

Montevideo, 19 de agosto, 1997

DEPARTAMENTO DE
CONDICIONAMIENTO
URBANO

Des. No. 3,012/97

Med: 77346

VISTO: la conveniencia de continuar con el proceso de reestructura del sistema público de transporte colectivo del Departamento;

RESULTANDO: 1o.) que la merma registrada en la venta de boletos, según los estudios realizados sobre la misma, es aproximadamente uniforme en todo el Departamento;

2o.) que la misma se ha acentuado en los últimos 3 años y obedece a razones distintas, de carácter estructural, como el uso del vehículo particular y los cambios en las modalidades de trabajo, o coyuntural como el aumento de la desocupación y la caída del poder adquisitivo de sectores importantes de la población;

3o.) que los estudios mencionados confirman que hay zonas barriales que tienen una oferta limitada de destinos y la comunicación entre ellas resulta dificultosa; muchas personas que viajan en el transporte público deben utilizar dos ómnibus para realizar un viaje entre un punto y otro del Departamento, con lo cual, además de pagar más de un boleto, el tiempo de recorrido resulta excesivo;

4o.) que la actual organización por empresas como característica del transporte, determina barreras para utilizar todas las opciones potenciales del sistema en un punto dado de la ciudad. Por igual razón la actual modalidad de combinaciones y trasbordos no abre todas las posibilidades de aprovechar recorridos distintos de líneas de ómnibus;

CONSIDERANDO: 1o.) que la Intendencia Municipal se orienta a priorizar el sistema colectivo de transporte de pasajeros para asegurar la movilidad de la ciudadanía, con distintas medidas que afectan al tránsito, a la vialidad, al estacionamiento y otras, por ser el más racional, más económico y menos contaminante;

2o.) que el sistema de transporte debe ser, funcionalmente, uno solo, aunque sea servido por distintas empresas;

3o.) que los usuarios del transporte que deben recorrer mayores distancias en la ciudad, sufren las consecuencias de un desarrollo geográfico de ésta, que no está en sus manos controlar;

4o.) que hay numerosas personas que ante la opción de tener que pagar diariamente dos boletos por viaje de ida y de vuelta, no viajan y que los usuarios que actualmente pagan dos boletos por viaje, en forma diaria, económicamente pueden acceder a opciones de transporte individual por igual o menor costo mensual que el transporte público;

5o.) que se debe tender, en un proceso de racionalización del sistema de transporte a mediano plazo, al criterio de que un viaje corresponda a un boleto;

6o.) que se deben ampliar las opciones de destinos, viajes y caminos de viaje para llegar de un punto a otro de la ciudad, como forma de hacer al sistema de transporte mas competitivo y racional en el uso de sus recursos. Es conveniente, por tanto, ofrecer a los usuarios un tipo de boleto que permita combinar integralmente, todos los recorridos actualmente existentes;

7o.) que para poder utilizar boletos que sirvan para efectuar conexiones entre unidades de empresas distintas se debe establecer un mecanismo de administración común de los recursos recaudados;

8o.) que para la utilización de un boleto con administración común, es conveniente contar con una emisión única, centralizada, de los boletos correspondientes;

9o.) que es prudente evaluar sobre bases reales, el impacto económico que la implantación de este tipo de boleto tendrá sobre el sistema de transporte;

10o.) que a los efectos de estimular el uso del transporte público urbano, el valor de este boleto no deberá ser superior a una vez y media el valor de un boleto común;

11o.) que el Art. 17o. de la Ordenanza General del Transporte Público, aprobada por la Junta Departamental de Montevideo el 16 de junio de 1974 según Decreto No. 16.365, establece que "Toda empresa integrante del transporte colectivo de la Ciudad, queda sujeta, de establecerlo así la Intendencia Municipal, a coordinar recorridos propios con recorridos de otra empresa como asimismo venta de boletos y recaudaciones de las líneas coordinadas";

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE MONTEVIDEO
RESUELVE

1. - Créase para el sistema de transporte urbano de pasajeros un boleto válido para viajar en dos ómnibus de la misma o de distintas empresas, en el Departamento de Montevideo.
2. - Dicho boleto se denominará "MONTEVIDEO" y cumplirá con las siguientes condiciones:
 - a) servirá para ser usado por aquellas personas que, debiendo viajar entre distintos puntos del Departamento, se vean obligadas a tomar dos ómnibus para completar un viaje;
 - b) será expedido por los guardas de todas las líneas urbanas de Montevideo, a solicitud de los usuarios, en cualquier punto del Departamento;
 - c) tendrá validez solamente cuando sea usado en un sentido de viaje y el ascenso al segundo ómnibus se realice dentro de los 120 minutos posteriores a la hora ENTERA marcada por el guarda en el momento del ascenso al primero;
 - d) no podrá ser usado en dos ómnibus del mismo o similar recorrido, ni en ómnibus que circulen en sentido contrario, dentro de una misma zona;

- e) no será válido sobre las líneas diferenciales --líneas D--.
3. - El boleto Montevideo deberá ser numerado e impreso con las opciones siguientes, que deberán ser debidamente marcadas por el guarda que lo expide:
- a) día y hora ENTERA VIGENTE en el momento de la expedición;
 - b) zona de origen del ómnibus y zona de ascenso del pasajero. Cuando el ascenso se verifique en los límites de dos zonas, se podrán marcar ambas zonas.
4. - El guarda del segundo ómnibus al que ascienda el pasajero, deberá controlar las zonas de origen, día y hora de emisión del boleto, inutilizarlo y devolverlo al usuario.
5. - Los mecanismos expuestos de marcado del boleto Montevideo podrán ser oportunamente modificados por el Departamento de Acondicionamiento Urbano, para la Empresa COME S.A., a los efectos de no distorsionar la labor del conductor-cobrador.
6. - Los cambios de ómnibus podrán efectuarse en una primera etapa, solo fuera de la Zona Centro - Cordón - Pocitos, entre los límites del Br. Gral. Artigas, Avda. José Pedro Varela, Avda. José Batlle y Ordóñez y las Ramblas comprendidas. La zona habilitante incluirá las propias vías mencionadas, en toda su extensión y las paradas inmediatas ubicadas en los cruces con otras calles transversales.
7. - A los efectos de identificar el origen de emisión del boleto, se dividirá el resto del Departamento en cinco zonas, que serán indicadas en el boleto de la siguiente forma:
- a) Cerro - Paso de la Arena - Belvedere, definida por los límites de Br. Gral. Artigas por el Sur, Avda. Agraciada, Avda. Eugenio Garzón, Islas Canarias, Cno. del Fortín, Tomkinson, Cno. de la Granja, Cno. L. Ed. Pérez, Avda. de los Deportes por el Este, Río Sta. Lucía y Río de la Plata.
 - b) Colón - Lezica - Peñarol, definida por los límites de la Zona Cerro - Paso de la Arena - Belvedere al Oeste, Br. Gral.

Artigas por el Sur, Avda. Burgues, Avda. J. Batlle y Ordóñez, Avda. de las Instrucciones, Cno. Colman, Cno. Carlos A. López, Cno. Cnel. Raíz, Cno. de las Tropas hasta Pedro de Mendoza al Este y límite departamental al Norte.

c) Manga - Crio. del Norte - Hipódromo, cuyos límites serán los de la zona Colón - Lezica - Peñarol al Este, Br. Gral. Artigas, Avda. José Pedro Varela, Br. José Batlle y Ordóñez por el Sur, Avda. D. A. Larrañaga, Mariano Estapé, José Ma. Guerra, Gral. Flores, Ap. Saravia, Rafael, Cno. Repetto, Barrio Capra, Cno. Paso de la Española, Cno. al Paso del Andaluz por el Sur-Este y el límite departamental al Norte.

d) Cno. Maldonado - Maroñas - Unión, cuyos límites serán los de la Zona Manga - Pajas Blancas - Hipódromo al Nor-Oeste, Br. José Batlle y Ordóñez al Oeste, Avda. Italia, Minnessotta, Larravide, J. B. Morelli, Cno. Carrasco, Veracierto, Dr. P. Pérez, Felipe Cardoso, Cno. de Pta. de Rieles al Arroyo Carrasco por el Sur y el límite departamental por el Este.

e) Carrasco - Malvín - Buceo, cuyos límites serán los de la zona Cno. Maldonado - Maroñas - Unión por el Norte, Br. José Batlle y Ordóñez por el Oeste, Rambla por el Sur y Arroyo Carrasco por el Este.

8. - Los ingresos provenientes de la venta del boleto Montevideo, se distribuirán, mediante mecanismos financieros que implementarán las propias empresas de transporte, en forma proporcional al porcentaje de ingresos que cada una tenga por la venta de boletos comunes y boletos Montevideo. La venta de boletos Montevideo, deberá ser tenida en cuenta, además, para la determinación de los pagos por boletos de estudiantes y de pases libres, que percibe cada empresa, con una ponderación equivalente a su precio. Estos mecanismos de distribución serán actualizados en un plazo no mayor a 90 días, a los efectos de corregir eventuales situaciones de desequilibrio que pudieran percibirse y acordar mecanismos definitivos de distribución.

9. - El boleto Montevideo deberá comenzar a ser expedido por las empresas de transporte a partir del 10 de setiembre de 1997.
10. - El precio del boleto Montevideo, a partir del 10 de setiembre y hasta la siguiente modificación general de las tarifas del transporte público urbano, será de \$ 9,00 (nueve pesos uruguayos).
11. - A los efectos de implementar un seguimiento ajustado de la evolución de la venta de boletos, las empresas deberán informar sus ventas a la Intendencia Municipal, mediante declaración jurada, cada 15 días.
12. - Las Empresas deberán dar amplia difusión al sistema del boleto Montevideo y asegurar a los usuarios la disponibilidad y el uso adecuado del nuevo sistema de combinaciones.
13. - Comuníquese al Departamento de Administración de Recursos Financieros, al Servicio de Relaciones Públicas y Comunicaciones y pase a la División Tránsito y Transporte, para la notificación a todas las empresas del transporte colectivo de pasajeros y demás efectos.

(Fdo.) Arq. MARIANO ARANA, Intendente Municipal
Dra. MARIA JULIA MUÑOZ, Secretaria General