

¡Abajo las oligarquias! Protestas contra el alza de las tarifas del transporte en Bogotá (1959)

*José Abelardo Díaz Jaramillo*¹
Corporación Universitaria del Meta

Artículo de Reflexión derivado de Investigación
Recibido: Abril 19 de 2017 Aprobado: Mayo 26 de 2017

Resumen

El artículo estudia las movilizaciones que se registraron en Bogotá en 1959, como reacción al alza de la tarifa del transporte urbano, decretada por el gobierno de Alberto Lleras Camargo. Acudiendo a los aportes del sociólogo Sydney Tarrow acerca de la acción colectiva, se sostendrá que en la coyuntura referida se originó un movimiento social que abrió un marco de oportunidades políticas que permitieron a distintos actores sociales hacer cuestionamientos tanto a la medida alcista como al recién estrenado Frente Nacional. Para la reconstrucción del suceso nos apoyamos en informes oficiales y en la prensa de la época.

Palabras claves: Bogotá, alza de las tarifas del transporte, protesta, movimiento social.

¹ Estudiante del Doctorado en Historia y magíster en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, Colombia. Docente de la Corporación Universitaria del Meta, Colombia. Miembro del Centro de Investigaciones Socio Jurídicas Jorge Eliecer Gaitán. Correo electrónico: jose.diaz@unimeta.edu.co

Down with the oligarchs! Riots against the increase of the rates of the transport in Bogota (1959)

Abstract:

The article studies the mobilizations that took place in Bogotá in 1959, as a reaction to the rise in the urban transportation rate decreed by the government of Alberto Lleras Camargo. Going to the contributions of the sociologist Sydney Tarrow on collective action, it will be argued that in the referred conjuncture, a social movement originated that opened a framework of political opportunities that allowed different social actors to question both the bullish and newly released measures Frente Nacional. For the reconstruction of the event we rely on official reports and the press of the time.

Keywords: Bogotá, rise in transport rates, riot, social movement.

Abaixo as oligarquias! Protestos contra o reajuste nas tarifas de transporte em Bogotá, 1959

Resumo

O artigo estuda os protestos que tiveram lugar na Bogotá de 1959, quando o governo de Alberto Lleras Camargo decretou um aumento das tarifas do transporte urbano. Na reconstrução do sucesso são usados como fontes tanto jornais da época como informes oficiais. A partir dos aportes teóricos do sociólogo Sydney Tarrow sobre a ação coletiva, salienta-se que essa conjuntura originou um movimento social que abriu um marco de oportunidades políticas de crítica e questionamentos não só referidos ao reajuste do transporte, mas ao Frente Nacional.

Palavras chave: Bogotá, reajuste de tarifas de transporte, protesto, movimento social.

Presentación²

En la Teoría de la Acción Colectiva (TAC), los movimientos sociales se definen como “desafíos colectivos planteados por personas que comparten objetivos comunes y solidaridad, en una interacción mantenida

2 La coyuntura que se analiza en el artículo es decisiva para comprender la dinámica política nacional de los años posteriores, por las razones siguientes: porque en ella ocurrió una de las primeras movilizaciones que si bien se originó por un aspecto “menor” (alza en las tarifas del transporte urbano), devino pronto en una fuerte reacción social –que se mantuvo desde entonces- contra el Frente Nacional; además, porque permitió el reencuentro en las calles de Bogotá de la juventud que había jugado un destacado papel en la caída de Rojas Pinilla, un sector social que mostraba un lento proceso de radicalización política; y, por último, porque en esa coyuntura se constituyó el Movimiento Obrero Estudiantil MOE 7 de Enero, prolegómeno de lo que posteriormente será el Movimiento Obrero Estudiantil Campesino MOEC 7 de Enero, organización que, con su aparición en 1959, estimuló el surgimiento de una nueva izquierda en Colombia, radical y proclive al uso de la violencia política.

con las élites, los oponentes y las autoridades"³². Así, son cuatro las propiedades que debe poseer una expresión colectiva que pretenda ser asumida —desde una perspectiva analítica— como movimiento social: tiene que constituirse en un desafío colectivo frente a un adversario definido; debe tener establecidos unos objetivos comunes⁴³; tiene que existir una solidaridad permanente entre sus integrantes, y, por último, debe ejercer una interacción social estable durante un tiempo y en un espacio concreto. En efecto, lo más característico de un movimiento social que expresa los intereses inmediatos de sectores o grupos específicos, es que se haya transformado en un desafío colectivo, por medio de acciones directas contra objetivos establecidos (élites, autoridades, infraestructura física, valores dominantes, etc.), buscando la obstrucción o incertidumbre en las actividades de sus oponentes.

La irrupción de los movimientos sociales suele darse⁵⁴ cuando en un contexto político particular se configuran condiciones que, hábilmente divisadas y explotadas por agentes sociales (líderes, organizadores o “madrugadores”, como Tarrow los denomina), se constituyen en incentivos que posibilitan su existencia. Esas condiciones, definidas en la TAC como *oportunidades políticas*, son fundamentales para comprender los movimientos sociales, en la medida en que “traducen el movimiento en potencia en movilización”⁶⁵. Una vez configurados los movimientos sociales, éstos tienen como tarea coordinar y mantener el ánimo y disposición de sus integrantes, a través de acciones colectivas sostenidas. Para tal fin, sus miembros recurren a repertorios de protesta (mítines, tomas, pedreas, obstaculización del tránsito, arengas, comunicados, enfrentamientos con la política), con los cuales pretenden movilizar fuerzas, atraer la atención del público y presionar para conseguir los objetivos propuestos.

Con los presupuestos teóricos de la TAC esgrimidos, se procederá a analizar las movilizaciones sociales que se originaron en Bogotá a comienzos de 1959, a raíz del incremento en las tarifas del transporte urbano. Se argumentará que allí se configuró un movimiento social que contó con unos objetivos comunes, se constituyó en un desafío colectivo para las autoridades y recurrió a un conjunto de repertorios de enfrentamiento —algunos de notable impacto público— para reivindicar sus intereses.

Un sentimiento de inconformidad social

El Frente Nacional se estrenó en agosto de 1958, con la apertura de la administración presidencial de Alberto Lleras Camargo. En ese momento grandes expectativas acompañaban a la sociedad colombiana

3 TARROW, Sidney, *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, Alianza Editorial, Madrid, 1994, pág. 21.

4 Anterior a la constitución del movimiento social como desafío colectivo, es fundamental la existencia de aspiraciones comunes que explican la disposición de individuos para asumir o participar en acciones permanentes que irán a constituir o dar forma al movimiento social. Sobre este asunto, Tarrow indica: “la gente no arriesga su pellejo ni sacrifica el tiempo en las actividades de los movimientos sociales a menos que crea tener una buena razón para hacerlo”; *Ibíd.*, pág. 23.

5 Es preciso anotar que, si bien la nominación movimiento social es relativamente reciente, no lo es el hecho social mismo que pretende definir conceptualmente. Así, por ejemplo, lo argumenta el sociólogo e historiador Charles Tilly, quien sostiene que la aparición de los movimientos sociales data de la segunda mitad del siglo XVIII, cuando surgió una nueva forma de contienda política en lugares de Norteamérica y Europa Occidental. Ver TILLY, Charles, *Los movimientos sociales, 1768 – 2008. Desde sus orígenes a Facebook*. Crítica, Barcelona, 2010.

6 *Ibíd.*, 49. Cabe destacar que una vez constituidos, los movimientos sociales tienen la capacidad de generar nuevas oportunidades políticas que son aprovechadas por ellos mismos y por otros movimientos sociales.

que había respaldado el acuerdo bipartidista. El regreso a la “democracia” supuso, entre otras cosas, la superación de la turbia experiencia de la dictadura militar. En el plebiscito del primero de diciembre de 1957, la fórmula política, que había sido diseñada por algunos dirigentes de los dos partidos tradicionales, fue aprobada con algo más de cuatro millones de votos, convirtiéndose en la cifra más alta registrada hasta ese momento en la historia electoral del país⁷. Sin duda, el respaldo en las urnas reflejaba los anhelos de paz y tranquilidad de los colombianos, así como el rechazo a la corrupción que, según algunos, había caracterizado al régimen militar de Rojas Pinilla. También expresaba los deseos de cambio social que acompañaban a distintos sectores populares de la nación⁸.

Sin embargo, diversos hechos acentuaron, tempranamente, la percepción de que pocos cambios se podrían esperar en el nuevo escenario político⁹. Incluso, comenzó a percibirse que el pacto no era otra cosa que un acuerdo entre élites (desde luego lo era), que limitaba la participación en el ejercicio político de las fuerzas ajenas al propio bipartidismo, dando forma a lo que eufemísticamente se denominó una *democracia restringida*¹⁰. Evidentemente, esa percepción tuvo notorias consecuencias en el escenario político nacional, siendo una de las más significativas la configuración en el imaginario de los colombianos de un sentimiento negativo derivado de la aplicación de la fórmula política: un *sentimiento de exclusión*, un *sentirse por fuera de*, un *no ser tenido en cuenta*.

Al respecto, las elites que habían suscrito y respaldado el acuerdo, actuaban atendiendo sus propios criterios políticos e intereses económicos, que no eran los de las grandes mayorías. Si bien el restablecimiento parcial de las libertades políticas y ciudadanas generó un optimismo democrático, no había que confundir y menos aún exagerar las cosas. Como ha sido destacado en un estudio¹¹, una de las características que distinguió al Frente Nacional fue la exclusión de las minorías políticas y de los sectores subalternos del juego político electoral. Eso explicaría por qué tempranamente, a tan solo unos meses de haberse posicionado Alberto Lleras Camargo como primer mandatario, surgió una inconformidad que, con el paso de las semanas, se transformó en protestas, en las que participaron obreros, estudiantes, empleados oficiales, desempleados, pobladores urbanos, entre otros sectores sociales.

El asunto no era, como podría pensarse, una cuestión de simples percepciones. La animadversión colectiva tenía una base real que se conectaba con la forma como se había diseñado la política frentenacionalista y con la identificación de quienes se irían a beneficiar de la misma. Estimulando una “política por arriba”, Alberto Lleras Camargo había anunciado desde el momento de su posesión, en agosto de 1958, un programa económico que desde lo retórico se anunció como una fórmula

7 HARTLYN, Jonathan, *La política del régimen de coalición. La experiencia del Frente Nacional en Colombia*. Tercer Mundo Editores, Uniandes, CEI. Bogotá, 1993. Señala el autor citado que la propuesta “sobre la cual es probable que muchos de los votantes no estuvieran seguros de sobre qué estaban votando, obtuvo 206.864 votos negativos y 20.738 en blanco”, pág. 89.

8 *Ibíd.*, págs. 91 y 106.

9 ROLL, David, *Inestabilidad y continuismo en la dinámica del cambio político en Colombia*. ICFES, Bogotá, 1999, 231.

10 HARTLYN. *Op. Cit.* pág. 97.

11 ARCHILA, Mauricio, *Idas y venidas. Vueltas y revueltas. Protestas sociales en Colombia 1958 – 1990*, ICANH – CINEP, Bogotá, 2003, pág. 91.

para favorecer a los más necesitados. Sin embargo, fue “poco lo que avanzó (...), y ello provocó frustración en propios y ajenos”¹².

De modo que esa inconformidad explica que 1959 – a diferencia de 1958 (en que también hubo movilización social, aunque en menor escala)- se constituyera en el año más agitado del primer gobierno del Frente Nacional¹³. Por ejemplo, protestas como las que se presentaron en Bogotá entre enero y abril derivadas del alza de las tarifas del transporte urbano, o la huelga de los trabajadores de Icollantas y de la Unión Nacional de Empleados Bancarios (UNEB) en junio, también en Bogotá, o la huelga de La Garantía en Cali, son algunos casos que recrean el clima de malestar social que estaba presente en varias ciudades del país. De hecho, un análisis de las protestas y huelgas que se presentaron en 1959, permitiría establecer que éstas, además de haberse prolongado por varias semanas (incluso meses) y haber involucrado a sectores sociales diversos – estudiantes y trabajadores, los más visibles¹⁴- pusieron en la mira al pacto del Frente Nacional, que, como se verá enseguida, en no pocas ocasiones fue denunciado como un pacto de las “oligarquías”.

El alza de las tarifas del transporte: una oportunidad para la protesta

El primero de enero de 1959 el presidente Alberto Lleras Camargo anunció el alza en las tarifas del transporte urbano para Bogotá. De acuerdo con la resolución oficial emitida, las tarifas pasarían de 0.10 a 0.12.5 centavos para estudiantes que estuviesen matriculados en establecimientos educativos aprobados por el Ministerio de Educación, y de 0.10 a 0.25 centavos para los demás usuarios¹⁵. Significaba la anterior medida que las tarifas aumentarían en un ciento cincuenta por ciento para la mayoría de usuarios del servicio del transporte colectivo en Bogotá. Algo exagerado desde cualquier punto de vista.

Los argumentos a los que acudió el gobierno para justificar la medida fueron diversos. Destacó la presión de los empresarios del transporte colectivo aduciendo la necesidad de un reajuste en las tarifas debido a la elevación de los costos de explotación. De acuerdo a los resultados arrojados por estudios de la Superintendencia Nacional de Transportes sobre los costos de operación del transporte urbano, estos eran “superiores a los brutos totales”¹⁶, lo cual ameritaba –según el gobierno- un reajuste que garantizara a las empresas de transporte una rentabilidad económica suficiente para darle continuidad al servicio. A lo anterior agregó el cumplimiento de los compromisos adquiridos por las

12 Ibid., pág. 92.

13 Ibid., págs. 134 y 135.

14 SILVA LUJAN, Gabriel, “Lleras Camargo y Valencia: entre la represión y el reformismo”, en *Nueva Historia de Colombia*, Editorial Planeta, Bogotá, 1989.

15 “Resolución por medio de la cual se fijan nuevas tarifas para el servicio de transporte urbano colectivo en el Distrito Especial”, *La República*, martes 6 de enero de 1959, págs. 1 y 7. Para los estudiantes la tarifa especial se limitaba a los días de actividad escolar: es decir, no se incluía los sábados después de las 2 p.m., ni domingos ni festivos, y mucho menos, los periodos de vacaciones. Para hacer uso del *beneficio*, los estudiantes tenían que “estar provistos de un pase de identificación suministrado por los respectivos planteles educativos” y pagar “el servicio mediante tiquetes que las empresas” suministraban con los establecimientos educativos.

16 Ídem.

empresas de transporte con el Gobierno Nacional, plasmados en la Ley 18 de 1958, mediante la cual se había creado un subsidio de transporte para los trabajadores¹⁷.

Sin embargo, existían otras razones detrás de la medida. En diciembre de 1958, el gobierno de Alberto Lleras Camargo había autorizado, por presión de las empresas petroleras extranjeras, el alza de los precios de la gasolina y los lubricantes. Lo anterior, aunado a los exagerados costos de los productos importados especialmente de E.U. (negocio que estaba en manos de compañías comerciales extranjeras y nacionales dedicadas a la especulación), como vehículos, repuestos y lubricantes, desencadenaron lo que se conoció como la *crisis de la industria del transporte*. Esta situación en la que se elevaron los costos de operación, condujo a los empresarios del transporte¹⁸ a considerar que el gobierno estaba en la obligación de decretar un alza en las tarifas del transporte urbano para compensar el incremento en el precio de la gasolina¹⁹. El argumento de los transportadores fue finalmente consentido por el gobierno, que procedió a autorizar el incremento en las tarifas del transporte urbano.

La reacción popular

Una vez fue conocida la medida alcista no tardaron en surgir expresiones de inconformidad social, particularmente, en sectores de clase media y de origen popular²⁰. Hay que tener presente, por cierto, que para finales de la década de 1950, Bogotá era una ciudad polar alargada, constituida por barrios ricos y pobres, en donde residían 1'223.007 personas. En los barrios pobres, ubicados generalmente al sur de la ciudad, residían numerosas personas que habían huido de sus lugares de origen durante los años de la violencia política. Fueron precisamente integrantes de estos sectores y de la clase media, los que más se opusieron a la medida alcista, al sentir que ésta perjudicaba la economía del hogar.

17 Ídem. El subsidio de transporte fue producto de la intensa presión de los empresarios del transporte sobre la Junta Militar que reemplazó a Rojas, para evitar un nuevo aumento de los precios de la gasolina y los lubricantes. Al vencerse el término del Decreto Ley de la Junta Militar en diciembre de 1958, el nuevo gobierno resolvió autorizar a las empresas petroleras extranjeras el alza en los precios de la gasolina y los lubricantes. Al decretarse la nueva medida alcista, el gobierno pretendió dividir a los sectores que se oponían ofreciendo a los estudiantes tarifas preferenciales.

18 Los empresarios del transporte de Bogotá eran considerados como una verdadera mafia en la ciudad. Una nota periodística los describía en los siguientes términos: "(...) un grupillo de gentes que se han presentado como los personeros del transporte, a veces suplicantes hasta el lloriqueo, otras altaneras y amenazantes, que no pocas veces han utilizado el chantaje político y el paro violento, como instrumentos para defender sus mezquinos intereses". Ver *La Calle*, Bogotá, 23 de enero de 1959, pág. 13.

19 El sistema de transporte urbano de Bogotá –conformado por cerca de mil buses– se caracterizaba no precisamente por el orden y el buen servicio. Un periódico describía la situación así: "Además de la municipal de buses, existen en Bogotá diez o veinte empresas más, sociedades anónimas, o cooperativas aparentes, o asociaciones, con otros tantos gerentes y otras tantas administraciones, con los consiguientes gastos generales multiplicados por idénticas cifras. Unas de estas empresas usan vehículos de una marca y las otras de otras marcas y, aún más, dentro de una misma empresa operan varias marcas. No hay uniformidad ni en la potencia de los motores, ni en el combustible usado ni en la capacidad para el número admisible de pasajeros. Tenemos buses grandes, medianos y pequeños, y cada uno de ellos necesita de un chofer con idéntico salario. Tenemos buses de gasolina, de aceite y eléctricos. Tenemos buses de tres toneladas y buses de veintidós toneladas. Tenemos buses de diez pasajeros y buses de sesenta pasajeros". Ver *La Calle*, Bogotá, 16 de enero de 1959, pág. 3.

20 Ver Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Anuario estadístico de Bogotá. Distrito Especial*, DANE, Bogotá, 1966.

Algunos comités de obreros que existían en barrios populares promovieron la no utilización de los buses como muestra de malestar²¹. Por su parte, los sindicatos que agrupaban a los vendedores de billetes de loterías, voceadores de prensa y lustradores de calzado de la ciudad, población directamente perjudicada por el alza, manifestaron su rechazo a la medida y solicitaron al Gobierno la suspensión de la misma, en razón a que con su vigencia percibían “la multiplicación del costo de la vida que día a día ha venido angustiosamente mermando el pan a la mayoría de los hogares colombianos”, al tiempo que hacían un llamado a los choferes agremiados solicitándoles “su cooperación en la negativa al alza del transporte; pues aunque los patronos les reconocieran algunos centavos en aumento de salario, esto no compensaría con la multiplicación del costo de la vida”²².

Los conductores agrupados en el Sindicato Nacional de Choferes (Sindinalch), también se unieron a las voces de protesta, recordando que en el alza anterior (1957), les habían prometido mejores salarios y ofertas que nunca se cumplieron. Además, consideraban que la medida beneficiaba específicamente a los usureros de los repuestos, gasolina, llantas, aceites y lubricantes, así como a las empresas norteamericanas vinculadas con la explotación petrolera en Colombia²³. Igual rechazo de la medida alcista manifestaron los trabajadores agrupados en torno a la Federación de Trabajadores del Cemento y Asociados (Utracemento).

Reacción de los estudiantes

Si bien la medida alcista generó una reacción en sectores sociales diversos (trabajadores, empleados y pobladores de barrios), fueron los estudiantes vinculados a colegios y universidades públicas y privadas, quienes se constituyeron no solo en los principales opositores, sino en los más comprometidos y dedicados agentes dinamizadores de las movilizaciones de rechazo y protesta. Hay que tener presente, al respecto, que la población estudiantil en Bogotá (tanto de bachillerato como universitaria), era significativa. Si bien no se cuenta con información de 1959, la de 1960 puede ser útil para identificar cuántos estudiantes residían en la ciudad (poco debió haber cambiado la cifra con respecto a la del año anterior). En efecto, en 1960 el número de estudiantes en bachillerato era de 128.823 y la de universitarios era de 18.533. Esta población debía hacer uso del transporte urbano para desplazarse de sus hogares a las instituciones educativas y viceversa, con lo cual se alimentaba una dinámica urbana que, según cifras de 1959, en promedio, se expresaba diariamente en cerca de 719.322 personas haciendo uso del transporte urbano²⁴.

No debe extrañar, en tal sentido, que hayan sido estudiantes, uno de los sectores que demostró mayor inconformidad ante la medida gubernamental. Tampoco debe sorprender que hayan sido

21 *El Espectador*, Bogotá, 2 de enero de 1959, pág. 1.

22 *La República*, Bogotá, 4 de enero de 1959, págs. y 2.

23 *Ibíd.*, págs. 1 y 4.

24 CETRE CASTILLO, Moisés. “Bogotá en los años 50: el abc de sus indicadores”. *Revista Republicana*, N°10, Bogotá, 2011, pág. 173.

ciertos dirigentes estudiantiles, los que actuaron como organizadores o *madrugadores*²⁵ de las movilizaciones, al ver en el alza una oportunidad política –que desbordaría lo meramente económico, como se verá– para manifestar las múltiples inconformidades que, como sector, los acompañaba. Hay que tener presente que para ese momento la relación del régimen político con los estudiantes no era la misma que había existido meses atrás. En efecto, los estudiantes habían jugado un destacado papel en las movilizaciones de oposición, que finalmente condujeron a la caída del general Gustavo Rojas Pinilla, lo que motivó a que sectores del bipartidismo y de la gran prensa tildaran a los jóvenes estudiantes de *héroes, mártires y baluartes de la democracia*²⁶. Fue precisamente en el escenario de la oposición al gobierno de facto donde los estudiantes, que habían sido reprimidos por la bota militar, se configuraron como sujetos sociales con un fuerte poder de convocatoria, que si bien menguó en el proceso de transición de la dictadura militar a la creación bipartidista del Frente Nacional, debido tal vez a las expectativas que se generaron en torno a aquel acuerdo, pronto tomó un cauce inesperado, que se expresó con la presencia de los jóvenes en las calles de la ciudad²⁷.

Como expresión de los niveles de concientización y radicalización política que empezaban a germinar en el sector estudiantil, se tiene la creación de referentes organizativos como la Federación de Estudiantes de Colombia, FEC, fundada después de los hechos del 8 y 9 de junio de 1954 en Bogotá, y, posteriormente, de la Unión de Estudiantes de Colombia, UNEC²⁸, creada a las pocas semanas de la caída del dictador Gustavo Rojas Pinilla, en junio de 1957. Será precisamente esta organización estudiantil la que se destacará como una dinamizadora protagónica del movimiento contra el alza en las tarifas desde el momento en que éste fue anunciado. De hecho, en la sesión celebrada el tres de enero de 1959, el Comité Ejecutivo de la UNEC aprobó una resolución en la que protestaba “a nombre del Estudiantado Colombiano por la injustificada alza en las tarifas del transporte urbano”, y exigía la derogatoria de la medida porque, según argumentaba, no se había tenido en cuenta “la opinión y las necesidades de la nación y del pueblo”²⁹. Asimismo, convocaba a todos los colombianos a emprender una campaña por la municipalización del transporte urbano y a luchar por la nacionalización del petróleo y otros recursos naturales, e invitaba a que se demostrara públicamente y por todos los medios posibles la inconformidad popular frente al alza³⁰.

25 TARROW, Sidney, *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*, (Madrid: Alianza Universidad, 1994), pág. 49.

26 VILLAMIZAR, Darío, *Jaime Bateman. Biografía de un revolucionario*, (Bogotá: Planeta, 2002), pág.68.

27 Si bien el gobierno pronto procedió a estigmatizar a los estudiantes que participaban en las protestas contra el alza en las tarifas del transporte, un sector de la prensa se encargó de recordar que “Eran los mismos estudiantes del 10 de mayo, adiestrados ahora en la experiencia de la lucha callejera, e indudablemente con un sentido muy deportivo y alegre de la misión que se habían propuesto”. *La Calle*, Bogotá, 6 de marzo de 1959, pág.8.

28 RUIZ MONTEALEGRE, Manuel, *Sueños y Realidades. Procesos de Organización Estudiantil 1954 – 1966*, (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002), 66-86, especialmente.

29 “Declaración de la Unión Nacional de Estudiantes de Colombia contra el alza en las tarifas del transporte urbano, aprobada en sesión del Comité Ejecutivo del 3 de enero de 1959”, *La República*, Bogotá, 7 de enero de 1959, pág. 10.

30 Ídem.

Dinámicas de la protesta

Desde el comienzo el descontento en la ciudad comenzó a crecer. Las manifestaciones de inconformismo, cargadas de múltiples repertorios de enfrentamiento, así lo denotaban. La agitación en las calles, acompañadas de mítines o asambleas populares, como la celebrada el domingo 4 de enero en la Casa Sindical de la carrera 8ª N° 2-23, indicaba que el pueblo no aceptaría pasivamente la nueva medida. A lo largo y ancho de la ciudad comenzaron a circular volantes y cartelones en los que se invitaba a los bogotanos a sumarse a las protestas. Enormes letreros con mensajes como “Alza del transporte NO” o “Feliz Año Nuevo con tarifas de buses a \$0.25. ¡Viva el Frente Nacional!”, aparecieron en las paredes de las calles bogotanas.

Tanto la dirigencia del partido liberal como del conservador, preocupada por las dimensiones que estaba tomando el malestar social, tildaron al movimiento antialcista de injustificado, y de estar direccionado por agitadores públicos al servicio de Gustavo Rojas Pinilla. Según se argüía, éste, a través de engaños, estaba incitando a la gente a asumir acciones ilegales “con el objeto de perturbar la marcha de la política y crear problemas al gobierno del Frente Nacional”³¹. Sobre esto hay que indicar que el bipartidismo recurrió a la estigmatización del movimiento activando el *imaginario anti-comunista* de vieja data en la historia del país, al que le agregó un nuevo componente: el *imaginario antirojaspinillista*. Con la aplicación de este componente ideológico de reciente data, se pretendía dar a entender que todo cuestionamiento de la legitimidad del Frente Nacional era producto de la voluntad de Rojas Pinilla, antiguo general de la república jefe de gobierno, que afrontaba en ese momento un juicio político en el Senado por su reciente pasado. Como producto de una estrategia política que designó un papel especial a la gran prensa nacional, el otrora “salvador de la patria” fue convertido en el principal responsable de cualquier acto de protesta que se registrara en el país, incluyendo las manifestaciones contra el alza de las tarifas del transporte que tenían lugar en la capital justo en ese momento³².

Por otro lado, las dinámicas del movimiento social comenzaron a alimentarse de reivindicaciones que desbordaban el asunto de las tarifas del transporte, como la nacionalización del petróleo y la municipalización del transporte urbano³³. Asimismo, el Frente Nacional se constituyó en uno de los principales blancos de ataque de los manifestantes, imprimiéndole a las protestas evidentes contenidos políticos. Lo anterior reflejaba el desencanto que ya se percibía en amplios sectores sociales del país, especialmente en los estudiantes, quienes aducían sentirse traicionados por la elite del bipartidismo que ahora usufructuaba las miles del poder por la vía de la suscripción de un pacto político “por arriba”, que no había tenido en cuenta las aspiraciones reales de las amplias mayorías del país. Ese

31 “Ningún movimiento de agitación se justifica”, *El Espectador*, Bogotá, 6 de enero de 1959, pág. 1.

32 Un análisis del papel de la gran prensa, particularmente del diario *El Tiempo*, en la elaboración de una narrativa contra Gustavo Rojas Pinilla, en AYALA DIAGO, Cesar, *Exclusión, discriminación y abuso de poder en El Tiempo del Frente Nacional* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008)

33 “Declaración del Comité Regional de Bogotá del Partido Comunista Colombiano sobre el alza en las tarifas del transporte urbano”, *La Calle*, Bogotá, 23 de enero de 1959, pág.15.

desencanto era expresado con meridiana claridad, en declaraciones como la realizada por un profesional de origen liberal, quien a raíz del alza en las tarifas expresó:

Los liberales y gran parte del pueblo conservador, estamos a la espera de un gran viraje popular de la gestión económica del gobierno para hacer que los ingresos nacionales se distribuyan equitativamente, o sea para procurarle al pueblo que viva un poco menos angustiada y miserablemente de lo que está viviendo, no tan duramente como hoy, en que unos pocos son los de las gozosas y el resto somos los de las dolorosas³⁴.

En medio de la tensa situación, y a pesar de las muestras de inconformismo que expresaban los sectores populares desde el momento en que se anunció la medida, en la noche del lunes cinco de enero el Gobierno Nacional, por intermedio de la Superintendencia de Transportes, y con la aprobación del Ministerio de Fomento, oficializó la decisión adoptada por medio de una resolución en la que se fijaban las nuevas tarifas para el transporte urbano en Bogotá. En esos términos, se lograba imponer la presión de los empresarios del transporte urbano, en detrimento de las demandas de los sectores populares de la ciudad.

¡Abajo las oligarquías! Protestas el siete de enero

En el amanecer del siete de enero las calles de Bogotá estaban fuertemente custodiadas por la fuerza pública^{35,34}. En el Consejo de Seguridad realizado la noche anterior³⁶, las autoridades consideraron que, en aras de garantizar el funcionamiento del transporte público, y la aplicación de las nuevas tarifas que regirían desde las cinco a.m., se debía ubicar a lo largo de las noventa y dos rutas de buses, suficiente personal del Ejército y la Policía para evitar cualquier intento de sabotaje por parte de “elementos extremistas”. De hecho, el gobierno manifestaba tener información de que “agitadores vinculados al ex - dictador Gustavo Rojas Pinilla y a otros sectores extremistas estaban preparando actos de sabotaje contra el servicio de transporte urbano”, actos que “se desarrollarían mediante bloqueos de los buses, ataques a los choferes, puntillas y tachuelas, colocadas en las vías públicas y propagación de absurdos rumores”³⁷. Por eso, cuando los bogotanos salieron de sus casas con destino a los lugares de trabajo, presenciaron el enorme dispositivo de seguridad que se había montado en las

34 *Semana*, Bogotá, 20 de enero de 1959, pág. 5.

35 El Estado de Sitio, decretado en el país meses atrás y levantado en los primeros días de 1958, fue prolongado deliberadamente en Bogotá con el propósito de convertirlo en un instrumento coercitivo para facilitar medidas jurídicas tendientes a menguar las protestas que se esperaban para ese día.

36 El Consejo de Seguridad se realizó en horas de la noche en el Palacio de San Carlos, y en él participaron el presidente Alberto Lleras Camargo, el Ministro de Guerra, Alfonso Saiz, el Ministro de Gobierno, Guillermo Amaya Ramírez, el Comandante del Ejército, el director del Servicio de Inteligencia Colombiano y el Alcalde de Bogotá, Juan Pablo Llinas, entre otros. Ese mismo día el alcalde realizó dos consejos de seguridad con su gabinete distrital. *El Espectador*, Bogotá, 7 de enero de 1959, pág. 1.

37 *El Espectador*, Bogotá, 7 de enero de 1959, pág. 1.

calles, y del que hacían parte miembros vinculados a la Policía, al Ejército y el Servicio de Inteligencia Colombiano (SIC).

Sin embargo, pese a la intimidación visual que el gobierno pretendió generar, los pobladores inconformes no parecen haberse amedrentado. En las protestas del siete de enero fueron múltiples los repertorios a los que acudieron los usuarios para manifestar su indignación y rechazo a la medida. Por ejemplo, la acción directa contra los buses que cobraban las nuevas tarifas, como ocurrió en los barrios San Fernando, El Claret y Santander, en donde varios vehículos fueron “encendidos” a piedra o se vieron afectados por las tachuelas que se habían regado con el propósito de inmovilizarlos. De estas acciones quedaron por lo menos cincuenta personas detenidas³⁸.

Otro repertorio utilizado por los inconformes fue la protesta verbal al momento de hacer el pago del pasaje, que por lo general iba acompañada de insultos a los choferes que se atrevían a cobrar la nueva tarifa, tratándolos de ladrones y cómplices del gobierno³⁹. Al respecto, un periódico registró el siguiente diálogo:

“El chofer: señor, usted me da 15 y vale 25.

Pasajero: Por qué?

Chofer: Porque así lo han autorizado.

Pasajero: Entonces tome sus otros diez y consumen el robo”⁴⁰.

En otra situación, un pasajero que se dirigía en un bus hacia Usaquén, hablando duro y refiriéndose a los demás pasajeros y al chofer, afirmó: “Completemos los gastos, invitemos a almorzar al conductor”⁴¹.

Sin embargo, los hechos más destacados de aquel día (por su magnitud, cantidad de participantes y consecuencias generadas) ocurrieron en el centro de la ciudad. En efecto, masivas concentraciones como la que se realizó desde las 10 a.m. en la calle 17 con carrera 10ª, en donde participaron cerca de trescientas personas, especialmente estudiantes; o la que se realizó hacia el mediodía, en la Avenida Jiménez entre las carreras 8ª y 10ª, en donde se registró la presencia de aproximadamente mil personas⁴². En medio de estos actos en los cuales se agitaban consignas que rechazaban el Frente Nacional y a “las oligarquías”, o se pedía la municipalización del transporte urbano y la nacionalización del petróleo, la policía detuvo a varios estudiantes y a algunos trabajadores⁴³. El hecho generó

38 “La policía conduce preso a un ciudadano que protestaba”, *La República*, Bogotá, 8 de enero de 1959, pág. 5.

39 No todos los choferes de buses estaban de acuerdo con el alza en las tarifas, lo cual era entendible ya que los propietarios de los vehículos eran en la mayoría de los casos los empresarios. *La Calle*, 9 de enero de 1959, pág. 15.

40 “En vigencia el alza de buses”, *La República*, Bogotá, 8 de enero de 1959, págs. 1 y 3.

41 Ídem.

42 Archivo General de la Nación, Fondo Presidencia República, Servicio de Inteligencia Colombiano, Caja 5, carpeta, 4, folio 12. (En adelante será citado como AGN, FPR)

43 Entre los detenidos estaban Alicia Guerrero, presidenta de la UNEC (Universidad Libre), Alfonso Delgadillo Parra (Universidad de América), Custodio Rojas (Colegio Camilo Torres), Guillermo Ramírez (Colegio José Max León), Carlos Monsalve (Externado de Colombia), Luis A. Hernández (obrero), Alfonso Gutiérrez (obrero), Ramón Acosta (Universidad La Gran Colombia), Pablo Martínez (empleado), Hipólito Conde (Colegio Francisco Miranda), Jorge E. Granados (Universidad Libre).

la indignación de los compañeros, quienes al tratar de reaccionar solidariamente fueron golpeados, lo que provocó un enfrentamiento que obligó a dispersarse a los manifestantes por distintos sitios, para posteriormente volver a concentrarse en la carrera 7ª, entre calles 15 y 12. Para ese momento la situación ya era considerada como delicada por el servicio de inteligencia, que veía como el “público manifestante adopta(ba) actitudes agresivas contra la policía”⁴⁴.

En horas de la tarde, sobre la carrera 7ª con calle 20, nuevamente los estudiantes comenzaron a agruparse. Transcurrido un corto tiempo, decidieron desplazarse hacia la calle 18, en donde un dirigente de la Universidad Nacional arengó ante los presentes y curiosos, denunciando el arresto de algunos compañeros, e invitando a adelantar una manifestación de carácter nacional si éstos no eran liberados. En poco tiempo, el grupo, que había crecido notablemente, continuó hacia el sur, sobre la calle 16, en donde se encontraban cerca de cien agentes y un carro de lanza-tinta. Allí los manifestantes decidieron sentarse sobre los andenes. Al cabo de un tiempo, se entabló un diálogo entre dirigentes de la protesta y oficiales de la Policía, de lo cual se derivó que una comisión de dos estudiantes se trasladara al SIC y gestionaran la libertad de los detenidos. Mientras esas diligencias se adelantaban, en el lugar de la concentración algunos oradores fueron aclamados para que con sus intervenciones mantuvieran los ánimos activos. Dos estudiantes universitarios tomaron la palabra. El primero se refirió a la manera como el Gobierno y la gran prensa estigmatizaba a quienes protestaban por la medida:

Se ha hecho esta tarde un eclipse en la democracia colombiana con la detención de estudiantes que ejercían el legítimo derecho de la protesta contra una medida arbitraria. Es que estamos viviendo una época de doble moral porque con pretextos inútiles, en que nadie cree, resolvió ahora hacérsenos aparecer de rojistas y de comunistas para disimular la amarga verdad que no es otra que la de un atentado contra el pueblo⁴⁵.

Sobre las ocho de la noche apareció un carro lanza-tinta con agentes, entre las calles 16 y 17, y enseguida hizo presencia la Policía Militar⁴⁶. En ese momento los manifestantes, que para entonces superaban varios cientos, decidieron bajar intempestivamente, y para sorpresa de la Policía, hacia la carrera 10ª para obstaculizar el tránsito, acumulándose o acostándose sobre la vía. Allí, luego de escuchar a los aclamados oradores y gritar “abajos contra la dictadura civil”⁴⁷, decidieron dirigirse hacia el Palacio de San Carlos por la misma calle 10ª, pero fueron detenidos por el Batallón Guardia Presidencial. En ese momento ya existía un fuerte cordón militar atento a los movimientos de los inconformes, que en los desplazamientos mostraban su beligerancia destruyendo canecas de basura, paraderos de buses y casetas de tránsito. Hacia las diez de la noche, fue liberado el grupo de estudian-

44 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, Caja 5, carpeta, 4, folio 12.

45 “En vigencia el alza de buses”, *La República*, Bogotá, 8 de enero de 1959, pág. 3.

46 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, Caja 5, carpeta, 4, folio 13.

47 Ídem.

tes y trabajadores detenidos al medio día, hecho que fue recibido por la multitud con gran algarabía. Un manifestante aprovechó la ocasión y expresó: “Nuestra batalla no ha terminado. Hay tarifas a \$ 0.25, hay obreros prisioneros, los obreros son también seres humanos. Luchemos por su libertad”⁴⁸.

La UNEC por su parte publicó una declaración en que denunciaba las represiones sobre los manifestantes, y señaló que a los estudiantes, que habían sido endiosados por las élites políticas, cuando jugaron un papel decisivo en la caída de la dictadura de Rojas Pinilla, al punto de ser considerados abanderados de la lucha por la defensa de la democracia, ahora eran tratados como peligrosos delincuentes⁴⁹. Después de la jornada del siete de enero una cosa era clara: los inconformes tenían la entera disposición de no dar marcha hasta que el gobierno no desechara la política alcista que había autorizado. En ese sentido, lo acontecido ese día quedó registrado en el imaginario colectivo como una jornada memorable, en donde se había sentado un precedente frente a una medida que afectaba los intereses populares. Pero lo más importante: lo ocurrido el siete de enero advertía de mayores expresiones de inconformismo de mayores dimensiones si no se solucionaba pronto el problema.

El Movimiento Obrero Estudiantil 7 de Enero

Los hechos del siete de enero impactaron notablemente a las autoridades civiles y militares. A raíz de lo sucedido aquel día, era evidente para el gobierno que le sería bastante difícil imponer la medida alcista. El movimiento social originado⁵⁰ continuó en las calles del centro de la ciudad presionando por la derogación de la medida, siendo característico de las protestas que éstas registraban una mayor coordinación y radicalidad. De hecho, más de nueve manifestaciones se habían registrado desde el momento en que se había oficializado el alza⁵¹. En sitios como la Plazoleta de Las Nieves, la Avenida Jiménez o el lugar donde fue baleado Jorge Eliecer Gaitán, se realizaban mítines y bloqueos de vías acompañados de intervenciones de oradores, que generalmente terminaban en enfrentamientos con la policía. De notable impacto, a modo de ejemplo, fueron los sucesos de la noche del viernes nueve de enero, cuando cerca de tres mil personas se congregaron en el lugar donde fue asesinado el caudillo liberal, y que devino en enfrentamientos con la policía, con un saldo de numerosos detenidos. Antes de producirse el enfrentamiento, varios oradores expresaron las razones de las protestas. En una de las intervenciones, un orador afirmó:

Queremos que los precios vuelvan a su nivel primitivo. No tenemos con que comer y nos siguen acosando. Las oligarquías están absorbiendo la riqueza del pueblo. Queremos justicia social y libertades económicas. Abajo el hambre, abajo la policía

48 “En vigencia el alza de buses”, *La República*, Bogotá, 8 de enero de 1959, pág. 5.

49 *Ibíd.*, pág. 3.

50 Consideramos que para este momento se había configurado un *movimiento social*, al haberse producido una *oportunidad política*, que fue hábilmente divisada por agentes sociales, y que acudió a un conjunto de repertorios de protesta (mítines, pedreas, obstaculización del tránsito, arengas, entre otros). TARRON. Op. Cit.

51 *Semana*, Bogotá, 20 de enero de 1959, pág. 10

del régimen, abajo el frente nacional, abajo los potentados, muera la prensa capitalista fletada y mentirosa⁵².

A su vez, una mujer intervino afirmando que “en nombre de la mujer colombiana venimos a traer alicientes y a anunciaros que estamos dispuestos a todo hasta conseguir la libertad económica que quiere el pueblo colombiano”⁵³.

Tal fue la constante durante casi todos los días. Sin embargo, también en el seno del movimiento social se presentaron disputas por la hegemonía del mismo. Debe decirse, al respecto, que el movimiento estaba constituido por un sin número de personas vinculadas a sectores sociales diversos (estudiantes, obreros, empleados, pobladores de barrios), que a su vez hacían parte de organizaciones gremiales y políticas, o que no tenían militancia alguna. De las organizaciones políticas y gremiales que estaban vinculadas al movimiento social se destacaban el Partido Comunista Colombiano y la Unión de Jóvenes Comunistas, el Partido Socialista Colombiano y sus juventudes, los gaitanistas, la UNEC, comités de estudiantes de bachillerato, los sindicatos, así como las bases liberales y conservadoras. Cada una de estas organizaciones y sectores políticos proyectó sobre el movimiento sus intereses particulares. Por ejemplo, el Partido Comunista Colombiano pretendió aprovechar el acontecimiento para “estrenar” la legalidad que había adquirido en el nuevo régimen, después de los duros años de represión militar, en donde fue obligado a actuar en la clandestinidad.

Fue en ese contexto de disputas en que surgió el Movimiento Obrero Estudiantil 7 de Enero, que rechazaba las pretensiones de los comunistas sobre el movimiento social. Tal situación se reflejó en las manifestaciones antialcistas, en donde se producían roces entre quienes representaban a una u otra organización. Así lo deja ver, por ejemplo, un pronunciamiento del MOE 7 de Enero, a propósito de una manifestación antialcista en donde había hecho presencia el Partido Comunista:

El Movimiento Obrero Estudiantil Siete de Enero, es un movimiento totalmente desligado de cualquier partido político; por lo tanto hacemos constar ante la opinión pública que no perseguimos ningún objetivo político y rechazamos cualquier maniobra tendiente a monopolizar este movimiento popular que ha surgido como protesta por el alto costo de la vida y el alza injusta en las tarifas del transporte urbano, (...) ⁵⁴.

Entre los miembros más destacados del MOE 7 de Enero, sobresalían los jóvenes, varios de ellos, vinculados a universidades y colegios de la ciudad. Se trataba de individuos que venían de participar en las jornadas contra la dictadura militar, y que estaban registrando un proceso de radicalización

52 “En vigencia el alza de buses”, *La República*, Bogotá, 8 de enero de 1959, pág. 3.

53 Ídem.

54 *La República*, Bogotá, 18 de enero de 1959, pág. 10.

política que se alimentaba de la frustración por la suerte del sistema político del país, y por el proceso guerrillero cubano, que, precisamente, culminó a comienzos de enero de 1959, con el triunfo de los rebeldes. Sin duda, el caso que ejemplifica con mayor nitidez el imaginario de los miembros del MOE 7 de Enero, es el de Antonio Larrota González, uno de los más visibles líderes del movimiento antialcista, y, a la vez, del naciente MOE 7 de Enero⁵⁵.

Cabildos abiertos

La presión social parecía dar frutos. Dos ejemplos lo demuestran. De un lado, la acción del movimiento social obligó al Gobierno a constituir una Comisión Interparlamentaria, la cual tendría como objetivo estudiar el problema del transporte urbano y presentar un informe lo más pronto posible, en el que se contemplaran soluciones a la crisis. El hecho era un tras pies para el Gobierno, ya que ponía en evidencia que éste había actuado con irresponsabilidad, al decretar el alza en las tarifas sin haber estudiado previamente la situación. De otro lado, la presión dio origen a los cabildos abiertos, espacios en donde se debatían las distintas posiciones sobre la medida alcista.

En concreto, fueron dos los cabildos abiertos, presididos por la Comisión Interparlamentaria recién constituida. El primer cabildo se abrió el diecisiete de enero, en el Salón Guillermo Valencia del Capitolio Nacional, y funcionó hasta el diecinueve de enero. Durante ese tiempo intervinieron cuarenta y dos oradores, entre quienes sobresalieron senadores y representantes, delegados de las empresas de transporte, delegados del movimiento antialcista (profesionales, estudiantes y trabajadores), quienes hablaban ante un auditorio numeroso⁵⁶. En el primer cabildo habló Pedro Camone, quien a nombre del MOE 7 de Enero expresó una idea que daba cuenta del poder que creía tener el movimiento contra el alza: "El Congreso no podrá en adelante tomar ninguna determinación que previamente no haya sido consultada con el pueblo"⁵⁷.

El segundo cabildo se instaló casi un mes después, en momentos en que el gobierno nacional alargaba el problema, al no presentar una solución concreta. El quince de febrero se dio apertura al cabildo, esta vez en el Teatro del Colegio Nacional de San Bartolomé, y en esa oportunidad tomaron la palabra cerca de ochenta oradores, casi el doble de los que intervinieron en el primero. El jueves diecinueve de febrero, la Comisión Interparlamentaria presentó el informe respectivo en sesión del parlamento, en donde finalmente se definió una proposición en la que se establecían cuestiones como la necesidad de que, en coordinación entre el gobierno nacional y los miembros de la Comisión Interparlamentaria, se elaborara un proyecto de ley que buscara, entre otras cosas, "imprimir a la industria del transporte una organización eficaz que se independice de inútiles y costo-

55 De Larrota González nos hemos ocupado en DIAZ JARAMILLO, José Abelardo, "Juventud, nueva izquierda y revolución: los avatares políticos de Antonio Larrota González". *Controversia*, N°194, Bogotá, 2010.

56 *El Siglo*, Bogotá, 18 de enero de 1959, págs.1 y 3.

57 La Calle, Bogotá, 23 de enero de 1959, pág. 7.

sos intermediarios”, y facilitar “el desarrollo de la actividad transportadora sobre bases de verdadera eficacia y comprobada austeridad”. Asimismo, se le recomendaba a la mencionada comisión que, en un corto plazo presentara a consideración de las dos cámaras el referido proyecto de ley, que debía “contemplar autorizaciones al gobierno para adoptar tarifas en todo el territorio nacional, de acuerdo con las circunstancias cambiantes de la economía y del costo real de los transportes, una vez efectuada la reorganización de la mencionada industria”. Finalmente, enfatizaba que además de reajustar las tarifas del transporte urbano, los empresarios debían reajustar proporcionalmente los salarios de los trabajadores⁵⁸.

Sin embargo, a pesar de las presiones sobre las autoridades gubernamentales, el problema de las tarifas se extendió hasta el mes de marzo sin que se divisara una solución. Es en ese marco en donde se contextualizan las enérgicas protestas del martes tres de marzo.

Los hechos del tres de marzo

El tres de marzo llegó sin que el problema de las tarifas del transporte urbano se hubiese solucionado. El hecho era delicado especialmente para el gobierno, ya que no se observaba en los sectores populares que participaban en las manifestaciones, indicios de agotamiento. Al contrario, se observaba por momentos altos niveles de radicalidad que podían en cualquier oportunidad dar origen a acciones inesperadas y difíciles de controlar para las autoridades civiles y militares.

Precisamente ese día los estudiantes de la Universidad Nacional, que iniciaban el calendario académico, programaron una marcha de protesta exigiendo el regreso a las antiguas tarifas de transporte. En horas de la mañana cerca de quinientos estudiantes salieron de la institución por la Calle 26, para después tomar la Avenida Caracas en dirección hacia la Plaza de Bolívar. Hacia el mediodía, a la altura de la calle 22, se detuvieron y allí desinflaron las llantas de los buses que transitaban, formándose un enorme trancón que se prolongó durante buena parte del día. Luego de haber llegado a la Plaza de Bolívar y haber estado concentrados durante un tiempo, los manifestantes se trasladaron hacia el Palacio de San Carlos⁵⁹. Allí intervinieron varios oradores. Luego regresaron hacia la Plaza de Bolívar no sin antes dejar sin aire las llantas de los vehículos oficiales que se encontraban frente al Palacio⁶⁰. Al cabo de un tiempo, se dirigieron hacia el norte por la carrera 7ª, deteniéndose en ocasiones para escuchar a algún fogoso orador que tomaba la palabra para animar la movilización. A su paso por el Ley ubicado entre las calles 11 y 12, procedieron a apedrearlo al igual que los locales comerciales aledaños. Para ese momento el número de mani-

58 *El País*, Cali, 20 de febrero de 1959, págs. 1 y 8.

59 Hacia las diez y cuarenta y cinco de la mañana ya se había ordenado “el acuartelamiento en primer grado para todo el personal de la Guarnición y la Unidad Bogotá nombró los servicios necesarios para garantizar la propiedad privada”. Además, “El Comando de la Fuerza ordenó a la Escuela Jiménez de Quesada tuviera el personal disponible listo, con el fin de ser trasladado a Bogotá como refuerzo en caso de emergencia”. Ver AGN, FPR, Despacho Presidente (DP), “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 27.

60 *El Espectador*, Bogotá, 4 de marzo de 1959, pág. 11.

festantes había crecido considerablemente y fue necesario que de la Escuela de Policía Gonzalo Jiménez de Quesada se enviaran doscientos refuerzos⁶¹.

Hacia las dos de la tarde un grupo de manifestantes liderado por Antonio Larrota González ingresó a “La Voz de la Víctor”, emisora ubicada frente al Ley de la carrera 7ª, y por espacio de diez minutos intentó –sin mayor éxito– dirigirse a los bogotanos para invitarlos a que se sumaran a las protestas que se registraban en el centro de la ciudad⁶². Mientras tanto, en inmediaciones del Parque Santander otro grupo se enfrentaba con la policía. En otro sector, exactamente en la Avenida Caracas, entre calles 14 y 24, diversas personas se subían en los postes de la Compañía de Teléfonos intentando ponerlas fuera de servicio. Sin embargo, al lugar llegó la policía y detuvo a algunas personas. Para ese mismo momento era evidente ya la presión de los manifestantes sobre el comercio que aun funcionaba, para que cerrara sus puertas.

Hacia las cinco de la tarde, sobre la carrera 7ª con Avenida Jiménez, un jeep que se encontraba estacionado frente a la Gobernación fue volteado y posteriormente quemado. Acto seguido, el edificio fue agredido con piedras destruyendo los vidrios de las ventanas que daban a la calle. Inmediatamente un grupo de personas procedió a incinerar un vehículo de la Secretaria de Obras Públicas que se encontraba estacionado frente al edificio. Otros tres vehículos fueron quemados en la calle 12, entre carreras 6ª y 7ª, y en la calle 23 con la carrera 7ª. Igualmente, los edificios en donde funcionaban las oficinas de los diarios *El Tiempo* y *El Espectador* fueron atacados, pese a que la policía había dispuesto de personal para protegerlos⁶³.

Como se puede deducir, la conmoción era total en ese momento. De acuerdo con la minuta de la Policía, “los desórdenes iban en aumento así como los manifestantes”⁶⁴. Los enfrentamientos cubrían una amplia zona del centro de la ciudad. Por todos lados se registraban choques con la policía, la cual hizo uso de sus armas en distintas oportunidades. A las seis de la tarde, un contingente de uniformados arribó en dos buses a la carrera 7ª con Avenida Jiménez, en donde se estaban presentando los hechos más delicados. Los vehículos que transitaban por la Avenida Caracas con calle 13

61 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano (SIC), “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 28.

62 Ídem. Quienes ocuparon la emisora seguramente tenían en mente lo sucedido el nueve de abril de 1948, cuando un grupo de personas se tomó la Radiodifusora Nacional y desde allí incitó por algunos minutos a los bogotanos a salir a la calle a protestar por la muerte de Jorge Eliecer Gaitán. Para prevenir otras acciones similares, la Policía tomó las precauciones necesarias, y dispuso de personal uniformado para proteger las otras emisoras ubicadas en el centro de la ciudad. Ver AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 28.

63 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 28 y 29.

64 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 29. En el documento que se viene citando se registró el momento así: “18:07 horas. Llamó el señor Presidente y el Comando le informó que la situación estaba bastante delicada”. A los pocos minutos, presionado por los hechos, el propio Presidente ordenó al Ministro de Guerra la intervención de la Brigada de Institutos Militares para garantizar el control de las calles.

y en la carrera 7ª, entre calles 11 y 20, eran blanco de ataques. Incluso, los buses de la policía fueron atacados en repetidas ocasiones.

La situación obligó al Presidente a dar la orden al Ejército de salir de los batallones para ayudar a controlar a los manifestantes⁶⁵. A las seis y media no había buses prestando servicio, hecho que motivó al gobierno distrital a disponer de volquetas y camionetas para facilitar el traslado de la gente que laboraba en el centro a sus lugares de residencia. Si bien la intensidad de las protestas en ese momento bajó a medida que entraba la noche, hacia las ocho p.m. continuaban presentándose enfrentamientos entre los manifestantes y la policía en la Avenida Caracas con calle 1ª. Sin embargo, pasadas las nueve p.m. la Policía reportó la normalización de la situación. Para ese momento, el Ejército patrullaba el centro de la ciudad⁶⁶. Al final de las protestas, el balance era elocuente:

- Tres oficiales, dos suboficiales y por lo menos catorce agentes heridos, algunos de los cuales tuvieron que ser internados en centros clínicos⁶⁷.
- Nueve buses Trolley y dieciseis buses diesel apedreados. Cerca de ochenta automóviles con daños considerables.
- Cinco vehículos quemados, entre ellos el de la Gobernación y el de la carrera 6ª con Avenida Jiménez⁶⁸.
- Tres choferes heridos.
- Cerca de ciento cincuenta personas detenidas⁶⁹.
- Decenas de locales comerciales destruidos.- Instalaciones de los diarios *El Tiempo*, *El Espectador* y *El Siglo* averiadas, al igual que varios edificios públicos.

Fue de tal dimensión el impacto de los sucesos del 3 de marzo, que algunos informativos registraron los hechos con titulares como “*El Tres de Marzo Casi se Convierte en 9 de Abril*”⁷⁰, o “*Bochornosos Desordenes Ayer en la Capital*”⁷¹.

65 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 29.

66 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Minuta de los sucesos ocurridos el tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 31.

67 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Anexo Número Dos: Lista de personal de las fuerzas de policía lesionado”, caja 117, carpeta 51, folio 34.

68 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Anexo Número Cuatro: Listado de vehículos particulares que sufrieron daños en la pedrea”, caja 117, carpeta 51, folio 37.

69 AGN, FPR, Servicio de Inteligencia Colombiano, “Anexo Número Cinco: Lista del personal detenido por las fuerzas de policía que tomaron parte en los hechos ocurridos el día tres de marzo en la ciudad de Bogotá”, caja 117, carpeta 51, folio 38 y 39.

70 *Sucesos*, Bogotá, 6 de marzo de 1959, pág. 4.

71 *El Tiempo*, Bogotá, 5 de marzo de 1959, pág. 16.

EL ALZA EN LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE VISTO DESDE LA CARICATURA



La Republica (Bogotá) enero 26 de 1959, 4



La Calle (Bogotá) marzo 6 de 1959, 6.



La Calle (Bogotá) marzo 6 de 1959, pág.6.



La Republica (Bogotá) marzo 15 de 1959, pág. 4.

Conclusión

Los hechos del tres de marzo dieron un viraje decisivo a favor de los intereses del movimiento contra el alza de las tarifas del transporte urbano. Al día siguiente, el Congreso de la República manifestó, notablemente impresionado por la magnitud de las protestas, su disposición para entrar a trabajar de lleno en la elaboración del proyecto de ley, en el cual se contemplaría el restablecimiento de las tarifas antiguas. Para el diez de marzo ya se discutía en el Senado el nuevo proyecto de ley,

lo que motivó a que organizaciones que participaban del movimiento, como la UNEC, manifestaran su júbilo al considerar que el proyecto que se debatía era “de un verdadero sentido democrático” y que consultaba “en verdad (...), los intereses populares”⁷².

Una vez se dio a conocer la noticia de la elaboración de un nuevo proyecto que contemplaba regresar a las antiguas tarifas, los empresarios del transporte ejercieron mayor presión sobre el gobierno, amenazando incluso con ordenar un paro indefinido que implicaría la inmovilización de todo el parque automotor. En lo que respecta al movimiento social antialcista, y a pesar de que ya se tenía conocimiento de la elaboración del proyecto que restituiría las tarifas antiguas, no bajó la guardia y mantuvo la presión en todos los frentes.

Finalmente, luego de los debates de rigor en la Cámara y el Senado, se aprobó el nuevo proyecto de ley que, además de establecer el mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, decretar un auxilio patronal y crear el Fondo de Transporte Urbano, restablecía las antiguas tarifas⁷³. El proyecto, convertido en ley, entró a regir desde el primero de mayo de 1959. Así concluía una de las más grandes movilizaciones de protesta registrada a comienzos del Frente Nacional, de la que poco conocimiento se tiene, en la que distintos sectores se atrevieron a poner en cuestionamiento no sólo la medida económica, sino que fueron más allá, al denunciar el recién estrenado régimen político, y se reivindicó la nacionalización de los recursos naturales y la municipalización del transporte colectivo urbano. Como lo expresó un militante comunista que participó en los hechos que se han analizado, un movimiento “que se inició en torno a una reivindicación económica concreta, se transformó en su curso en una acción popular de contenido anti-imperialista, en la que participaron variadas y heterogéneas fuerzas políticas y sociales, sin que para ello mediara compromiso previo de alianza”⁷⁴.

Como se argumentó, la medida alcista del Gobierno abrió una oportunidad política que estimuló la aparición de un movimiento social que se constituyó en un desafío colectivo para las autoridades, al haber recurrido a repertorios de enfrentamiento que, en algunos casos, dieron origen a enfrentamientos que tuvieron notable impacto público. Se trató, en efecto, de un movimiento social que se constituyó a través de consignas, bloqueos y enfrentamientos con la policía, y que dejó como resultado centenares de heridos y detenidos. Como lo afirma Tarrow, quienes participan en un movimiento social no arriesgan el pellejo ni pierden tiempo en movilizaciones, al menos que consideren justo hacerlo. En el caso aquí estudiado, se mostró que fue grande el número de pobladores que participaron, quienes lograron una presión que obligó al gobierno a desistir en su empeño de elevar las tarifas del transporte urbano. De ese modo, y contra el parecer del gobierno, se impuso el interés popular, a través de la acción organizada y beligerante, sobre el interés privado de los empresarios del transporte colectivo de la ciudad.

72 *El Espectador*, Bogotá, 12 de marzo de 1959, págs. 1 y 15.

73 *El Espectador*, Bogotá, 21 de marzo de 1959, págs. 1 y 11.

74 HURTADO, Hernando. “Experiencias del movimiento contra el alza de las tarifas del transporte urbano en Bogotá”. En: *Documentos Políticos*, 1959, n° 14, pág. 27.

Obras citadas

- ARCHILA, Mauricio. *Idas y venidas, Vueltas y revueltas. Protestas sociales en Colombia. 1958 – 1990* (Bogotá: ICANH – CINEP, 2003).
- AYALA DIAGO, Cesar. *Exclusión, discriminación y abuso de poder en El Tiempo del Frente Nacional* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2008).
- CETRE CASTILLO, Moisés. “Bogotá en los años 50: el abc de sus indicadores”. *Revista Republicana*, Bogotá, N° 10, 2011.
- DIAZ JARAMILLO, José Abelardo. “Juventud, nueva izquierda y revolución: los avatares políticos de Antonio Larrota González”. *Controversia*, Bogotá, N° 194, 2010.
- HARTLYN, Jonathan. *La política del régimen de coalición. La experiencia del Frente Nacional en Colombia* (Bogotá: Tercer Mundo Editores, Uniandes, CEI. 1993).
- HURTADO, Hernando. “Experiencias del movimiento contra el alza de las tarifas del transporte urbano en Bogotá”. *Documentos Políticos*, Bogotá, N° 14, 1959.
- ROLL, David. *Inestabilidad y continuismo en la dinámica del cambio político en Colombia*. (Bogotá: ICFES, 1999).
- RUIZ MONTEALEGRE, Manuel. *Sueños y realidades. Procesos de Organización Estudiantil 1954 – 1966*, (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2002).
- SILVA LUJAN, Gabriel, “Lleras Camargo y Valencia: entre la represión y el reformismo”, en *Nueva Historia de Colombia*, (Bogotá: Editorial Planeta, 1989).
- TARROW, Sidney. *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política* (Madrid: Alianza Universidad, 1994).
- Tilly, Charles. *Los movimientos sociales, 1768 – 2008. Desde sus orígenes a Facebook* (Barcelona: Critica, 2010).
- VILLAMIZAR, Darío. *Jaime Bateman. Biografía de un revolucionario* (Bogotá: Planeta, 2002).

Fuentes primarias o documentales

- Archivo General de la Nación (AGN) Fondo Presidencia de la República.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Anuario estadístico de Bogotá. Distrito Especial*, DANE, Bogotá, 1966.

Periódicos

La República, Bogotá (1959)

El Tiempo, Bogotá (1959)

El Espectador, Bogotá (1959)

El Siglo, Bogotá (1959)

Sucesos, Bogotá (1959)

Semana, Bogotá (1959)

La Calle, Bogotá (1959)

El País, Cali (1959)

Documentos Políticos, Bogotá (1959)