia de las líneas directas.

4.3 Infraestructura peatonal y paradas de ómnibus

No se identificó una cifra pública que cuantifique específicamente los metros de vereda faltantes dentro de la zona oeste. Sí existe información a nivel de toda la ciudad que permite dimensionar el problema: en mayo de 2026 la Intendencia de Montevideo presentó ante la Junta Departamental un "Plan Veredas"¹² que proponía un préstamo de USD 65 millones (sesenta y cinco millones de dólares americanos) para intervenir 1.710.000 m² de veredas —el 24% del total de la ciudad— en un plazo de 48 meses, a partir de un mapa propio que muestra que las zonas costeras concentran la mayor cobertura de veredas mientras que la periferia (que incluye a la zona oeste) concentra la mayor cantidad de tramos sin vereda o con cobertura parcial.

¹²

Documento "Prioridades Ciudadanas" recuperado de: <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/Prioridades%20Ciudadanas.pdf>

En cuanto a las paradas de ómnibus, sí existe un relevamiento de su estado de infraestructura: en 2022 la Intendencia de Montevideo, a través de participantes del Plan Laboral ABC, relevó la existencia y las condiciones de más de 3.600 paradas de transporte colectivo de toda la ciudad —estado del pavimento, refugio, bancos, iluminación, cartelería y pavimento táctil, entre otros aspectos—, geolocalizándolas mediante una aplicación digital¹³, sin embargo no se logró identificar un informe de dicho relevamiento, una publicación que desagregue esos resultados.

El Boleto Zonal (BZ), creado por la Resolución IMM N.º 3520/06 del 15 de setiembre de 2006, es un beneficio del 50% sobre el boleto urbano común aplicable, específicamente, al tramo que las líneas recorren dentro de un “anillo”, definido por la normativa. Ese anillo está delimitado por la desembocadura del arroyo Colorado en el río Santa Lucía, el río de la Plata, la bahía de Montevideo, la calle Emilio Romero (en el Cerro), los accesos de las rutas 1 y 5 a Montevideo (zona La Isla), el arroyo Pantanoso, la avenida Luis Batlle Berres, los accesos a la ruta 5, el camino Lecocq, el camino Casavalle, la avenida de las Instrucciones, el bulevar Aparicio Saravia, la avenida José Belloni, la avenida 8 de Octubre, el camino Maldonado, Veracierto y el camino Carrasco, hasta cerrar el círculo en los arroyos Carrasco, Toledo, de las Piedras y Colorado.

Página 11

Dentro de ese anillo, la normativa habilita su expendio a todas las líneas, de carácter común o local, que ingresen o circulen por él y los usuarios podrán utilizarlo desde cualquier punto geográfico del anillo y en cualquier sentido del viaje. El valor actual de ese boleto es de \$27 con STM y \$34 en efectivo.

Las unidades que circulan por las vías límite sin ingresar al anillo cobran boleto común, y las que sirven a la Terminal del Cerro mantienen además su propio régimen de trasbordo. Para las que ingresan desde trayectos más amplios, para el tramo del viaje que transcurre dentro del anillo se cobra el boleto zonal, mientras que fuera de él rige la tarifa suburbana correspondiente. En la práctica, el BZ está pensado para las líneas suburbanas o interdepartamentales, como las que prestan servicio en el entorno de La Boyada, Santiago Vázquez o Puntas de Sayago, que ingresan a Montevideo desde fuera del departamento: para el tramo del viaje que transcurre dentro del anillo se cobra el boleto zonal, mientras que fuera de él rige la tarifa suburbana correspondiente. **No es un mecanismo de tarifa reducida para trayectos cortos dentro de una línea como las que conectan La Teja con Ciudad Vieja o el Cerro con La Teja.**

Fuente: Intendencia de Montevideo, Digesto Departamental, Volumen V “Tránsito y Transporte”, artículos R.442.22 a R.442.30 (Res. IMM N.º 3520/06 del 15/09/2006).

4.5 El boleto playa: ¿cómo funcionaba?

El boleto playa se creó como una modalidad tarifaria especial, por Resolución IMM N.º 5042/03, del 2 de diciembre de 2003 y luego, el 30 de abril de 2007, por Resolución IMM N.º 1459/07 incorporada al Digesto Municipal. Pensado específicamente para los viajes de ida y vuelta a las playas de Montevideo, únicamente para los días domingo de la temporada estival, desde el 8 de diciembre de cada año hasta el último domingo de febrero del año siguiente.

Este boleto involucraba a todas las empresas, cada una con un listado específico de líneas habilitadas para venderlo, las cuales se explicitaban en las respectivas resoluciones. Para la zona oeste son especialmente relevantes las líneas 133, 185, 195 y las locales L1, L15, L23 y L35, la 76 y L12 y la 370, que sirven directamente las playas de Punta Espinillo, La Colorada, Pajas Blancas, Cilindros, Santa Catalina, Puntas de Sayago y playa del Cerro.

Funcionaba como un boleto de ida y vuelta: el pasajero abonaba el importe completo en el viaje de ida hacia la costa y debía conservar el boleto para presentarlo, sin costo adicional, en el ómnibus de regreso de la misma línea y la misma empresa, donde el guarda lo anulaba. El regreso solo podía iniciarse en un conjunto cerrado de paradas definidas por la normativa, una terminal o parada específica por cada playa. En esas paradas de regreso no se podía comprar el boleto playa por primera vez, el pasajero debía llegar ya con él desde el origen. Las unidades que prestaban este servicio exhibían un cartel visible en el parabrisas con la leyenda “BOLETO PLAYA”.

No tenía un costo fijo, se redefinía cada vez que se ajustaban las tarifas del transporte colectivo, equivalente al valor de 1,5 boletos del tipo común. En la práctica esto implicaba un descuento real para el viaje de ida y vuelta: en lugar de pagar 2 boletos comunes completos (uno de ida y otro de vuelta), el pasajero pagaba el equivalente a 1,5, ya que el tramo de regreso queda cubierto por la misma tarifa inicial sin cargo adicional.

El último registro público de su utilización fue en diciembre del año 2005, con un costo de \$22 (veintidós pesos uruguayos) luego de ese año dejó de utilizarse, aun cuando el Digesto Municipal mantiene vigente el articulado que lo regula.

Fuente: Intendencia de Montevideo, Digesto Departamental, Volumen V “Tránsito y Transporte”, artículos R.442.19.1 a R.442.19.11 (Res. IMM N.º 5042/03 del 02/12/2003 y Res. IMM N.º 1459/07 del 30/04/2007).

5. Diagnóstico y conclusiones de SEDE Montevideo

A partir de los planteos recibidos, de la relatoría del encuentro y de la información disponible sobre recorridos y frecuencias, SEDE Montevideo identifica un diagnóstico consistente con los nudos de movilidad de la zona oeste señalados en el marco conceptual presentado al inicio del encuentro: conectividad transversal deficiente entre los propios barrios del oeste, convivencia problemática con tránsito pesado y de carga, frecuencias e integración insuficientes del transporte colectivo, e infraestructura peatonal y ciclovial fragmentada.

A este diagnóstico se suma una limitación metodológica relevante, ya señalada en la sección 4.1: no existe información pública sistematizada sobre la evolución reciente de los recorridos y frecuencias de las líneas que sirven la zona oeste. Esta ausencia de datos no es un detalle menor sino parte del diagnóstico: sin un registro público y actualizado de los cambios de recorrido, resulta difícil evaluar si la oferta de transporte se ha adaptado a los cambios demográficos y de uso del territorio descritos en este documento, o auditar si las decisiones de asignación de frecuencias responden a criterios técnicos explícitos. La misma dificultad reaparece, como se detalla en la sección 5.4, en la información sobre infraestructura peatonal y paradas de ómnibus.

Alcance y limitaciones del estudio

Este diagnóstico se apoya en un encuentro único, con participación autoconvocada y sin muestreo probabilístico, por lo que sus hallazgos deben interpretarse como un mapa cualitativo de problemas prioritarios y no como una medición representativa de toda la zona oeste. Asimismo, la información sobre frecuencias y recorridos combina datos aportados por la empresa de transporte, lo relatado por quienes participaron e información relevada en distintas páginas web, incluida la propia Intendencia de Montevideo. Futuras etapas del proceso deberían incorporar información cuantitativa adicional —relevamientos de demanda, conteos de pasajeros, encuestas de percepción— para complementar y contrastar los hallazgos aquí presentados.

5.1 Un sistema con doble velocidad dentro de la propia zona oeste

Los testimonios recogidos muestran una zona oeste con al menos dos realidades de movilidad distintas, que conviene distinguir con precisión porque no son el mismo problema ni se resuelven de la misma manera.

En los barrios de mayor densidad: La Teja, Cerro, Belvedere, Paso Molino, en general tienen una frecuencia programada razonable (entre 20 y 30 minutos para varias de ellas). **El problema es de saturación:** las unidades llegan a la parada ya completas, con toda su capacidad ocupada por pasajeros que subieron antes en el recorrido, y por eso no se detienen a levantar más gente, como ocurre con la línea 76 en el entorno de las 17 horas o con la salida del liceo de Berinduague al mediodía. Es, en otras palabras, **un problema de capacidad de las unidades frente a la demanda en horarios pico**, no de cuántos minutos hay que esperar, y **se agrava por un entorno vial que se colapsa ante cualquier imprevisto**, como ocurre en el acceso al Cerro. Aumentar la frecuencia nominal de esas líneas no alcanza si las unidades adicionales no tienen capacidad suficiente en esos horarios puntuales; **lo que se necesita ahí es más capacidad de transporte exactamente en las franjas de mayor demanda.**

En los bordes de menor densidad: Pajas Blancas, Santiago Vázquez, Puntas de Sayago, Nuevo París, **el problema es de frecuencia y cobertura:** líneas directas que pasan apenas 1 o 2 veces por semana, ausencia total de servicio los fines de semana o fuera de un horario acotado, y una infraestructura vial y peatonal que no acompaña ni siquiera esa oferta mínima. Ahí no hay saturación porque casi no hay oferta que saturar; lo que falta es que el ómnibus pase con una regularidad mínima.

Cualquier propuesta para la zona debe distinguir estos dos problemas, porque una misma solución —por ejemplo, unidades más chicas y frecuentes— puede ser adecuada para un caso y contraproducente para el otro: **en la periferia y para circuitos locales, una unidad más chica pero más frecuente puede ser justamente lo que**

falta; en los barrios densos, en cambio, achicar el tamaño de las unidades en horarios de alta demanda agravaría el problema de saturación en lugar de resolverlo.

A esta doble velocidad se suma una fragmentación operativa que la agrava en los bordes de la zona: las 11 líneas locales identificadas en este documento (L1, L4, L5, L12, L15, L16, L19, L23, L28, L35 y L38) están repartidas entre CUTCSA, UCOT, COETC y COME S.A., y entre dos terminales distintas: la Terminal del Cerro y la Terminal de Paso de la Arena, sin una cabeza de red única que coordine sus frecuencias entre sí. No es, entonces, que a la periferia le falten líneas, de hecho, hay más de una decena sirviendo un territorio relativamente acotado, sino que **esas líneas están fragmentadas entre operadores y entre terminales que no necesariamente coordinan horarios ni frecuencias entre ellos**, lo que puede explicar en parte por qué los vecinos perciben una cobertura pobre pese a la cantidad de líneas nominalmente disponibles.

A los efectos de este trabajo no fue posible encontrar evidencia que muestre que las distintas frecuencias de las empresas respondan a una planificación conjunta. Esto no permite afirmar que haya una competencia horaria entre empresas por los mismos pasajeros, aunque, por el relato del público participante en relación a la saturación parecería que ese podría ser un nudo de conflicto en algunos horarios y corredores. Lo que también resulta fácil de inferir es que las diferencias de frecuencia entre líneas cercanas responden más a la lógica interna de cada empresa que a una visión de red integrada para la zona oeste.

Solo a modo ilustrativo, si tomamos el corredor Playa del Cerro – Ciudad Vieja vemos que circulan en paralelo líneas de tres empresas distintas: la 125 (CUTCSA), la 370 (UCOT) y la 524 (COME S.A.). De un relevamiento manual de la página oficial de la Intendencia de Montevideo surge que la línea 370 tiene una frecuencia de salida cada 10 minutos, la 524 cada 13 minutos y la 125 cada 15 minutos. No se encontró evidencia de que sus horarios estén coordinados entre sí.

No fue posible completar este análisis con datos de minuto a minuto para todas las líneas de la zona, porque esa información no está disponible de forma abierta y consolidada por línea, empresa y franja horaria, y porque el formulario oficial de consulta de horarios de la Intendencia (<https://www.montevideo.gub.uy/app/stm/horarios/>) requiere consultarse línea por línea de forma interactiva. Lo que sí queda claro, incluso con esta limitación, es que la pregunta de si hay superposición o desatención no tiene una única respuesta para toda la zona oeste, sino que depende del corredor y del horario específico. Un análisis sistemático de horarios cruzados entre las empresas que sirven la zona oeste podría identificar oportunidades concretas de complementación horaria sin necesidad de sumar unidades nuevas a la flota y que hoy nadie, ni las empresas por separado, ni la Intendencia, ni SEDE, parece tener una visión consolidada de dónde ocurre cada cosa.

La Intendencia de Montevideo publica en su Catálogo de Datos Abiertos (catalogodatos.gub.uy) conjuntos de horarios teóricos del transporte urbano por línea, empresa, variante, día y punto de control, en formatos CSV y ZIP, sin una actualización frecuente; se trata, en principio, de una base sólida para responder preguntas como las planteadas en este capítulo. Sin embargo, en la práctica el acceso y procesamiento de esos datos requiere conocimientos técnicos de manejo de datos, los archivos no están pensados para una lectura directa, y no se identificó un análisis público ya procesado que cruce frecuencias entre empresas por corredor. El resultado es una paradoja: la información de base existe y es pública, pero no es accesible en la práctica para quien usa el servicio, una organización social o incluso para un equipo técnico sin dedicación exclusiva al tema, lo que erosiona el valor democratizador que en principio debería tener un dato abierto.

Fuente: Intendencia de Montevideo, "Horarios de ómnibus urbanos, por puntos de control – STM" y "por parada – STM", Catálogo de Datos Abiertos del Estado (catalogodatos.gub.uy). Consultado en septiembre de 2026.

Este mismo diagnóstico sobre la falta de datos consolidados no debe opacar un dato auspicioso detectado durante la elaboración de este documento: la ampliación del recorrido de la línea L4 hacia la avenida Luis Batlle Berres, implementada el 7 de setiembre de 2026, se concretó apenas tres semanas después de que se planteara

esa necesidad en el encuentro de La Teja del 15 de agosto. Se trata de un caso puntual y no de una regla general, pero sugiere que, cuando el reclamo es específico y se canaliza a la empresa correspondiente, el sistema puede responder con una velocidad muy superior a la que muestra el resto de los indicadores relevados en este documento.

5.2 El trasbordo como problema central, no como detalle operativo

El encuentro dejó en evidencia que el trasbordo no es un inconveniente menor sino un costo económico real para quienes lo utilizan, medido en tiempo de trabajo y, muchas veces, en un segundo boleto. Este punto conecta directamente con el pilar económico de la movilidad sostenible que plantea SEDE: **una política de movilidad no puede evaluarse solo por el costo de combustible o por el tamaño óptimo de la flota desde la perspectiva de la empresa, sino por el costo total que asume la persona que se traslada**. SEDE recomienda incorporar el costo del trasbordo, en tiempo de espera y en boleto, como variable explícita en cualquier rediseño de recorridos que se evalúe para la zona oeste.

5.3 Los dos proyectos metropolitanos no resuelven, hoy, la zona oeste

Tal como se explicó al inicio del encuentro, ni el corredor de ómnibus biarticulados eléctricos (que conecta Zonamérica y El Pinar con el Centro) ni la fase inicial del sistema tranviario Stadler (cuya Fase 3, “Centro y Oeste”, es la única que alcanza la zona y no tiene fecha de implementación definida) dan una respuesta de corto plazo a los problemas relevados en La Teja. Esto refuerza la necesidad de que las mejoras para la zona oeste se trabajen en el corto plazo directamente con las empresas de transporte que operan en la zona sobre la red existente implementando medidas como ajustes de frecuencias, refuerzo de unidades en horarios críticos, recomposición de líneas cortadas como la 148 y en paralelo a cualquier gestión de más largo plazo vinculada a esos proyectos metropolitanos.

5.4 Seguridad e infraestructura como condición de acceso al transporte

Un hallazgo transversal del encuentro es que, para buena parte de los vecinos, el problema no empieza ni termina en la frecuencia del ómnibus: empieza antes, en el estado de la vereda para llegar a la parada, y continúa en la seguridad de la espera. Paradas sin piso firme, veredas rotas, caminos sin vereda y paradas donde no se ve qué unidad viene detrás de otra son, en los hechos, barreras de acceso al sistema de transporte tan determinantes como la frecuencia misma.

Esto es coherente con el pilar social de la movilidad sostenible que plantea SEDE, y se entiende pertinente que la Intendencia de Montevideo, junto al Municipio, genere acciones a corto plazo que permitan avanzar en soluciones que mejoren la infraestructura existente pero también que generen seguridad, accesibilidad y orden a las personas usuarias del transporte a la hora de acceder a las unidades.

Un hallazgo posterior al encuentro refuerza este diagnóstico. El Plan Veredas presentado en mayo de 2026 (sección 4.3) fue finalmente aprobado por la Junta Departamental en junio de 2026, pero con una reducción sustancial del monto del fideicomiso solicitado: de los USD 65 millones originales a USD 40 millones, una caída cercana al 38%. Al momento de cierre de este documento no se identificó información actualizada sobre cómo se redistribuirán, a partir de ese recorte, las obras previstas para el Municipio A, entre ellas, ambas aceras de la avenida Carlos María Ramírez y las veredas de los asentamientos de Casabó, Santa Catalina, Tres Ombúes y Paso de la Arena. SEDE considera que esta es una pregunta abierta y urgente: una reducción de esa magnitud, sin criterios públicos de priorización territorial conocidos, corre el riesgo de que la zona oeste, ya identificada en el propio mapa de la Intendencia como una de las áreas con mayor déficit de veredas de la ciudad, quede nuevamente relegada.

Tampoco fue posible confirmar el resultado de intervenciones ya comprometidas con anterioridad: el Plan ABC Veredas de 2021, que había incluido a La Teja entre los primeros barrios en repararse, no cuenta con un informe de resultados disponible en la página de la Intendencia. A esto se suma que el propio relevamiento de

2022 sobre el estado de infraestructura de las paradas de ómnibus tampoco tiene un informe público identificable. El patrón que emerge es consistente con el señalado en la sección 5.1 para los horarios de ómnibus: **Montevideo parece diagnosticar y planificar con más frecuencia de la que documenta y comunica los resultados de lo ya ejecutado.**

5.5 Tarifa y equidad territorial

El intercambio sobre el sistema de tarifa plana y el subsidio cruzado que implica (quien viaja pocas cuadras subsidia a quien recorre varias zonas) mostró que buena parte de quienes participaron de la zona oeste no perciben con claridad ese mecanismo ni el boleto zonal como una herramienta a su favor.

La información relevada en la sección 4.4 permite precisar por qué el boleto zonal (BZ) no es una tarifa reducida exclusiva para líneas suburbanas: la propia normativa habilita su expendio en toda línea, común o local, que circule dentro del anillo que delimita la zona, a un valor de \$27 con tarjeta STM (\$34 en efectivo) frente a los \$52 del boleto común. El problema no es entonces de acceso formal sino de fragmentación geográfica y de información: como describieron los propios vecinos en el encuentro, quien viaja de Pajas Blancas al Cerro paga el BZ, pero quien toma la línea 76 en playa del Cerro y se baja en la Plaza Lafone, en La Teja (un trayecto de extensión comparable), paga un boleto común completo, como si hiciera el recorrido íntegro de la línea. A su vez, algunas líneas locales sí tienen el BZ habilitado en tramos donde otras líneas troncales no lo tienen: quien viaja del Cerro a Casabó en la línea L15, por ejemplo, paga BZ. **El resultado es un mapa tarifario que dos personas de barrios similares pueden experimentar de manera completamente distinta según la línea específica que tomen y el punto exacto donde suben y bajan, sin que exista una explicación sencilla y públicamente disponible de por qué.**

La propuesta de cobro por tramos planteada en el encuentro identifica, entonces, un vacío real en el diseño tarifario: no un vacío de existencia, el BZ existe y ya cubre buena parte de la zona oeste, sino un vacío de transparencia y de coherencia interna, ya que la lógica que determina qué trayecto exacto califica no es intuitiva ni está comunicada con claridad a quien viaja. SEDE Montevideo considera que esta distinción merece un relevamiento línea por línea y tramo por tramo, que permita comunicar a las personas usuarias con precisión cuándo corresponde el BZ y cuándo no, y evaluar si extender su lógica de forma más uniforme a los trayectos internos de la zona oeste resolvería la percepción de arbitrariedad detectada en el encuentro.

El caso del boleto playa, descrito en la sección 4.5, aporta un antecedente todavía más contundente sobre el margen de acción disponible: no se trata de un mecanismo vigente y estacional, sino de una herramienta que dejó de utilizarse hace veinte años. Su último registro público de uso data de diciembre de 2005 —con un costo de \$22—, y desde entonces no volvió a implementarse, pese a que el articulado que lo regula sigue vigente en el Digesto Municipal. Es decir: durante dos décadas, el sistema tarifario montevideano contó con un mecanismo ya diseñado, probado y regulado, que integraba trasbordos y reducía a un tercio el costo de un viaje de ida y vuelta a la costa, y optó por no reactivarlo ni reemplazarlo por uno equivalente para los trayectos cotidianos de la zona oeste.

Esto refuerza la idea de que **la limitación no es técnica sino de decisión de política tarifaria**: extender una lógica de integración y descuento por ida y vuelta a los recorridos cotidianos de la zona oeste no requeriría inventar un instrumento nuevo, sino reactivar y adaptar uno que Montevideo ya tuvo y dejó de usar.

Síntesis del diagnóstico

Problema	Causa principal	Recomendación
Saturación en los barrios densos (La Teja, Cerro, Belvedere, Paso Molino)	Insuficiente capacidad de las unidades frente a la demanda en horarios pico	Reforzar la capacidad de flota en las franjas horarias críticas, no solo la frecuencia nominal
Falta de cobertura en la periferia (Pajas Blancas, Santiago Vázquez, Puntas de Sayago, Nuevo París)	Líneas directas de muy baja frecuencia o sin servicio los fines de semana y por la noche	Garantizar una frecuencia mínima en las líneas periféricas, incluyendo fines de semana y horario nocturno

Costo del trasbordo	Tiempos de espera y trasbordos que no calzan con la ventana horaria paga	Incorporar el costo del trasbordo, en tiempo y en boleto, como variable explícita en el rediseño de recorridos
Infraestructura peatonal y de paradas deficiente, con recorte reciente del Plan Veredas	Veredas rotas o inexistentes; paradas sin piso firme ni iluminación; presupuesto de veredas reducido de USD 65 a 40 millones	Priorizar la zona oeste ante el nuevo Plan Veredas y completar el relevamiento de paradas desagregado por barrio
Tarifa que no siempre resulta equitativa ni transparente	El boleto zonal aplica de forma desigual entre líneas y tramos similares, sin criterio comunicado con claridad	Relevar línea por línea la aplicación del boleto zonal y evaluar reactivar una lógica tipo boleto playa para trayectos cotidianos
Falta de datos abiertos utilizables sobre horarios, veredas y paradas	La información existe en el Catálogo de Datos Abiertos pero no está procesada ni es accesible para un uso práctico	Procesar los datos oficiales disponibles y publicar indicadores por línea y por barrio, actualizados periódicamente

6. Referencias

Se listan a continuación, en orden alfabético, las fuentes citadas a lo largo de este documento.

Búsqueda propia sobre comunicados de la Intendencia de Montevideo relativos a cambios de recorridos y frecuencias de líneas de transporte en la zona oeste (2019–2026).

CUTCSA (Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos S.A.). Información de recorridos y frecuencias de líneas urbanas de la zona oeste de Montevideo, aportada a SEDE Montevideo. 2026.

Intendencia de Montevideo. Normativa Departamental — artículo sobre el “boleto playa”, sus reglas de uso y las líneas y empresas habilitadas (Res. IMM N.º 5042/03 y N.º 1459/07). Consultado en septiembre de 2026. <https://normativa.montevideo.gub.uy/articulos/65243>

El Observador. Cobertura periodística de la ampliación del recorrido de la línea L4 hacia la avenida Luis Batlle Berres. 2026.

Instituto Nacional de Estadística (INE). Censo de Población, Hogares y Viviendas 2023. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. “Datos demográficos”, Municipio A. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. Digesto Departamental, Volumen V “Tránsito y Transporte”, artículos R.442.22 a R.442.30 (Res. IMM N.º 3520/06 del 15/09/2006). Normativa Departamental. Consultado en septiembre de 2026. <https://normativa.montevideo.gub.uy/articulos/65245>

Intendencia de Montevideo. Documento “Prioridades Ciudadanas”. Consultado en septiembre de 2026. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/Prioridades%20Ciudadanas.pdf>

Intendencia de Montevideo. “Se analizó estado y accesibilidad de más de 3.600 paradas de ómnibus”. 2022. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. “Tarifas del transporte colectivo urbano”. Tarifas vigentes desde el 5 de enero de 2026. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. “Terminales”. Información institucional sobre la red de terminales de Montevideo. Consultado en septiembre de 2026.

Wikipedia. “Línea 148 (Montevideo)”. Consultado en septiembre de 2026.

Wikipedia. “Línea 163 (Montevideo)”. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. “Nuevo recorrido de la línea L4”. Portal institucional. 2026. Consultado en septiembre de 2026. <https://montevideo.gub.uy/noticias/movilidad-y-transporte/nuevo-recorrido-de-la-linea-l4>

LARED21. Cobertura periodística de la inauguración de la Terminal del Cerro. 2005.

Wikipedia. “Línea 185 (Montevideo)” y “Línea L4 (Montevideo)”. Consultado en septiembre de 2026.

Moovit / mvtdev.com. Horarios publicados de las líneas 76 y 195 en Montevideo. Consultado en septiembre de 2026.

Wikipedia. “Línea 76 (Montevideo)”. Consultado en septiembre de 2026.

“¡Hasta siempre RAINCOOP!”. Nota periodística sobre el cierre de la cooperativa RAINCOOP. Junio de 2016.

Wikipedia. “Rápido Internacional Cooperativo”. Consultado en septiembre de 2026.

Intendencia de Montevideo. “Horarios de ómnibus urbanos, por puntos de control – STM” y “por parada – STM”. Catálogo de Datos Abiertos del Estado (catalogodatos.gub.uy). Consultado en septiembre de 2026.

Moovit. Información de recorridos de las líneas L15, L16, L17, L18, L19, L23, L28, L35 y L63 en el entorno de la Terminal del Cerro y Pajas Blancas. Consultado en septiembre de 2026.

Municipio B, Intendencia de Montevideo. “Plan ABC Veredas”. 2021. Consultado en septiembre de 2026.

Observatorio Territorio Uruguay (OPP). Perfil territorial del Municipio A.

SEDE Montevideo. Relatoría del encuentro “Sede en los Barrios – La Teja”, 15 de agosto de 2026 (fuente primaria).