



SOBRE RUEDAS

CUANDO LOS VEHÍCULOS SE VOLVIERON DEMASIADOS

En las primeras décadas del siglo XX, en México surgió un modo de vida donde los transportes se volvieron un elemento indispensable del desarrollo urbano gracias a su capacidad de abatir las distancias entre los hogares y los centros de trabajo, las escuelas, los lugares de diversión y las casas de familiares y amigos.

En el nuevo siglo, el transporte de pasajeros se convirtió en una necesidad creciente, tanto para los habitantes de la Ciudad de México como para los de varias capitales de la República. La expansión urbana y el avance económico fueron entonces sinónimos del progreso nacional reflejado en el crecimiento de la población, así como en el número y tipos de transporte encargados de comunicar a la ciudad con pueblos, villas y barrios en un menor tiempo.

Este auge del transporte en la vida cotidiana, además de impactar positivamente a la economía y la sociedad (mayor circulación y movilidad), se posicionó como uno de los objetivos prioritarios de los gobiernos posrevolucionarios, determinándolos a beneficiar con más y mejores transportes a las industrias, a los comerciantes y, sobre todo, al traslado de productos provenientes de las diferentes zonas rurales. Edificar a la nueva nación implicó entre otras medidas, dotarla de sistemas de transporte que los liberaran de una vez por todas de la lentitud y la condena de la incomunicación.¹

México crece al ritmo de sus comunicaciones y transportes

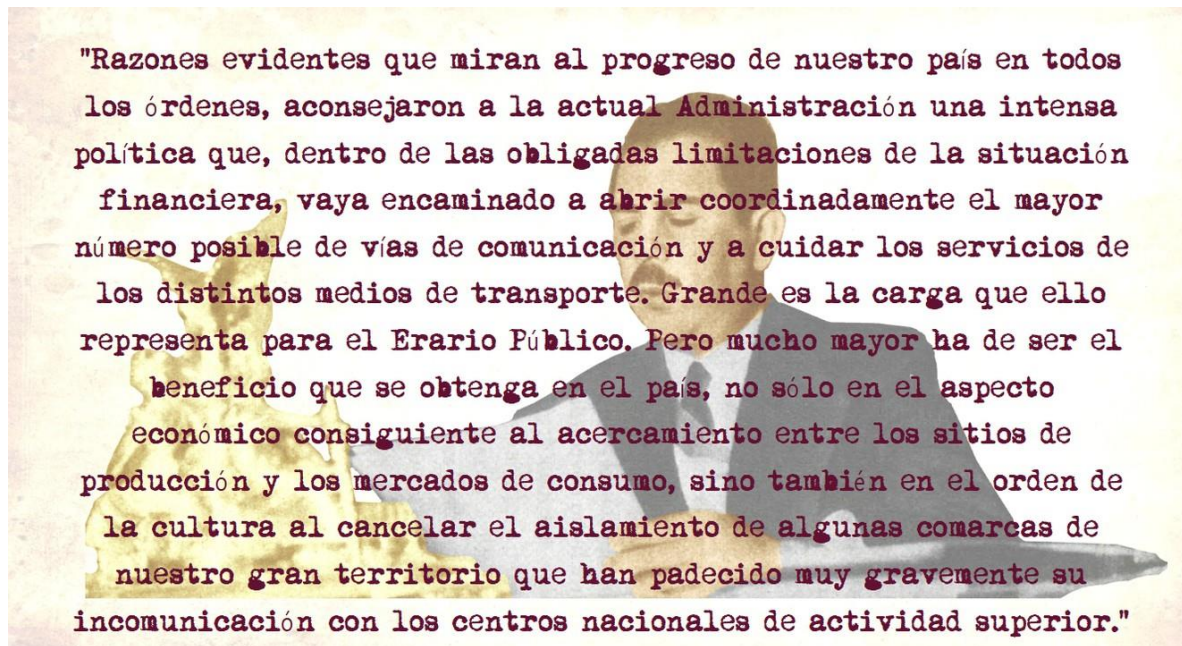
El incremento desaforado de los vehículos, particularmente, de los automóviles (en el ámbito privado) y de los camiones (como servicio público y de carga), modificó el panorama de la capital mexicana hacia la tercera década del siglo XX, la cual comenzó a verse plagada y transitada en sus cuatro principales direcciones.

Inscrita en el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas (1934-1940), esta etapa en la historia del transporte, comúnmente llamado en la época, autotransporte, fue considerada esencial para “la obra constructiva de la Revolución”, pues los medios motorizados encarnaban verdaderos “logros o realizaciones de beneficio colectivo”, al tiempo que expresaban el progreso continuo de las vías de comunicación y las empresas de transporte.

Calificado por el historiador Luis González y González como un “presidente errante”², Lázaro Cárdenas realizó numerosas giras por toda la República con el fin de conocer las condiciones y necesidades más apremiantes de la sociedad. Al escuchar por días y en largas jornadas, las peticiones de los mexicanos, el presidente observó que los ciudadanos en todas partes, en primer lugar, le pedían escuelas para fundarlas, sostenerlas o rehabilitarlas, para inmediatamente después escucharlos demandar más “comunicaciones”, es decir, más caminos, carreteras, vías férreas, transporte vial, terrestre y marítimo.³

Este aprecio popular por las vías de comunicación se convirtió entonces en uno de los ejes e intereses prioritarios de la gestión cardenista, que decidió atender las necesidades de transporte, vinculándolo al impulso de un nuevo sistema de producción nacional (agrícola e industrial). En palabras de Cárdenas, la manifestación de entusiasmos y de actividades del pueblo hacia las comunicaciones y los transportes era una demanda que el poder público tenía la obligación de acoger, porque significaba el anhelo de las masas y mostraba la gran responsabilidad de su gobierno por encauzarlo y dirigirlo hacia caminos de éxito.⁴

Para cumplir con esta prioridad, el mandatario mexicano ordenó destinar recursos públicos al fortalecimiento de la agricultura, las industrias, los transportes y el petróleo, pues desde su perspectiva:⁵



El presidente Cárdenas rindiendo su Informe de Gobierno frente a la nación.

El primer mandatario también consideró construir y extender por el territorio "puentes de toda índole para comunicar regiones separadas por accidentes topográficos"⁶, al tiempo que privilegió una política en la que los sistemas de transporte fueran de uso público, confiriéndoles un papel estratégico en el funcionamiento y avance económico-social de ciudades y regiones.

El desafío de articular, pero sobre todo, de implementar una política de transporte en México como la concebida por el cardenismo, recayó en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, entidad que no sólo recibió la encomienda de mejorar los ramos de comunicaciones y transportes, sino la de corregir las deficiencias que aún existían en la materia. En voz de Lázaro Cárdenas, "el progreso de la Nación constantemente incrementado, el desarrollo continuo de sus empresas de transporte y de sus vías de comunicación [...] están exigiendo una ley eficiente, moderna y de tendencias claras y definitivas".⁷

De esta manera, el 19 de febrero de 1940, la SCOP publicó la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuya aparición coincidió con el último año de la administración cardenista, cuando la población de la Ciudad de México ascendía a 1 millón 757 mil habitantes, la del país a 19 millones 649 mil 162 ⁸ y, la demanda de transporte urbano y foráneo había crecido más de un 60 por ciento en todo el territorio nacional.

REFERENCIAS

1 Limitados en sus opciones de movilidad hacia el término de los años veinte del siglo pasado, los habitantes de la Ciudad de México evidenciaron la necesidad urgente de incentivar el uso de nuevos transportes. Por ello, los gobiernos que abarcaron el periodo 1926-1947, favorecieron la operación de las líneas de montaje cuyo principal objetivo fue ensamblar vehículos en grandes volúmenes.

2 “La vocación de andarín” manifiesta en las acciones de Cárdenas propició -según Luis González- que el mandatario estuviera quieto en el sillón presidencial sólo las primeras diez semanas del comienzo de su gestión. Después, en la primavera de 1935 salió a recorrer 65 poblaciones en 10 estados, mientras que, en el verano del mismo año, visitó 10 entidades más. De hecho, no hubo medio de transporte -mula, caballo, automóvil, tren- que se resistieran a la capacidad del presidente para recorrer interminables leguas.

3 Salvador Novo, “UN INFORME DEL PRESIDENTE CÁRDENAS”, p. 479.

4 Jesús Rodríguez López, El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX, p. 121.

5 Lázaro Cárdenas del Río, *Informes presidenciales*, p. 238.

6 *Ibidem*, p. 121.

7 *Ibid*, p. 205.

8 Elsa Malvido, Cuadro. La población de la república mexicana de 1910-1990, en *La población, siglos XVI al XX*, p. 169.

FUENTES CONSULTADAS:

-Lázaro Cárdenas del Río, *Informes presidenciales*, México, Cámara de Diputados, 2006.

-Aurelio de los Reyes (coord.), *Historia de la vida cotidiana en México*, Tomo V, Volumen 2, México, El Colegio de México, FCE, 2006.

-Jorge H. Jiménez, *La traza del poder*, México, Gobierno del Distrito Federal, Secretaría de Cultura del Distrito Federal, UACM, 2021.

-LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Diario Oficial. Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, Lunes 19 de febrero de 1940, Tomo CXVIII, Núm. 41, Sección Segunda, pp. 1-54.

-Luis González y González, *Historia de la Revolución Mexicana, 1934-1940: los días del presidente Cárdenas*, México, El Colegio de México, 2005.

-Salvador Novo, UN INFORME DEL PRESIDENTE CÁRDENAS, en Ernesto de la Torre, *Lecturas Históricas Mexicanas*, México, IIH-UNAM, Tomo 4, pp. 470-481.

-Jesús Rodríguez López y Bernardo Navarro (coords.), *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, México, Gobierno de la Ciudad de México, UNAM, 1999.

-Elsa Malvido, La población, siglos XVI al XX, en Enrique Semo (coord.), *Historia Económica de México*, México, UNAM, Océano, Vol. 7, 2006.