

Capítulo 9
**Regulación del transporte público automotor
de pasajeros en los procesos de expansión
urbana de la ciudad de San Salvador de
Jujuy-Argentina 1920-1970**

María Teresa Bovi
Mirta Ruth Gutiérrez

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp09>

SUMARIO

Introducción

El crecimiento demográfico junto a las transformaciones del perfil urbanístico que protagonizara la ciudad de San Salvador de Jujuy entre las primeras décadas del siglo XX hasta 1970 nos permite abordar una cuestión central de ese universo de análisis, aún sin estudio en la literatura local. Se trata de ese complejo vínculo entre expansión urbana y desarrollo del transporte público automotor de pasajeros, no siempre armónico, sino generador de tensiones, obstáculos, conflictos que el Estado municipal pretenderá resolver mediante normativas que regularán los comportamientos de los actores sociales involucrados en aquellos años.

Con disímiles perspectivas y periodizaciones, los trabajos que dan cuenta de las transformaciones ocurridas en la configuración del espacio de San Salvador de Jujuy han puesto su mirada en la expansión urbana ligada al desarrollo arquitectónico (Nicolini; Silva, 1973), al ordenamiento de la ciudad desde la concepción higienista (Fleitas, 2007), a una perspectiva histórica desde su fundación hasta finales del siglo XX (Ulloa, 2010), a la transición a la gran ciudad que subraya sobre las urbanizaciones populares invisibilizadas en la cartografía jujeña (García Moritán, 2010), a las formas de espacialización y su relación con el espacio social (Bergesio; García Vargas; Golovanevsky, 2008); sin descuidar las políticas estatales implementadas frente a nuevos problemas, a la par de las consecuentes demandas sociales. A su vez, crónicas y memorias sobre la ciudad nos permiten reconstruir la secuencia de acontecimientos vinculados a nuestro objeto (Infante, 1980, 1983; Moral, 1990, 2011; Solís, 1998).

Si bien es nutrida la literatura abocada –desde diferentes marcos teóricos, enfoques y temporalidades– al estudio del transporte público automotor de pasajeros en ámbitos urbanos, tomamos como referencia para nuestro trabajo aquellos que centran su visión en la trama de relaciones entre crecimiento urbano, desarrollo del transporte, prácticas de movilidad y políticas públicas (Schvarzer, 1991; Schiavi, 2003; Gruschetsky, 2014). Así,

también, los que analizan las políticas estatales vinculadas a la legislación y regulación del tránsito a partir de la década de los treinta hasta los años de 1990, como una de las cuestiones centrales a resolver por el Estado nacional (Del Cueto, 2018; Del Cueto; Gruschetsky, 2020). Desde el enfoque de la historia social otra obra aborda, en la larga duración, un amplio espectro de temas sobre el transporte público de pasajeros enfatizando en los problemas que involucran a los actores sociales, los conflictos, las prácticas y hábitos culturales, las políticas estatales y de planificación (Badaloni; Galassi, 2011). Otras contribuciones estudian la planificación urbana como disciplina que, originada en la ingeniería civil, necesariamente demanda la actuación de un campo interdisciplinario (Krüger; Orduna; Velázquez, 2017).

Sobre la base de estas consideraciones, nuestro estudio pretende sumar a estos conocimientos la manera en que uno de los servicios urbanos, el del transporte público automotor de pasajeros ligado al crecimiento de la ciudad de San Salvador de Jujuy entre las décadas de los veinte y los setenta, fue materia de reglamentación y regulación por parte de la comuna. En esta dirección abordamos, en el primer apartado, los aspectos vinculados a la configuración espacial de la ciudad de San Salvador de Jujuy y los procesos de expansión urbanística. En el segundo y tercero, ya en el tema central, examinamos, por un lado, la reglamentación del tránsito de los transportes públicos en general y, por el otro, damos cuenta de las etapas por las que transitará el Estado municipal, ya sea como autoridad regulatoria o como prestataria del servicio de transporte colectivo automotor de pasajeros.

San Salvador de Jujuy: configuración y expansión urbana

La provincia de Jujuy está ubicada en el noroeste de Argentina, entre los 23° y 45' de latitud sur, y entre los 65° y 30' de longitud oeste del meridiano de Greenwich; delimitada al este y sur por la provincia de Salta, al norte con el Estado Plurinacional de Bolivia y al oeste con el norte de la República de Chile.

Figura 1 - Provincia de Jujuy



Fuentes: Elaboración propia en base a Saravia, 1960, p. 75.

Asentada en la región de los Valles Centrales a 1259 m s. n. m., San Salvador de Jujuy es la capital de la provincia de Jujuy y cabecera del departamento Dr. Manuel Belgrano. Para el período en el que se inscribe nuestro estudio integraba el departamento Capital y concentraba el 31,3 % de la población total de la provincia; se denominó *Jujuy* hasta el año 1950 que, por

decreto del Ejecutivo provincial, se le restituye en parte el nombre histórico de su fundación, San Salvador de Jujuy.¹ Al departamento Capital lo comprendía un área territorial conformada por treinta y tres distritos, de los cuales San Salvador de Jujuy era, y sigue siendo, el núcleo urbano más importante.

Respecto a la esfera de actuación del gobierno municipal se tomaba como base territorial del radio comunal el asiento real, geográfico y demográfico del municipio en tanto núcleo poblado o centro urbano, y respondía a la tradicional concepción de que el ámbito jurisdiccional del municipio llegaba hasta donde alcanzaban los servicios públicos municipales. Por lo tanto, quedaban afuera de la circunscripción amplias zonas donde no llegaban estos servicios (Consejo Federal de Inversiones, 1971). Este régimen se modificó a fines de la década de los sesenta, cuando se fijó la base territorial de los municipios de la provincia extendiéndose más allá de la ciudad o poblados cabeceras, con lo cual no quedaban áreas sin estar sometidas a la jurisdicción comunal. Asimismo, en la demarcación de los límites se consideraron las vías de comunicación existentes y accidentes geográficos precisos, como vías férreas, rutas importantes, cursos de agua, entre otros; posibles de identificar en la práctica.²

En tal sentido, en la delimitación de su planta urbana –que desde su fundación siguió el modelo de cuadrícula en damero– se pueden apreciar claramente las barreras naturales de los ríos Grande y Xibi-Xibi; accidentes topográficos constituidos por mesetas de laderas abruptas o barrancas y las barreras artificiales, como las vías del ferrocarril; traza que confluye en un “cuello de botella”, dando por resultado un esquema lineal de desarrollo urbano.³

¹ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy (AHPJ). Decreto n° 8184, Exp. n° 336-Q-1950, fecha 12/04/1950. En 1593, Francisco de Argañaraz y Murguía fundó la ciudad con el nombre de “San Salvador de Velazco en el Valle de Jujuy”.

² JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy (AHPJ). Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ), Ley n° 2782, fecha 10/09/1969.

³ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Informe de la Comisión Especial para el estudio integral de los actuales recorridos de las líneas de ómnibus, 12/03/1980.

El emplazamiento de la ciudad hasta finales del siglo XIX permaneció entre los ríos Xibi-Xibi y Grande, y buena parte de los márgenes del “Alto de Quintana”, hoy barrio Ciudad de Nieva. Ya en el tránsito a la nueva centuria y hasta la segunda mitad de los años de 1930, la transformación de su rostro urbano obedeció al progresivo aumento demográfico y a la materialización de un proceso de comunicación que articulará la ciudad con el resto del país –por la extensión de la traza del ferrocarril hasta Bolivia– y con las nuevas urbanizaciones (García Moritán, 2010).

Es, entonces, que esa imagen de “isla constreñida” (Nicolini; Silva, 1973, p. 12) desborda sus barreras naturales con el surgimiento de nuevos barrios en dos zonas suburbanas, las Villas San Martín y Belgrano hacia el norte, en el área de aluvión del río Grande en ambos lados del puente Pérez y, al sur, las Villas de Castañeda y Cuyaya del otro lado del río Xibi-Xibi; Villa Mercedes, hoy Almirante Brown, y San Pedrito. Previamente, la construcción del puente Lavalle conectaba a Villa Gorriti con el centro de la ciudad. Además, se erigían cuatro significativas avenidas: Santibáñez, que bordea el río Grande, posteriormente prolongada hacia el oeste como Avenida Fascio, la 19 de Abril a la par del río Xibi-Xibi; Senador Pérez, que cruza la ciudad de norte a sur y la Avenida Italia, que llegaba hasta el Cementerio El Salvador (García Moritán, 2010; Moral, 1990, 2011; Infante, 1980).

Durante la década de los veinte, los gobiernos radicales – particularmente el de Benjamín Villafañe– continuaron con las obras de alumbrado público, servicio de energía eléctrica en las casas, pavimentación de calles céntricas, aguas corrientes, extensión de cañerías de cloacas, líneas telefónicas, baños públicos, estaciones sanitarias, construcción de otros importantes edificios públicos, ampliación de redes de comunicación y transporte, y las defensas del río Xibi-Xibi (Fleitas; Kindgard, 2006).

Por estos años, el pintor Jorge Bermúdez, que arribaba a nuestra ciudad, así la describía:

Al abandonar la estación, si nunca habéis estado en Jujuy,
pensáis en la ciudad insignificante que pintan en Buenos

Aires, y preparáis el ánimo para justificarlo todo. En cambio, vuestro carruaje asciende por calles asfaltadas, y vais contemplando el añejo caserío colonial que guarda graciosas aristas de otra edad y que de trecho en trecho va dejando un muro para que levante su soberbia una casa moderna, de balcones bronceados, escalinata marmórea y frontispicio de portland. Ruje la vida con una animación que no sospechabais. Automóviles llevando flores humanas, muchachas risueñas y frescas como la selva, cruzan las calles. Coches de viajeros, jinetes típicos, mercancieros y viandantes. Llenos de fervor buscáis en la calle nuevas emociones, y por todas partes asoma el pasado. Los amplios patios abren su fresca perspectiva cubiertos de rosales. Hay muchas flores. Reina el olor y la delicadeza de las rosas y jazmines... (Caras y Caretas, 1920, p. 53-54).

Ciertamente, la influencia europea había transformado el paisaje de esa “aldea colonial” en el casco céntrico, con el sello de sus diseños arquitectónicos en viviendas particulares y en edificios públicos, como la icónica Casa de Gobierno.

Al compás de estas transformaciones se dotaron servicios y bienes indispensables para la vida citadina con una marcada concepción higienista con el fin de controlar el orden social y la proliferación de las enfermedades, neutralizando aquellas actividades consideradas peligrosas, fiscalizando ambientes de riesgo y estableciendo lugares –como el Matadero, la cárcel y la Casa de Tuberculosis– en la periferia de la ciudad y creando instituciones con funciones específicas –Consejo de Higiene, estaciones sanitarias– que junto a las autoridades de los poderes públicos ejercieron este control (Fleitas, 2007).

Ya en las décadas subsiguientes el incesante crecimiento de la ciudad demandaba satisfacer las persistentes necesidades habitacionales, profundizadas por las repercusiones de la crisis mundial de 1929. A la sazón, los gobiernos conservadores jujeños ejecutaron programas de asistencia social, en consonancia con las políticas nacionales en cuanto a un mayor

intervencionismo estatal en la cuestión social. Aunque no lograron resolver el hacinamiento habitacional, priorizaron las áreas de salud y educación frente a las altas tasas de mortalidad infantil y analfabetismo (Fleitas; Kindgard, 2006). Para la época, un funcionario que promovía el turismo de la ciudad afirmaba:

En Jujuy contrasta lo antiguo con lo moderno. A lo largo de sus limpias calles asfaltadas alternan las casas coloniales con edificios recientes. Amplias avenidas corren sobre las barrancas de los ríos que limitan a la ciudad, y el conjunto blanco de los edificios resulta pequeño ante la grandiosidad del panorama circundante (Sánchez de Bustamante, 1939, p. 7).

Trasuntaba en sus palabras la mirada puesta en el radio céntrico, pues, contrastaba ese retrato con los villorrios de casas humildes que se habían instalado en los suburbios, a la vera de ambas riberas y otros, como “Punta Diamante” localizado en la unión de los dos ríos, a escasos metros de la plaza principal (Kindgard, 2017).

En atención al problema habitacional, a partir de 1945 se inició la construcción de dos importantes barrios obreros: los Naranjos y 4 de Junio, obras que serán retomadas por el gobierno peronista de Alberto J. Iturbe y terminadas en 1950; además, dos años antes se había inaugurado la avenida Hipólito Yrigoyen en la margen izquierda del río Xibi-Xibi y más tarde se construiría el puente Tucumán, que unía la vía de acceso a la ciudad por el sur. Un aspecto clave de estas edificaciones respondieron al rol planificador y benefactor que adquirió el Estado, notablemente en materia de obras estatales enmarcadas en el Plan General de Obras Públicas, diseñado por el mismo Iturbe (Jerez, 2013). A su vez, la labor desplegada por la Dirección Provincial de Vialidad en la construcción y reparación de obras de infraestructura viales, como los puentes y caminos carreteros; sumando también obras de reparación, nivelación y enripiado de calles de las villas suburbanas fue lo que permitió la incorporación de los barrios periféricos al ejido urbano (Bovi; Gutiérrez, 2020).

Al concluir la década de los cincuenta, el “fenómeno de explosión urbana” mostraba la rectilínea extensión de la ciudad –siguiendo el curso del río Grande– en todos sus puntos cardinales, incluso, ya a la par de la Ruta Nacional 9 una cadena de nuevas villas poblaba toda la zona (Nicolini; Silva, 1973, p. 13).

En ese contexto y hasta los primeros años de 1960, el frondizismo local, liderado por el gobernador Horacio Guzmán, ejecutará una amplia política social en materia de salud, educación y vivienda. “Esto revela una trascendencia social de hondo significado popular [...]” (Jujuy al Día, 1960), cuya impronta dejó plasmada en un conjunto de edificaciones modernas que alteró el perfil de la urbe al crecer verticalmente, pues se erigieron grandes monobloques en la zona del Parque San Martín y calles lindantes; el Palacio de Tribunales y la sede de la Legislatura. En simultáneo, se construyeron viviendas económicas destinadas a los sectores populares, como el barrio obrero Mariano Moreno y otros complejos habitacionales emplazados en antiguos y nuevos barrios, como los de Ciudad de Nieva, Villa Luján, Gorriti, Alto Castañeda, Villa Las Rosas, 12 de octubre y Bajo Puente Otero (Fleitas; Kindgard, 2006; Kindgard, 2009). Mientras, crecían en la margen izquierda del río Grande los sectores de Los Pelares, Chijra y La Viña (Nicolini; Silva, 1973; García Moritán, 2010).

Al finalizar la década de los sesenta se construyó el puente Argañaraz sobre el río Xibi-Xibi, que permitió conectar el centro de la ciudad con los barrios Cuyaya y Alto Castañeda, y se inauguró la Terminal de Ómnibus fuera del área comprendida entre ambas riberas (Moral, 1990; García Moritán, 2010, p. 64).

Este proceso expansivo de la urbe jujeña, indudablemente, obedeció a un ritmo de crecimiento demográfico ininterrumpido. Entre los primeros años del siglo XX y la segunda mitad de los años de 1935 su población se había triplicado, como resultado del crecimiento natural de sus habitantes, por el arribo de inmigrantes de países vecinos, fundamentalmente bolivianos; ultramarinos, en menor proporción; de las zonas rurales locales y de otras provincias argentinas y, consecuentemente, aumentó también su densidad (Delgado; Fandos; Boto, 2006). Estos movimientos migratorios estaban asociados a la demanda de mano

de obra de variadas actividades, juntamente a la azucarera estaban las agrícolas en los Valles Centrales, mineras en la Puna y Quebrada y terciarias en San Salvador de Jujuy, por su evidente urbanización (Teruel, 2006).

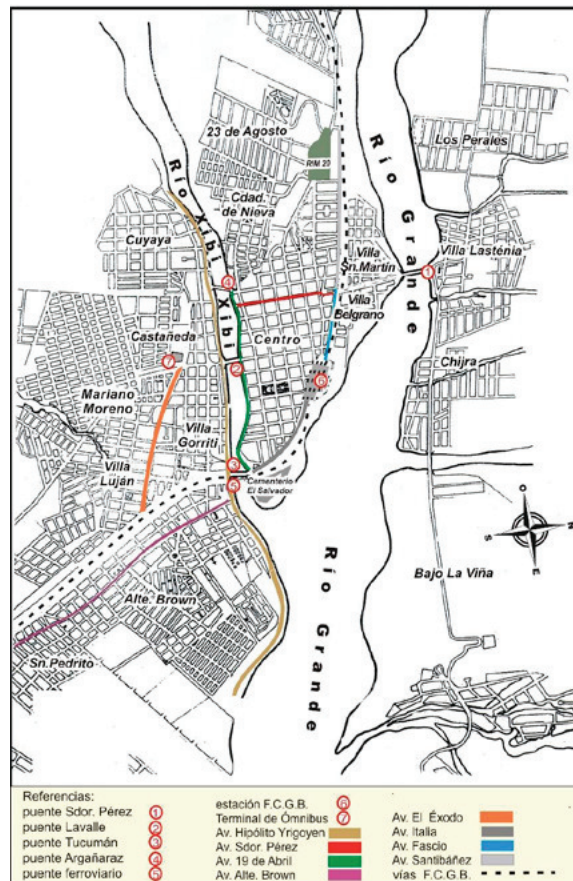
Aunque el crecimiento más notorio lo experimentó a partir de la segunda mitad del siglo XX, en el que se advierte una tendencia de crecimiento vegetativo estable, una disminución de migrantes extranjeros y un trajín de migrantes internos provenientes de otras áreas de la provincia y de Salta (Delgado; Fandos; Boto, 2006). Ahora bien, al examinar los períodos intercensales 1947-1960 y 1960-1970 la población urbana de la ciudad tuvo una variación porcentual del 42% en el primer período y del 87% en el segundo.⁴ El incremento de este primer tramo coincide con la ampliación de la estructura burocrática estatal y las crecientes actividades comerciales que se desarrollaron en su seno, como ciudad capitalina, a partir de la etapa peronista (Jerez, 2014). El segundo, con un exponencial crecimiento, íntimamente vinculado a la expansión de los servicios y al surgimiento de industrias de transformación bajo el amparo de las políticas desarrollistas (Fandos; Marcoleri; Mascareño, 2020).

Respecto a la planificación urbana, podemos dar cuenta de algunos hitos acerca de la creación de organismos del Estado provincial abocados a la tarea de asesoramiento, elaboración de planes y controlar su cumplimiento. Así, en 1948 se creaba el Consejo de Planificación de Obras y Servicios Públicos, integrado por los directores de Vialidad, de Arquitectura, y de Agua y Energía de la Provincia. Tres lustros después se incorporaba un representante del Instituto Provincial de Previsión Social y otros de los Consejos Profesionales (agrimensores, arquitectos e ingenieros), quedando el Consejo bajo la dependencia directa del Ministerio de Hacienda, Economía, Obras Públicas y Previsión Social. En 1970 se integra también la Secretaría Técnica, con lo que sus funciones se amplían al campo de estudios e investigaciones previas en la elaboración de los proyectos urbanísticos con el fin de alcanzar un desarrollo urbano más ordenado (Consejo Federal de Inversiones, 1970, p. 389-392). No obstante –en la etapa que aquí examinamos– solo se elaboraron dos proyectos,

⁴ Anuario Estadístico de la Provincia de Jujuy. Dirección Provincial de Estadística y Censos, Gobierno de la Provincia de Jujuy, 2012.

uno por la Universidad Nacional de Tucumán en 1958 y otro por el Consejo Federal de Inversiones en 1971, que no llegaron a materializarse. Por lo tanto, entre 1920 y 1970 el proceso expansivo de la ciudad no fue acompañado de políticas públicas en materia de planificación urbana que encauzara ordenadamente ese desarrollo (García Moritán, 2010), como se puede apreciar en el plano.

Figura 2 - Plano de la ciudad de San Salvador de Jujuy de 1967



Fuente: Elaboración propia en base al plano n° 7 de Nicolini y Silva (1973, p. 27).

En suma, la expansión de San Salvador de Jujuy entre 1920 y 1970 forjó un desarrollo urbano lineal, siguiendo el curso del río Grande que no fue planificado por el Estado. Simultáneamente, se materializó un proceso de comunicación que articuló la ciudad con el resto del país, al extenderse la traza del ferrocarril hasta Bolivia y superando los escollos naturales mediante accesos artificiales a las vías de acceso a la ciudad capital que la unían con las nuevas urbanizaciones. Vale decir que, por un lado, el desarrollo de una infraestructura vial ubicó a los puentes sobre ambas riberas permitiendo conectar e integrar los barrios suburbanos al ejido urbano primigenio, aunque, por el otro, dicha traza estrangula la ciudad en la confluencia de ambos ríos.

Asimismo, cabe destacar el rol que desempeñó el Estado benefactor como impulsor del acceso a la vivienda propia y a la dotación de una infraestructura sanitaria, escolar y vial, que redundó en unas mejores condiciones materiales de existencia para buena parte de su población (Delgado; Fandos; Boto, 2006).

En este proceso de desarrollo urbanístico, uno de los elementos clave fueron los servicios públicos, es decir, aquellas actividades que llevan a cabo los organismos estatales a los fines de satisfacer las necesidades colectivas, entre ellas el transporte.

Movilidad urbana: regulando el tránsito vehicular

La dinámica de crecimiento y expansión territorial de la ciudad, más allá del radio céntrico, generó una mayor movilidad. Desde luego, ordenar, organizar y normativizar esa movilidad urbana fue la tarea a la que tuvo que abocarse la comuna. Enfocándonos en el transporte urbano y siguiendo el abordaje de la legislación de tránsito desde la perspectiva de la gubernamentalidad (Del Cueto; Gruschetsky, 2020), en este punto examinaremos las principales normas que regulaban el tránsito vehicular, en general, y el del transporte público, en particular.

En las dos primeras décadas del siglo XX recorrían las arterias de la ciudad tipos de transporte de tracción a sangre, como los coches de plaza, jardineras, carruajes y carros, junto a los primeros automóviles.⁵ Ellos ocupaban un lugar prominente y así lo refleja el censo de 1914, que registra para todo el departamento Capital la existencia de un total de 226 carros y carretas, 115 coches y 5 automóviles.⁶ En sus comienzos, la convivencia entre estos modos de transporte no fue armónica, suscitándose conflictos en los que medió el municipio regulando el uso de la vía pública y la circulación. Para estos años, las primeras normas destinadas a ordenar el tránsito vehicular prohibían la circulación por las calles pavimentadas de la ciudad de los vehículos que no estuviesen montados sobre elástico y de los carros tirados por bueyes.⁷ Se fijaron los lugares para aparcamiento, las paradas de los carruajes y de los autos de alquiler, y los precios de las tarifas. Así también se advertía a los conductores que en sus marchas debían conservar invariablemente la mano izquierda.⁸

Si bien a mediados de la década de los veinte comienzan a circular los primeros auto-ómnibus, los transportes de pasajeros utilizados con frecuencia eran los carruajes y los automóviles de alquiler. Estos ofrecían diferentes tipos de servicios dentro del radio urbano y extraurbano (camino rurales) del municipio, como, por ejemplo, viajes ordinarios y de paseos, a los que se sumaban para la

⁵ Los primeros automóviles que circularon por las calles de la ciudad, a partir 1910, fueron de propiedad de dirigentes políticos y empresarios jujeños; entre ellos un Renault Voiturette con cuatro ruedas delgadas, un solo asiento para dos o tres personas de propiedad de Mariano Buitrago y Jorge Zenarruza, y a los pocos años llegaron los automóviles Cadillac de líneas más modernas, traídos por Benjamín Zalazar Altamira y Horacio Pemberton (Sánchez de Bustamante, 1995, p. 376).

⁶ ARGENTINA. Tercer Censo Nacional de la República Argentina, Año 1914. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía. T V, 1919, p. 668. La provincia contaba con un total de nueve automóviles: cinco en el departamento Capital, dos en el Perico del Carmen y dos en el de San Pedro.

⁷ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy (AHPJ). Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ). Fecha 12/08/1916, p. 1220. El peso de los vehículos, inclusive la carga, no podía exceder los 6000 k en los automóviles, los 5500 k en los carros o chatas de cuatro ruedas y los 3000 k en los de dos ruedas.

⁸ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy (AHPJ). Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ). Fecha 08/09/1917, p. 1342-1343.

zona urbana, los servicios fúnebres, de bautismos y casamientos. Las tarifas eran reguladas por la municipalidad y se establecían acorde al modo de transporte, el tipo de servicio, la distancia y/o el tiempo de viaje que demandaba el recorrido.⁹

El crecimiento paulatino del parque automotor generó simultáneamente la demanda de infraestructuras, combustible y talleres mecánicos y, así, ya desde finales de la década de los veinte, el ayuntamiento jujeño reglamentaba y autorizaba la instalación de bombas-surtidores de nafta en sitios públicos como plazas, parques, aceras de la ciudad, bocacalles, puentes y en locales de dominios privados como los garajes y ventas de automóviles.¹⁰ Las primeras bombas-surtidores fueron instaladas por comerciantes locales y por representantes de las empresas *West India Oil Company* y *Anglo Mexican Petroleum Co. Ltda.*¹¹ Este servicio proliferaría con el transcurrir de los años, inaugurando una estación surtidora de YPF en la década siguiente, incentivando el consumo de la nafta nacional:

Sr. Dueño de auto: Si Ud hoy compra la nafta barata, se lo debe a las rebajas que ha introducido la repartición nacional (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), desde que comenzó su labor. No olvide esta circunstancia y provéase del artículo en los surtidores pintados con los colores de NUESTRA BANDERA. Así, hace obra patriótica, y protege sus intereses¹².

El primer reglamento nacional de tránsito vigente desde 1936, previsto en la ley de creación de la Dirección Nacional de Vialidad, tuvo como

⁹JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 34. Fecha 10/02/1928a. Libro copiadador de decretos, resoluciones y ordenanzas del Consejo Deliberante de la Capital periodo 10/10/1922 al 14/01/1929, p. 255-259.

¹⁰JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 44. Fecha 19/05/1928b; Ordenanza n° 73. Fecha 25/09/1928e.

¹¹JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Exp. n° 207-C-1928. Fecha 18/06/1928c; Exp. n° 27-M-1928, fecha 25/08/1928d.

¹²Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). *La Vanguardia*. Jujuy, 7 de febrero de 1930, n° 337.

objetivo homogeneizar las diferentes normativas de las jurisdicciones del país (Del Cueto, 2018). En la ciudad de San Salvador de Jujuy a partir de 1938 las reglamentaciones de tránsito se irán ajustando a las disposiciones de la legislación nacional en la materia.

La ordenanza general de tránsito de ese año, entre los cambios introducidos, modificaba el sentido del desplazamiento vehicular en diferentes arterias de la ciudad, las dimensiones (ancho, altura y longitud) de los vehículos, la reducción del peso de la carga total que debían llevar, y la velocidad máxima y mínima dependiendo de las zonas de mayor o menor concurrencia. Se fijó la obligación del uso de elementos de llamada para el cruce de bocacalles y para los casos en los que el tránsito se viera obstaculizado. Los automóviles, camiones y motocicletas emplearían las bocinas mecánicas o eléctricas, de tono grave; los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, el de campana; en bicicletas, triciclos de reparto y carritos heladeros, el del timbre, y en jardineras y carritos de verduras, el de la corneta a aire.¹³

A partir del año 1946 la Provincia se encontraba acogida al Decreto 12689 de 1945 del Ejecutivo Nacional, ratificado por la Ley N° 13893 de 1946 sobre tránsito en los caminos y calles del territorio argentino.¹⁴ Por Ley N° 1678 comenzó a regir, desde 1947, la patente única para todos los automotores de la Provincia, ya sean de uso particular o público. El 60% de su recaudación se distribuía a las municipalidades y comisiones municipales en proporción al número de vehículos de las respectivas jurisdicciones; también se organiza y reglamenta el Registro Provincial de vehículos automotores.¹⁵

Con el fin de fiscalizar el cumplimiento de las ordenanzas municipales, en 1957 se constituyó, bajo dependencia de la Secretaría de Intendencia, la Dirección General de Policía Municipal, formando parte de ella las Inspecciones de Tránsito, Alumbrado, Higiene y Empadronamiento,

¹³ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 484, fecha 27/01/1938.

¹⁴ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. Decreto 6037-G-H, fecha 01/05/1946a.

¹⁵ JUJUY. Archivo Histórico de la Legislatura de Jujuy (AHLJ). Ley n° 1678, fecha 22/08/1946b.

Ferias y Mercados, Espectáculos, y la Inspección y Vigilancia de Precios.¹⁶ La inspección del tránsito era asidua y se aplicaban penalidades a las infracciones cometidas, tales como la falta de precintos en la chapa patente, el conducir en estado de ebriedad, circular en contramano, exceso de velocidad, entre muchas otras.

Tres años después se sancionó un nuevo código de tránsito que, además de reglamentar todo lo inherente a la regulación del tránsito de vehículos, peatones y uso de la vía pública, establecía como ejido urbano de la ciudad la zona comprendida entre los ríos Grande y Xibi-Xibi, y los barrios San Pedrito, Villa Gorriti, Villa Castañeda y Villa Cuyaya.¹⁷ Otra normativa importante que se sancionó fue concerniente a la explotación del servicio público de automóviles en alquiler. La comuna señalaba que por su incremento en los últimos años era oportuno “[...] garantizar el trabajo de las personas que hacen de esta profesión de taxi-metrista su medio de vida [...]”, para ello se creó el Registro de Automóviles de alquiler y la Libreta de taximetrista.¹⁸

Si bien desde 1948 se había aplicado el uso obligatorio del taxímetro, a los fines de controlar los abusos en el cobro de tarifas, en la práctica esto no ocurría.¹⁹ Con esta nueva disposición, todo vehículo que se quisiera inscribir como taxi debía tener obligatoriamente reloj taxímetro, carrocería cerrada con cuatro puertas y frenos hidráulicos; pintura color “amarillo subido” en la parte superior del torpedo y techo. La verificación física del automotor, como también el control de los relojes taxímetros, se debían realizar cada noventa días en los talleres de la municipalidad. Por su parte, en la libreta de taximetrista se registraban los datos del titular, del chofer auxiliar y del automóvil. Esta normativa, a la vez, reglamentaba la circulación del servicio.

¹⁶ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 92, fecha 28/11/1957.

¹⁷ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 101, fecha 31/08/1960.

¹⁸ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 12, fecha 30/01/1963.

¹⁹ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). Ordenanza n° 779, fecha 20/07/1948.

Más allá de las reglamentaciones de tránsito a la que se abocó la comuna a los fines de organizar y administrar el espacio urbano y suburbano, a mediados de la década de los sesenta la prensa daba cuenta de la ausencia de una planificación urbanística y de una legislación adecuada de la movilidad acorde a la dinámica de crecimiento y expansión territorial de la ciudad:

La ciudad crece, se ensancha, se esquematiza una nueva fisonomía del progreso. Sus calles céntricas han sido perimetradas sin tenerse en cuenta el notable crecimiento que alcanzaría con el tiempo. Es evidente que nuestra ciudad, no ha contado con planeamientos de envergadura en cuanto a su diagramación urbanística, con miras al futuro. San Salvador de Jujuy, es de las ciudades argentinas, la que más automóviles ha incorporado a su seno, en el comparativo con su número de habitantes. Todo ello indica que se hace necesario un estudio y una actualización de las ordenanzas [de tránsitos] pertinente²⁰.

Una pieza clave en este proceso de desarrollo urbanístico que protagonizó la ciudad será, sin duda, el transporte público automotor de pasajeros. A dilucidar las decisiones políticas para reglamentar, regular y administrar el servicio es a lo que nos dedicaremos en el próximo apartado.

El transporte público automotor colectivo de pasajeros

Partiendo de que las políticas públicas involucran a una multiplicidad de actores y son las que crean las condiciones para la articulación entre desarrollo

²⁰ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. *Pregón*. San Salvador de Jujuy, 4 de enero de 1965a, p. 4.

urbano y actividad económica (entre ellas, las destinadas a la infraestructura, siendo los medios de transporte el factor que permite y posibilita la movilidad de las personas en el espacio, por tanto, el objetivo principal de los medios de transporte debe entenderse como la estrategia para relativizar una distancia cada vez más amplia, producto de las transformaciones que sufre el territorio –Miralles-Guasch, 2002–); nos centraremos en las etapas por las que transitará el Estado municipal ya sea como autoridad reguladora o como prestataria del servicio de transporte colectivo automotor de pasajeros.

Antes de entrar a su análisis es importante señalar que el órgano legislativo de los gobiernos municipales tenía la facultad de disponer la prestación de los servicios públicos a los fines de satisfacer las necesidades colectivas de carácter local, siempre que su ejecución no estuviese a cargo de la provincia ni de la nación. La prestación podía ser en forma directa, mediante consorcios, cooperativas, acogimientos o previa obtención de empréstitos, venta o gravámenes de los bienes municipales.²¹ Así, la municipalidad, dentro de su ámbito geográfico de competencia, es la autoridad pública encargada de fijar el marco regulador del sistema de transporte (concesión de líneas, permisos, recorridos, tarifas) y su fiscalización.

Referenciándonos en las fases que distinguen Schiavi (2003) y Schvarzer (1991) para el sistema del transporte urbano hemos identificado, para el sector del servicio público colectivo de pasajeros, las siguientes: una primera etapa que se caracteriza por el capital privado e incentivo estatal; una segunda que refleja la función de Estado empresario y una tercera, que es la del cooperativismo.

1. *Etapas de capital privado e incentivo estatal*

Los primeros registros que se tienen para la ciudad de San Salvador de Jujuy sobre servicios de transporte urbano colectivo de pasajeros datan de

²¹ JUJUY. Archivo Histórico de la Legislatura de Jujuy (AHLJ). Ley n° 169, fecha 21/12/1950. Ley de Municipalidades Públicas.

mediados de la década de los veinte, a partir de que la municipalidad convocó a licitación pública para la concesión de la explotación del servicio de autos-ómnibus de transporte de pasajeros dentro del radio urbano y suburbano de la capital. En el pliego de las condiciones y bases para la licitación pública, los interesados establecían su propuesta consignando, entre otras, la cantidad de vehículos que pondrían en circulación, características de los coches, horarios, tarifa general, garaje de depósito y taller de reparación, duración de la concesión y la garantía personal o pecuniaria oferente.²² Así, entre otros emprendimientos privados, la empresa José Samarkz y Cía. inauguró una línea de ómnibus que conectaba la estación del Ferrocarril Central Norte con los cuarteles del Regimiento 20 ampliando, luego, a tres líneas con itinerarios que recorrían las principales calles de la ciudad (Moral, 1990, p. 67).

En 1927, y a los fines de incentivar las inversiones de capitales privados en este servicio público, el gobierno municipal le concedía a la primera empresa que prestara el servicio permanente y regular una prima anual de \$ 500 m/n y la exención de todo impuesto municipal por el periodo de ocho años. Con un itinerario previamente establecido por la comuna, horarios y condiciones de los vehículos, se requería un servicio de cuatro líneas de auto-ómnibus que tenían como punto de partida y finalización del recorrido la plazoleta 23 de agosto, ubicada frente a la estación ferroviaria. Sus itinerarios se circunscribían a la zona del ejido urbano comprendida entre los ríos Grande y Xibi-Xibi, los cuarteles del Regimiento 20 y el cementerio El Salvador. No obstante, más allá de los incentivos ofrecidos por el gobierno municipal, no hubo oferentes en el tiempo estipulado.²³ Puede haber sido por el riesgo empresarial que significaba asumir una actividad que, quizás,

²² JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza n° 39, fecha 19/01/1925a y n° 52, fecha 19/01/1925b. Libro n° 2 Copias de Decretos, Resoluciones y Ordenanzas del Honorable Concejo Deliberante de la Capital, 10/10/1922 al 14/01/1929, p. 76-77 y 84-85.

²³ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza n° 1, fecha 18/04/1927. Libro n° 2 copias de Decretos, Resoluciones y Ordenanzas del Honorable Concejo Deliberante de la Capital, 10/10/1922 al 14/01/1929, Fs. 193-196, p. 76-85.

se consideraba no suficientemente redituable o, bien, por la falta de capital privado para suministrar un servicio de cuatro líneas.

Será a mediados de la década de los treinta el momento en que el servicio de ómnibus se va a extender más allá de las dos riberas. Se concedió, en exclusividad, al Sr. Alberto Brizuela la explotación de un servicio de ómnibus para pasajeros, por seis años; constaba de tres ómnibus-automóviles con capacidad para veinte pasajeros sentados que debía prestar servicios en la planta urbana de la ciudad; un coche de turismo tipo “bañadera” destinado a excursiones de recreo dentro y fuera del municipio, y de un colectivo de capacidad para diez pasajeros sentados que haría recorridos periódicos a los cuarteles del Regimiento 20, Matadero Municipal, San Pedrito, Villa Gorriti, Fuente de Salud, Villa Cuyaya y otros puntos adyacentes a la ciudad.²⁴ Para esos años, otras de las concesiones que otorgó la comuna fue la explotación de una línea de microómnibus pulman, con capacidad para treinta pasajeros, incorporándose así una unidad móvil moderna en materia de rodaje.²⁵ De este modo, el transporte público iba conectando el núcleo central de la ciudad con las urbanizaciones de la periferia.

A comienzos de los años de 1940, otra empresa de ómnibus, Balut Hnos. gestionaba ampliar sus recorridos hacia las Villas Cuyaya y Gorriti. Los vecinos de esos barrios reclamaban por el mal estado de los coches que circulaban prestando el servicio público de transporte y por el tiempo de demora del servicio. Solicitaron al municipio la ampliación del recorrido de la empresa Balut Hnos. argumentando que esta “[...] miraba por la comodidad de todos lo que como nosotros –que carecemos de otros medios de movilidad– emplean a diario el transporte colectivo, y el deseo es acercar a sus pasajeros a los lugares céntricos de la ciudad, porque todo el comercio principal está ubicado allí”²⁶

²⁴ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza n° 366, fecha 12/12/1934.

²⁵ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Exp. n° 21-G-1937, fecha 13/02/1937.

²⁶ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Expediente. N° 22-B-41, fecha 11/03/1941. A comienzos de 1930 se radicaron en la ciudad de Libertador Gral. San Martín los hermanos Balut, Jorge y José, oriundos de la provincia

En esta etapa, caracterizada por las iniciativas privadas desplegadas en la prestación de un servicio de interés público y en la cual el Estado municipal adjudicaba, fijaba las tarifas y aplicaba sanciones en caso de incumplimientos; las críticas y reclamos sobre la prestación deficiente del servicio era una constante y así lo exponía una publicación de la época:

Desde tiempos muy remotos Jujuy soporta un servicio de ómnibus que es una verdadera rémora. Muy poco y nada se ha hecho para mejorar ese medio de transporte, y es así como al presente la ciudad capital y muy especialmente los pueblos del interior de la provincia se sienten castigados por un estado de cosas tan malo como injustificable (Reflejos de actualidades, 1944).

2. *Etapa del Estado empresario*

En la provincia, y como correlato de los principios económicos del peronismo por estatizar las fuentes de energías y servicios públicos, la nueva Constitución –que rigió desde el 1 de mayo de 1949’ “–, entre otros cambios que introdujo, en su artículo 16 refería a los establecidos en la Constitución Nacional:

Los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado, y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. Los que se hallaren en poder de particulares serán transferidos al Estado,

de Catamarca; ellos compraron un ómnibus Chevrolet con 12 asientos, con el que iniciaron el servicio de transporte de pasajeros desde el Ingenio Ledesma a Libertador Gral. San Martín. Posteriormente se instalaron en San Salvador de Jujuy ampliando los recorridos interurbanos hacia San Pedro, San Salvador de Jujuy, Yuto, Salvador Mazza y Orán.

mediante compra o expropiación con indemnización previa.²⁷

Con esta disposición el gobierno alertaba a los concesionarios de los servicios públicos, entre ellos los de transporte y usinas eléctricas, a mantener en eficiencia la prestación de los mismos, caso contrario serían susceptibles de pasar al dominio estatal si el gobierno así lo consideraba.²⁸ Por otra parte, se modificó el régimen municipal siendo, ahora, el gobernador de la Provincia el jefe inmediato y local de la capital con función de designar al intendente de la comuna.

Dos años antes se había sancionado la Ley de Explotación de servicios públicos de transporte automotor para todo el territorio de la Provincia; por ella, las municipalidades tenían la facultad de reglamentar los servicios de transportes de pasajeros, encomiendas y cargas que recorrían las calles y caminos de sus jurisdicciones.²⁹

En 1950 el servicio de automotores de transporte de pasajeros de la planta urbana y suburbana es expropiado por la municipalidad pasando ella a encarar su explotación. La municipalidad, ahora como prestataria del servicio público, se abocó a su reorganización, fijando los itinerarios de cada línea, sus puntos intermedios y terminales; los horarios; la ampliación del servicio a través de la adquisición de nuevas unidades; como también la reglamentación concerniente al personal incorporado para el servicio: choferes, guardas, inspectores y especializados (mecánicos). Como oficina dependiente de la Inspección General y Dirección de Tránsito, se creó la Administración del Servicio de Transporte que tenía a cargo la dirección, control y administración

²⁷ A partir de mayo de 1956 se derogó la Constitución Provincial de 1949 y se puso en vigencia la de 1935. Decreto-Ley n° 31-GH-1956.

²⁸ JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). *Crónica*. Jujuy, 7 de junio de 1949, n° 4874.

²⁹ JUJUY. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. Ley n° 1792. Explotación de servicios públicos de transporte automotor y su decreto reglamentario. Jujuy: Imprenta del Estado, 1947.

del servicio público de transporte de pasajeros que explotaba la municipalidad. El personal de inspección de ese organismo cumplía la función de controlar el cumplimiento de los horarios, recorridos, paradas, tarifas, boletos de pasajeros, velocidad, entre otros.³⁰

A fines de la década de los cincuenta eran asiduos los reclamos de los usuarios por incumplimiento de los horarios, mala atención, cambios de recorridos, fallas técnicas de las unidades móviles y el elevado número de accidentes de tránsito producidos por este transporte. Se constituyó una Comisión Municipal de Transporte compuesta por los secretarios de Hacienda y Obras Públicas, el administrador de Talleres y Servicio de Transporte, el administrador de la Radio Jujuy LW 8, el empresario de la estación y surtidor de nafta YPF y por delegados de las comisiones de vecinos de las Villas Ciudad de Nieva y Gorriti. Su función era la de expedirse sobre la conveniencia de otorgar o no la prestación de los servicios de transporte de pasajeros en el radio urbano y suburbano de la ciudad.

La Comisión hacía hincapié en que, no obstante la experiencia de más de diez años, se mantuvo un servicio deficiente e ineficaz y que la municipalidad: no era el organismo apropiado para administrar el servicio porque salió de sus funciones retributivas “[...] para responsabilizarse en obligaciones y compromisos impropios a su rol comunal convirtiéndose en empresa [...]”; no estaba en condiciones económicas de afrontar los crecientes déficits que arrojaba el mantenimiento y no disponía de fondos para la compra de nuevas unidades automotores. Por la deficiencia administrativa de la comuna, la Comisión recomendó llamar a licitación para la concesión del servicio.³¹

El servicio de transporte automotor de pasajeros, dentro del radio municipal, se tornaba cada vez más ineficiente, oneroso y de mala calidad. En búsqueda de procurar una solución integral y definitiva, que redunde en beneficio del erario municipal y del público usuario, a comienzos de la década

³⁰ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza n° 7, fecha 20/02/1951.

³¹ JUJUY. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. Exp. n° 170-I-1957, fecha 24/07/1957.

de los sesenta se decidirá privatizar el servicio y su prestación por sociedades privadas o mixtas.

3. *Etapas del cooperativismo: la Cooperativa Obrera de Transporte Automotor Jujuy Limitada*

En el contexto político abierto a partir de la renuncia del presidente Arturo Frondizi por presión militar, en la Provincia, al frente del ejecutivo se encontraba un interventor nombrado interinamente por el poder central. A partir de allí se inauguró en Jujuy una etapa de conflicto institucional e inestabilidad política que se prolongó hasta principios de 1966 (Kindgard, 2009). En el mes de agosto de 1962, el interventor de la comuna ordenó la privatización del servicio municipal de transporte automotor de pasajeros y llamó a licitación pública para la venta de unidades automotores y adjudicación de las concesiones de prestación del servicio, otorgándose cuatro líneas como máximo por cada concesionario oferente.³²

A mediados de 1963 se modificaban las normativas del año anterior, referidas a dos cuestiones distintas: la privatización del transporte automotor y la venta de las unidades vehiculares de la municipalidad.³³ La primera competencia es exclusiva del municipio mientras la segunda, al tratarse de bienes del Estado, solo podía ser autorizada por ley, lo que se hacía imposible dada la coyuntura institucional del momento. De tal modo, se requería el ejercicio de facultades legislativas por parte de la intervención, con cargo de aprobación superior para enajenar las unidades automotrices de la comuna.

Es muy probable que los términos de la licitación hayan desalentado posibles inversores, el hecho es que, entre sus cláusulas, el art. 19 establecía:

³² JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanzas N° 1 y N° 2, fecha 28/08/1962.

³³ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza N° 10, fecha 14/01/1963a.

[...] el concesionario se hará cargo del personal afectado a las líneas a licitarse, de su antigüedad y de los derechos laborales correspondientes a la misma, siendo a cargo del concesionario las indemnizaciones del personal que no continuara a su cargo.³⁴

La solución llegó en 1965, cuando el Concejo Deliberante autorizó al Departamento Ejecutivo a conceder el servicio automotor de transporte de colectivos de pasajeros en la jurisdicción de la municipalidad de la capital a una cooperativa, la que debía estar inscripta legalmente y conformada por empleados y obreros que hubieran prestado servicio en el transporte de pasajeros urbanos y suburbanos de la municipalidad, autorizando también la transferencia de los automotores de propiedad del municipio.³⁵

El 30 de abril se celebró el contrato de compraventa entre la municipalidad de la capital, representada por el intendente Pedro Mario Campos, y los señores Antonio Avelino Colina, Silvano Pinto, Armando Ernesto Poccioni, Víctor Marcelo Gómez, Francisco Velázquez, Milton Girón y Lucio Castells, como integrantes del Consejo de Administración de la “Cooperativa Obrera de Transporte Automotor Jujuy Limitada” (COTAJ). Por ese acto jurídico, la cooperativa adquirió dieciséis ómnibus marca Bedford por valor de \$ 5.000.000 m/n, que debía abonar en cincuenta cuotas mensuales y consecutivas de \$ 100.000 m/n, sin interés.

Se le concedió en exclusividad, por cinco años, el servicio de las líneas que estaban en funcionamiento; la prioridad de la ampliación de las ya existentes y el otorgamiento de nuevos recorridos pudiendo prorrogar a cinco años más. Se le eximió del pago de todo impuesto, contribución y tasas existentes o por crearse, no así del precio de las chapas patentes y precintos; a

³⁴ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Pliego general de bases y condiciones de la licitación para la venta de las unidades automotores y adjudicación de las concesiones de prestación del servicio de transporte de pasajeros. Fecha 14/01/1963b, f. 11.

³⁵ JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. Ordenanza N° 54, fecha 31/03/1965.

la vez, se le otorgó en comodato el garaje de depósito o guarda de los vehículos que poseía la municipalidad en su corralón del barrio Almirante Brown. La cooperativa se comprometía a admitir como socios a todos los empleados y obreros dependientes de la dirección de transporte de la municipalidad de la capital que así lo solicitasen, quedando los mismos obligados a renunciar a los cargos que ocupaban en la municipalidad.

La COTAJ se había constituido el 3 de octubre de 1964 como sociedad cooperativa de trabajo entre obreros y empleados afectados al servicio de transporte de pasajeros de la Municipalidad con un capital ilimitado con acciones individuales transferibles y nominativas de un mil pesos m/n con el objeto de dedicarse al transporte de pasajeros y cargas dentro de la jurisdicción municipal de la capital de la provincia de Jujuy. La duración de la sociedad era ilimitada y no podía disolverse durante la vigencia de los permisos o concesiones otorgados por el Gobierno de la Provincia de Jujuy, Ministerio de Transporte de la Nación o municipalidades. La administración y fiscalización estaba a cargo de un Consejo de Administración compuesto por siete miembros titulares y cinco suplentes, y por un Síndico.³⁶

En un contexto político signado por la intervención federal a la Provincia durante la presidencia de Arturo Illia y la ocupación de los cargos ejecutivos locales por hombres de la Unión Cívica Radical del Pueblo, el 1° de mayo de 1965 la Municipalidad hacía entrega de las unidades móviles del servicio urbano y suburbano de la ciudad a la COTAJ. En la ceremonia de transferencia, y días previos, el intendente Campos manifestaba que la iniciativa del traspaso del servicio significaba “[...] el cumplimiento de uno de los postulados de la plataforma del Radicalismo del Pueblo, que prometió hacer empresarios a los empleados y obreros”.³⁷

La prensa, a pocos días de haber comenzado a funcionar la cooperativa, afirmaba: “COTAJ, una sigla que se hace famosa”. Los exempleados,

³⁶ JUJUY. Poder Judicial de la Provincia de Jujuy. Registro Público de Comercio, N° 2237, Libro XXX, Fs. 272-281.

³⁷ JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). *Pregón*. San Salvador de Jujuy, 3 de abril de 1965b, p. 5; *Pregón*. San Salvador de Jujuy, 3 mayo de 1965d, p. 4.

60 trabajadores del transporte colectivo de la municipalidad eran, ahora, sus dueños. Para los usuarios representaba la esperanza e ilusión de poder disponer de un servicio acorde al ritmo del progreso de la ciudad.

A comienzos de la década de los setenta, un artículo publicado en la revista *Acción Económica* (1971, p. 23-24) daba cuenta del progreso de la Cooperativa:

Ciento treinta personas se necesitan por día para atender los servicios de COTAJ. Sus 43 unidades que normalmente funcionan, hacen un recorrido por día de doce mil kilómetros, y los compromisos laborales exigen una masa de dinero que alcanzan a los diez millones de pesos viejos mensuales. Es una verdadera colmena humana donde cada uno cumple sus funciones con el máximo de responsabilidad.

La COTAJ operaba, ya por esos años, una flota de 53 vehículos, de los cuales 43 eran los que prestaban diariamente los servicios y los otros diez estaban destinados a refuerzos, auxilios y servicios especiales. Las líneas más importantes eran las que servían a los barrios de San Pedrito y al de Mariano Moreno con prolongación a Los Perales, La Viña, Villa San Martín y el Regimiento 5 de artillería. A finales de la década de los setenta, con la cesión de líneas a distintas empresas por parte de la COTAJ, surgen Transporte General Belgrano S.A., Nuestra Señora de Río Blanco S.A., General Lavalle S.R.L. y San Salvador S.A., quienes prestarán servicios, operando por otros recorridos de la ciudad.

Para finalizar y tomando los conceptos de Vuotto (2011) sobre las cooperativas de trabajo, sabemos que generalmente estas se constituyen en tiempos de coyunturas recesivas, por iniciativa de trabajadores desocupados, o como recompra o recuperación de empresas de capital convencionales en declinación; son sus características principales brindar trabajo a sus asociados, la adhesión libre y voluntaria de sus miembros, cierta regulación interna y la

autonomía e independencia ante el Estado en sus relaciones de trabajo y de gestión, y en la disposición y manejo de los medios de producción (Vuotto, 2011, p. 14-15). En este sentido, en un clima de época de efervescencia social, en el cual ni el Estado ni el sector privado pudieron o tuvieron interés en ocuparse de ese servicio público, la reestructuración integral del sistema del transporte público automotor de pasajeros implicó, por lo menos hasta fines del periodo analizado, un cambio importante para la comuna y para los usuarios.

Conclusiones

En este trabajo se presentó un acercamiento histórico de la evolución demográfica y urbanística de la ciudad de San Salvador de Jujuy y los cambios producidos en la regulación y reglamentación del tránsito y del transporte público automotor de pasajeros.

El progresivo crecimiento demográfico de la ciudad de San Salvador de Jujuy entre 1920 y 1970 produjo cambios en su fisonomía urbana al rebasar sus límites originales con el surgimiento de nuevas barriadas, al compás de la dotación de servicios indispensables para la vida ciudadana. El gobierno municipal implementó una serie de normativas destinadas a la organización y administración del espacio urbano y suburbano, y a la reglamentación del tránsito que reguló el sistema de transporte público y de vehículos particulares, tanto de pasajeros como de cargas, siendo protagonista fundamental en la movilidad urbana el transporte colectivo automotor de pasajeros.

Bajo los gobiernos peronistas se ampliaron los servicios de transporte de pasajeros con el surgimiento de los autos de alquiler particulares con taxímetro, mientras la municipalidad incrementó el número de unidades expandiendo el servicio con nuevas líneas en el radio urbano y suburbano. Con el propósito de controlar el cumplimiento de las ordenanzas municipales, a mediados de la década de los cincuenta se crearán organismos para tal fin. No obstante, hacia finales de esos años, el servicio de transporte automotor de pasajeros dentro del radio municipal se tornó ineficiente, por lo que se

decidió privatizar el servicio y su prestación mediante sociedades privadas o mixtas. Así, se constituyó como beneficiaria una cooperativa conformada por empleados y obreros municipales, a mediados de la década de los sesenta. Estos hitos en el servicio de transporte público de pasajeros nos permitieron capturar la evolución y complejización de las dinámicas urbanas y del transporte, como bien sintetiza esta nota: “De noche, en Jujuy, es lindo caminar sin rumbo fijo por las calles de la ciudad [...] De día las calles, las veredas, tienen otro semblante. Hay horas en que se pueblan de gente apresurada, de ramilletes de personas que esperan en las esquinas los ómnibus. Otras en que una calma de sol y apatía flota en el aire”³⁸

Referencias bibliográficas

ANUARIO Estadístico de la Provincia de Jujuy. Dirección Provincial de Estadística y Censos. Jujuy: Gobierno de la Provincia de Jujuy, 2012.

ARGENTINA. **Tercer Censo Nacional de la República Argentina**. Año 1914. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía. T V, 1919, p. 668.

BADALONI, L.; GALASSI, G. (coord.). **Historia del Transporte Público de Rosario (1850-2010)**. Rosario: Ente del Transporte de Rosario - ISHIR - CESOR/ CONICET, 2011.

BERGESIO, L.; GARCÍA VARGAS, A.; GOLOVANEVSKY, L. Continuidades, desplazamientos y rupturas en los procesos de estructuración/desestructuración espacial en San Salvador de Jujuy. *En: JORNADAS DE SOCIOLOGÍA DE LA UNLP*, 5., 2008, La Plata. **Anuales** [...]. La Plata: Universidad Nacional de La Plata/Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación/Departamento de Sociología, 2008. Disponible en: <https://www.academica.org/000-096/518>. Acceso en: 23 jun. 2021.

³⁸ JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPI). *Pregón*. San Salvador de Jujuy, 05 de abril de 1965c.

BOVI, M. T.; GUTIÉRREZ, M. R. La Dirección de Vialidad de la Provincia de Jujuy bajo la gestión de Alberto J. Iturbe 1946-1952. *En*: FANDOS, C.; FLEITAS, M. S. (org.). **Jujuy bajo la lupa**. Cuestiones de poder, política y actores de la historia del siglo XX. San Salvador de Jujuy: Cuadernos del Duende, 2020.

CARAS y CARETAS. **Legare Street Press**, Buenos Aires, n. 1147, p. 53-54, set. 1920.

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES - CFI. **Bases para el ordenamiento espacial y urbano del área Jujuy-Palpalá y estudio de factibilidad técnico-económica de la localización de un parque industrial en Palpalá**. Buenos Aires: Consejo Federal de Inversiones, 1970.

DEL CUETO, C. Ordenar el tránsito. Leyes y regulaciones de tránsito en la República Argentina 1936-1994. **Pasado Abierto**, Sarmiento, v. 4, n. 8, p. 112-129, 2018. Disponible en: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/3027>. Acceso en: 15 jun. 2021.

DEL CUETO, C. M.; GRUSCHETSKY, V. Ir por la derecha. Políticas públicas y prácticas de movilidad a propósito del cambio de mano durante el primer peronismo. **Pasado Abierto**, n. 12, p. 7-36, 2020. Disponible en: <https://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto/article/view/4555/4736>. Acceso en: 15 jun. 2021.

DELGADO, F.; FANDOS, C.; BOTO, S. Mundo urbano y agrario: los Valles centrales. *En*: TERUEL, A.; LAGOS, M. (dir.). **Jujuy en la historia**. De la colonia al siglo XX. Jujuy: UNIHR/FHyCS/EdiUnju, 2006.

FANDOS, C.; MARCOLERI, M. E.; MASCAREÑO, A. Desindustrialización selectiva y “Planificación de la Miseria” en Jujuy. Aportes al estudio de la economía provincial en tiempos de la dictadura militar (1976-1983). *En*: FANDOS, C.; FLEITAS, M. S. (dir.). **Jujuy bajo la lupa**. Cuestiones de poder, política y actores de la historia del siglo XX. San Salvador de Jujuy: Cuadernos del Duende, 2020.

FLEITAS, M. S.; KINDGARD, A. Entre la legalidad y la proscripción. Políticas públicas y lucha obrera. 1918-1976. *En*: TERUEL, A.; LAGOS, M. **Jujuy en la historia**. De la colonia al siglo XX. Jujuy: UNIHR/FHyCS/EdiUnju, 2006.

FLEITAS, M. Ordenamiento del espacio urbano e higiene pública: San Salvador de Jujuy a comienzos del siglo XX. **Estudios del Hábitat**, Buenos Aires, n. 9, p. 33-46, 2007. Disponible en: <https://www.fau.unlp.edu.ar/web2018/wp-content/uploads/2018/10/estudiosdelhabitat-vol9-MirtaFleitas.pdf>. Acceso en: 15 jun. 2021.

GARCÍA MORITÁN, M. De la cuadrícula de control a la gran ciudad. *En*: GARCÍA VARGAS, A. (org.). **San Salvador de Jujuy como texto: imágenes y relatos de la ciudad**. San Salvador de Jujuy: EDIUNJu, 2010.

GRUSCHETSKY, V. Las nuevas formas de movilidad en la ciudad de Buenos Aires: El avance de los automotores y la política municipal - 1900-1940. *En*: CASTILLO, S.; MARDONES P. M.; VILA, M. W. (ed.). **Urbanismo y Transporte Público**. Miradas al siglo XX. Buenos Aires: RIL Editores, 2014. p. 47-72.

INFANTE, F. **Calles de mi Ciudad**. El Porque de sus Nombres. San Salvador de Jujuy: Talleres Gráficos Gutenberg, 1980.

INFANTE, F. **El libro de los Intendentes**. San Salvador de Jujuy: Municipalidad de San Salvador de Jujuy, 1983.

ISLAS RIVERA, V. M.; LELIS ZARAGOZA, M. Análisis de los Sistemas de Transporte. **IMT**, México-Sanfandila, v. 1, n. 307, p. 1-55, 2007. Disponible en: <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt307.pdf>. Acceso en: 12 mar. 2021.

JEREZ, M. Peronismo, planificación y Estado en el Noroeste Argentino: Iturbe y el Plan Cuadrienal de Obras Públicas en la Provincia de Jujuy (1947-1950). **Boletín Americanista**, Barcelona, 2, n. 67, p. 163-182, 2013.

JEREZ, M. Notas sobre el mundo del trabajo urbano en Jujuy en los inicios del primer peronismo. III Jornadas Nacionales sobre estudios regionales y mercados de trabajo. Universidad Nacional de Jujuy (Facultad de Cs. Económicas y Unidad de Investigación en Comunicación, Cultura y Sociedad de la Facultad de Humanidades y Cs. Sociales) y Red SIMEL, San Salvador de Jujuy, 2014. *En*: ACTAS ACADÉMICAS. Disponible en: <https://www.academica.org/iii>.

jornadas.nacionales.sobre.estudios.regionales.y.mercados.de.trabajo/48.pdf.
Acceso en: 12 mar. 2021.

JUJUY Al Día. **Publicación de interés general**. San Salvador de Jujuy: Talleres Gráficos Gutenberg, 1960.

JUJUY. Archivo Histórico de la Legislatura de Jujuy (AHLJ). **Ley n° 1678**. Fecha 22/08/1946. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1946b.

JUJUY. Archivo Histórico de la Legislatura de Jujuy (AHLJ). **Ley n° 169**. Ley de Municipalidades Públicas. Fecha 21/12/1950. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1950.

JUJUY. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Exp. n° 170-I-1957**. Fecha 24/07/1957. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1957.

JUJUY. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Ley n° 1792**. Explotación de servicios públicos de transporte automotor y su decreto reglamentario. Jujuy: Imprenta del Estado, 1947.

JUJUY. Consejo Deliberante de la Capital. **Libro copiador de decretos, resoluciones y ordenanzas del Consejo Deliberante de la Capital, periodo 10/10/1922 al 14/01/1929**. San Salvador de Jujuy: Consejo Deliberante de la Capital, 1929a, p. 255-259.

JUJUY. Poder Judicial de la Provincia de Jujuy. **Registro Público de Comercio n° 2237**. Libro XXX, Fs. 272-281. San Salvador de Jujuy: Poder Judicial de la Provincia de Jujuy, s.d.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Informe de la Comisión Especial para el estudio integral de los actuales recorridos de las líneas de ómnibus**. Publicado en 12/03/1980. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1980.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 34**. Fecha 10/02/1928. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1928a.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 44**. Fecha 19/05/1928. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1928b.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 73**. Fecha 25/09/1928. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1928e.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Exp. n° 207-C-1928**. Fecha 18/06/1928. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1928c.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Exp. n° 27-M-1928**. Fecha 25/08/1928. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1928d.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 484**. Fecha 27/01/1938. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1938.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 92**. Fecha 28/11/1957. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1957.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 39**. Fecha 19/01/1925. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1925a.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 52**. Fecha 19/01/1925. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1925b.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Libro de Copias de Decretos, Resoluciones y Ordenanzas del Honorable Concejo Deliberante de la Capital, período 10/10/1922 al 14/01/1929**. Vol. 2. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1929b, p. 76-77, 84-85.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 101**. Fecha 31/08/1960. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1960.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 12**. Fecha 30/01/1963. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1963.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy (AHMSSJ). **Ordenanza n° 779**. Fecha 20/07/1948. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1948.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 1**. Fecha 18/04/1927. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1927.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 366**. Fecha 12/12/1934. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1934.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Expediente n° 21-G-1937**. Fecha 13/02/1937. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1937.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Expediente n° 22-B-41**. Fecha 11/03/1941. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1941.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 7**. Fecha 20/02/1951. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1951.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanzas n° 1 y n° 2**. Fecha 28/08/1962. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1962.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 10**. Fecha 14/01/1963. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1963a.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Pliego general de bases y condiciones de la licitación para la venta de las unidades automotores y adjudicación de las concesiones de prestación del servicio de transporte de pasajeros.** Fecha 14/01/1963. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1963b, p. 11.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Municipalidad de San Salvador de Jujuy - AHMSSJ. **Ordenanza n° 54.** Fecha 31/03/1965. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1965.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ).** Ley n° 2782, de 10/09/1969. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1969.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ).** San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 12/08/1916. p. 1220.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Boletín Oficial de la Provincia de Jujuy (BOPJ).** San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 08/09/1917. p. 1342-1343.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Decreto n° 8184.** Exp. n° 336-Q-1950, de 12/04/1950. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1950.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Archivo Histórico de la Provincia de Jujuy - AHPJ. **Decreto n° 6037-G-H.** Fecha 01/05/1946. San Salvador de Jujuy: Secretaría de Cultura, 1946a.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **Crónica.** Jujuy, 7 de junio de 1949, n° 4874.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **La Vanguardia.** Jujuy, 7 de febrero de 1930, n° 337.

JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **Pregón.** San Salvador de Jujuy, 4 de enero de 1965a, p. 4.

- JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **Pregón**. San Salvador de Jujuy, 3 de abril de 1965b, p. 5.
- JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **Pregón**. San Salvador de Jujuy, 05 de abril de 1965c.
- JUJUY. Secretaría de Cultura. Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy (HBPJ). **Pregón**. San Salvador de Jujuy, 3 mayo de 1965d, p. 4.
- KINDGARD, A. En los márgenes de la periferia. Mundo popular urbano y condiciones de vida en la ciudad de Jujuy (Argentina) en la década de 1930. **Revista Historia Autónoma**, Madrid, n. 11, p. 161-178, 2017. Disponible en: <https://revistas.uam.es/historiaautonoma/article/view/8543>. Acceso en: 20 dic. 2022.
- KINDGARD, A. Tradiciones políticas y orientación popular. Jujuy, 1958-1964. Liderazgos en disputa en tiempos de proscripción. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009. *En*: ACTA ACADÉMICA. Disponible en: <https://cdsa.academica.org/000-008/129.pdf>. Acceso en: 12 mar. 2021.
- KRÜGER, R.; ORDUNA, M. B.; VELÁZQUEZ, M. La interdisciplinariedad en la planificación del transporte urbano. *En*: MÜLLER, A. **Transporte urbano-metropolitano**. Buenos Aires: Eudeba, 2017.
- MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transporte**. El binomio imperfecto. Barcelona: Ariel, 2002.
- MORAL, M. A. **Memoria de la ciudad de San Salvador de Jujuy en su centenario**. San Salvador de Jujuy: Editorial del autor, 1990.
- MORAL, M. A. **Crónica histórica del centro de la ciudad de San Salvador de Jujuy y sus calles**. San Salvador de Jujuy: Municipalidad de San Salvador de Jujuy, 2011.
- NICOLINI, A.; SILVA, M. **San Salvador de Jujuy 1561-1961**. Desarrollo urbano y arquitectónico. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 1973.

- REFLEJOS de Actualidades. **Revista Semanal Jujuy**, San Salvador de Jujuy, feb. 1944.
- REVISTA ACCIÓN ECONÓMICA. San Salvador de Jujuy, 1971, p. 23-24.
- SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, T. **Biografías Históricas de Jujuy**. San Salvador de Jujuy: Universidad Nacional de Jujuy, 1995.
- SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, T. **Itinerarios y lugares de turismo en la Provincia de Jujuy**. San Salvador de Jujuy: Imprenta del Estado, 1939.
- SARAVIA, T. **Geografía de la Provincia de Jujuy**. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Instituto Militar, 1960.
- SCHIAVI, A. G. **De arena política a actor principal. Reconstruyendo la estatidad en el transporte automotor**. Segundo Congreso Argentino de Administración Pública. Sociedad, Estado y Administración. Disponible en: https://aaeap.org.ar/wp-content/uploads/2018/02/Schiavi_Alejandro.pdf. Acceso en: 16 abr. 2021.
- SOLIS, M. **Jujuy en la década del 50**. Los años del cambio. San Salvador de Jujuy: Ediciones Culturales San Salvador, 1998.
- SCHVARZER, J. Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires, Argentina. **Fondo Documental CISEA-CESPA**, Buenos Aires, n. 408, 1991. Disponible en: <http://www.jorgeschvarzer.com.ar/#documentos>. Acceso en: 1 ago. 2021.
- TERCER Censo Nacional de la República Argentina Año 1914. Buenos Aires: Talleres Gráficos de L. J. Rosso y Cía., 1919.
- TERUEL, A.; LAGOS, M. **Jujuy en la historia**. De la colonia al siglo XX. San Salvador de Jujuy: EdiUnju, 2006.
- ULLOA, M. Ciudad e historia: un largo camino. *En*: GARCÍA VARGAS, A. (ed). **Ciudad**. San Salvador de Jujuy como texto. San Salvador de Jujuy: EdiUnju, 2010.
- VUOTTO, M. **El cooperativismo de trabajo en la Argentina**: contribuciones para el diálogo social. Lima: OIT/Programa Regional para la Promoción del Diálogo y la Cohesión Social en América Latina, 2011.