

CHILE - Las protestas de abril de 1957

Pedro Milos

Lunes 21 de octubre de 2013, puesto en línea por [Dial](#)

Este texto presenta una muy breve síntesis de la investigación presentada de forma más completa en el libro Historia y memoria: 2 de abril de 1957(Santiago de Chile, LOM Ediciones / Universidad Alberto Hurtado, 2007, 588 p.), del cual está extraído.

Hace ya más de 50 años, las tres principales ciudades de Chile se vieron sacudidas por movimientos de protesta en contra de un alza en las tarifas del transporte público. Protestas que en un comienzo involucraron a los estudiantes pero a las que luego se sumaron diversos grupos sociales.

A pesar de la masividad y de la violencia que adquirieron estas manifestaciones -cuya expresión más trágica fue la muerte de 23 personas durante su desarrollo- ellas no provocaron ningún cambio de orden institucional en el país. Sólo lograron la suspensión temporal de la medida que las había originado. Tal vez por esta intrascendencia institucional, los acontecimientos de abril de 1957 han sido muy poco estudiados por la historiografía chilena del tiempo presente.

Paradójicamente, estos mismos acontecimientos quedaron profundamente grabados en la memoria de sus contemporáneos. No sólo de sus protagonistas, quienes recuerdan vivamente el desarrollo de los hechos y su impacto en la sociedad de la época, sino también de quienes fueron simples espectadores o testigos de los hechos.

I. Los acontecimientos

1. Antecedentes

El tema de las tarifas de la locomoción colectiva estaba presente en el debate público desde hacía varios meses. Los empresarios de microbuses venían reclamando desde 1956 un aumento en el valor de los pasajes ya que consideraban que sus costos se habían elevado hasta dejar obsoletas las tarifas vigentes. Éstas se habían reajustado, por última vez, en septiembre de 1955. Los valores del pasaje en Santiago, a partir de entonces, eran de \$7 para los micros y de \$10 para los “expresos” [1].

En julio de 1956, el Gobierno había realizado estudios sobre los costos de operación de micros y expresos, llegando a la conclusión de que la tarifa escolar debería ser de 2 pesos 41 centavos [era entonces de un peso] y que la tarifa corriente se empujaría por sobre los 12 pesos. En ese momento, para evitar el alza, se impuso el criterio de bonificar el precio de la bencina. Es así como, a partir de mediados de 1956, los autobuseros podían obtener dicho combustible a \$19,42 el litro. Las tarifas de \$7 y \$10 se mantuvieron, a condición de que efectivamente los expresos no llevaran pasajeros de pie. Pero, a poco andar, ya casi no existían micros, todos habían llegado a ser expresos y ninguno, por cierto, se contentaba con transportar solo pasajeros sentados [2]. Es así como, en general, existía la impresión de que los empresarios de la locomoción colectiva, a pesar de sus quejas, hacían un buen negocio.

2. Crónica de un alza anunciada

Ya en el Consejo de Gabinete realizado el 28 de febrero, al ministro del Interior coronel Benjamín Videla le correspondió dar cuenta de los avances del trabajo de [una nueva] comisión [de estudio que había quedado a su cargo]. Si bien no hubo información oficial sobre los valores de las nuevas tarifas, trascendió que -de acuerdo a los estudios- éstas podrían ser de \$12 para los vehículos anteriores a 1951 y de \$15 para los más modernos y que reunieran condiciones de seguridad, comodidad e higiene inherentes al servicio que prestaban [3]. El rumor de estas posibles nuevas tarifas generó reacciones inmediatas, sin satisfacer a los empresarios ni a los pasajeros [4].

Los dirigentes del Sindicato General Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago ya habían hecho llegar al Presidente Ibáñez un oficio, con fecha 27 de febrero, en el que le exponían una vez más sus reivindicaciones. Uno de los principales argumentos para solicitar el alza de tarifas eran los costos de operación de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado. Según sus datos, el costo real de un pasaje urbano en la ETCE era de \$29,40, lo que significaba que, en los hechos, esa empresa recibía una subvención del Estado de \$19,40 por pasajero. Sobre la base de esta realidad, los empresarios Oscar Palma y Juan Marinakis, presidente y secretario general del Sindicato de Dueños de Autobuses, formulaban al Presidente Ibáñez las siguientes peticiones: eliminar la movilización colectiva del listado de artículos de primera necesidad, dar curso a la resolución de enero, gozar de las mismas franquicias de la ETCE y que se estabilizaran los costos [5]

Por su parte, los usuarios de la locomoción colectiva, principalmente aquellos trabajadores que debían desplazarse a través de la ciudad para llegar a sus lugares de trabajo, veían el alza anunciada como una amenaza más a sus escasos recursos. En suma, por motivos muy diversos, existía un gran descontento de todos los actores involucrados en el problema del transporte de pasajeros. En general, podría decirse que los empresarios aspiraban a tarifas muy superiores a las que se vislumbraban y los pasajeros no estaban dispuestos a soportar una nueva alza con sus sueldos congelados y por un servicio de mala calidad.

La voluntad del Gobierno era liberarse de la bonificación de la bencina. Tanto es así que el ministro Videla declaró a la prensa que a su juicio el decreto de alza de la movilización debería ser promulgado junto con el del alza del petróleo y de la bencina [6]. Ello no ocurrió así y la bencina fue reajustada a partir del 16 de marzo sin que a esa fecha se hubiese resuelto aún el problema de las tarifas del transporte público. En realidad, los estudios ya estaban en el Ministerio de Economía y el nuevo ministro, Roberto Infante, los comenzó a analizar desde que asumiera el ministerio el día 15.

3. El alza de las tarifas de la locomoción colectiva

La decisión económica de alzar las tarifas ya estaba tomada. Respondía a la voluntad de no echar pie atrás en los planes económicos del Gobierno, lo que suponía la eliminación de las bonificaciones. En eso parecían estar de acuerdo todos los sectores que apoyaban la rectificación económica, es decir el Gobierno y la derecha. Sin embargo, este consenso respecto a la dimensión económica del problema no estaba acompañado de una misma decisión política. Se temía, por diferentes motivos, los efectos sociales y políticos que podría tener la medida. Estas diferencias retardaron aún más la implementación del tan anunciado aumento de las tarifas de la locomoción colectiva.

La Resolución N° 67 y el Decreto N° 222

Finalmente, la resolución ministerial -y no decreto- conteniendo el alza de las tarifas de la locomoción colectiva fue enviada a la Contraloría, por el ministro de Economía, el día viernes 22 de marzo [7], mismo día en que la prensa publicó una solicitada del Sindicato General de Dueños de Buses de Santiago, cuestionando la medida y confiando en que el Gobierno la modificaría [8]. El alza siguió su trámite regular en la Contraloría, llegando a ser publicada en el *Diario Oficial* del martes 26 de marzo. La resolución N° 67 de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Economía, fechada el 18 de marzo de 1957, autorizaba las nuevas tarifas para la locomoción colectiva urbana y suburbana, a partir de los siguientes considerandos: a) que las tarifas vigentes regían desde agosto de 1955 sobre la base de los costos

registrados en mayo de ese año y de una bonificación a la bencina; b) que los precios de la bencina habían sido aumentados y que ya no consideraban bonificación alguna; c) que desde mayo del 55 se habían producido también alzas en otros rubros del costo de explotación de la locomoción colectiva y d) que la locomoción colectiva no figuraba en la nómina de productos a que se refería el artículo 9° de la ley 12.423, especificados por el decreto N° 222 del mismo 18 de marzo. Sobre la base de tales consideraciones, el Ministerio de Economía fijaba las nuevas tarifas para los servicios de la locomoción colectiva urbana del país.

Se producía así, en el caso de las tarifas urbanas, un alza de 50%, ya que los “microbuses” a \$10 -todo el mundo lo sabía- en los hechos no existirían. Por lo demás, todo el parque vehicular de la ETCE era asimilado a los “autobuses”, con tarifas de \$15. Para los servicios suburbanos la situación era aún más compleja ya que no solo el aumento era mayor sino que muchos recorridos habían sido fraccionados, transformándose así en suburbanos trayectos que unían ciertas comunas del gran Santiago. Tales eran los casos, por ejemplo, de las líneas Mapocho-Lo Espejo y Mapocho-Población O’Higgins, cuyas tarifas subieron a \$30; o Mapocho-Cisterna y Mapocho-San Ramón que se elevaron a \$25. En provincias, los casos más extremos se dieron en Valparaíso, en que la tarifa del trayecto Valparaíso-Viña del Mar se vio aumentada a \$30 y \$40. Los servicios que cubrían La Serena-Coquimbo, en el norte del país, y Concepción-Talcahuano en el sur, quedaron con tarifas de \$30. Es decir, a nivel suburbano el alza superaba el 50%, situándose casi la mayoría en el 100% de aumento o más [9].

Sin embargo, lo más importante en relación a la promulgación de la Resolución N° 67, era la simultánea tramitación del mencionado Decreto Supremo N° 222, que determinaba los artículos de primera necesidad que quedaban comprendidos en el régimen de estabilización económica. Tal como lo establecía el inciso 2° del artículo 9° de la ley 12.432, el Presidente Ibáñez procedió a determinar aquellos artículos esenciales que no podrían sufrir aumentos superiores al 25% y dentro de los cuales no figuró la locomoción colectiva. Efectivamente, sin la promulgación simultánea de este decreto, el alza de tarifas no podría haberse hecho realidad, pues la Contraloría la hubiese impugnado nuevamente [10].

La exclusión, entonces, de la locomoción colectiva de esta lista dejaba el camino libre para el alza de sus tarifas más allá del 25%. El decreto N° 222, redactado el 18 de marzo, fue recibido el día 20 por la Contraloría, la que tomó razón de él con fecha 25 para, luego, ser publicado en el *Diario Oficial* el día 29 de marzo [11].

La mayoría de los periódicos dieron a conocer la noticia del alza de tarifas de la locomoción colectiva el mismo día martes 26. En general, la prensa santiaguina manifestó su sorpresa ante los montos de las nuevas tarifas.

4. Emergencia de la protesta social

A partir del miércoles 27 de marzo, el desconcierto inicial de la población ante el aumento de las tarifas de la locomoción colectiva comenzó a transformarse en manifestaciones públicas contra la medida, las que fueron adquiriendo amplitud en los días siguientes. Primero en la ciudad de Valparaíso y luego en Santiago y Concepción, los estudiantes y la ciudadanía en general utilizaron distintas maneras de exteriorizar su protesta: desde el negarse a utilizar el transporte público con las nuevas tarifas, hasta el entorpecimiento del tránsito y la agresión o destrucción de los vehículos de locomoción colectiva. Una protesta en general espontánea y colectiva, que comenzó pacíficamente pero que fue aumentando sus grados de violencia²³⁸. Es así como durante más de una semana -del miércoles 27 de marzo al jueves 4 de abril- el gobierno del general Ibáñez debió hacer frente a una verdadera ola de protestas sociales. Pero la respuesta del Gobierno no contribuyó a apaciguar los ánimos. Las fuerzas policiales ejercieron una dura represión contra los manifestantes, la que vino a reforzar el espiral de violencia.

Valparaíso

Los pasajeros de Valparaíso fueron los primeros en reaccionar frente a lo que consideraban un alza desmedida, sobre todo para el trayecto entre esa ciudad y la de Viña del Mar. Las nuevas tarifas

comenzaron a regir el miércoles 27 e inmediatamente se hicieron sentir las protestas.

Las manifestaciones estudiantiles comenzaron el 27 de marzo, contando con el apoyo de la CUT y de diversas organizaciones gremiales. Las protestas derivaron en violentos incidentes en plaza Vergara y en algunas calles céntricas, caracterizados por el apedreamiento de vehículos de la locomoción colectiva. El jueves 28 la locomoción colectiva fue haciéndose cada vez más escasa y las principales calles del puerto quedaron en poder de los estudiantes, siendo escenario de esporádicas escaramuzas con las fuerzas policiales. En este contexto, un desfile masivo de estudiantes realizado a las 19 horas y que tenía por objeto llegar a la Intendencia, derivó en una batalla campal con Carabineros y en masivos actos de vandalismo. A esa altura la composición social de los manifestantes había cambiado, a los estudiantes se sumaron obreros, empleados y habitantes de los barrios populares y cerros del puerto. Ese mismo día 28 se constituía en Valparaíso un Comando Provincial por la Derogación de las Alzas, compuesto por diversas organizaciones gremiales, sindicales, estudiantiles, el FRAP, la Falange y el Partido Radical.

Los enfrentamientos con Carabineros y los actos de violencia en las calles de Valparaíso se mantuvieron durante el día 29 de marzo, ocasión en que la protesta se vio reforzada por los trabajadores portuarios, quienes iniciaron un paro de actividades. En la tarde la Provincia fue declarada en Estado de Emergencia y las tropas de la Armada ocuparon diversos barrios del puerto. Ello no fue óbice para que en la noche grupos de manifestantes volvieran a ocupar las calles. Los incidentes recrudecieron el día 30 de marzo, cuando tras una manifestación autorizada del Comando Provincial contra las Alzas, numerosos grupos de manifestantes continuaron protestando. Alrededor del mediodía, Carabineros intentó disolverlos cerca del barrio El Almendral. En estos incidentes la policía hizo uso de sus armas de fuego hiriendo a un menor de edad, tras lo cual se replegaron a la Sexta Comisaría llevando consigo algunos detenidos. Los manifestantes reaccionaron airadamente y se dirigieron en masa hacia la Comisaría. En las calles, entretanto, la policía había sido reemplazada por fuerzas de la Armada. El clima de tensión duró hasta altas horas de la noche, dejando como saldo un muerto y una decena de heridos a bala, graves. Los incidentes, que llegaron a ser calificados por la prensa como “clima revolucionario” y “guerra civil”, duraron hasta el domingo 31 de marzo, cuando volvió la calma debido a la fuerte vigilancia por parte de las fuerzas de la marinería y del Ejército y a la entrada en vigencia de las nuevas tarifas rebajadas, las que se habían acordado en una reunión de la Intendencia el día anterior.

Santiago y Concepción

En Santiago, las manifestaciones contra el alza de las tarifas de la locomoción colectiva comenzaron en la noche del miércoles 27 de marzo, con gran preponderancia de los estudiantes vespertinos, pero de manera menos masiva que en Valparaíso. La ciudad de Concepción fue también escenario de incidentes callejeros una vez que ese miércoles comenzaron a ser aplicadas las nuevas tarifas. El alza llegaba a un 114% en los recorridos urbanos. Los estudiantes fueron quienes encabezaron las protestas, agrediendo algunas máquinas de la locomoción colectiva. Al día siguiente hubo nuevas manifestaciones de protesta.

En la tarde del jueves 28 de marzo grupos de estudiantes recorrieron las calles del centro de Santiago manifestando su descontento por el alza y el maltrato a los escolares en los micros. En la noche los manifestantes se movilizaron en la Plaza de Armas y en calle Bandera atacando vehículos de locomoción colectiva. En medio de los incidentes fueron apedreados algunos locales comerciales, aumentando la violencia de los enfrentamientos con Carabineros. El viernes 29 se caracterizó por las reuniones y concentraciones sociales y políticas en Santiago. El FRAP, la CUT y la FECH se organizaron para respaldar al movimiento estudiantil contra el alza de la locomoción. La FECH decretó un paro y una concentración para la jornada siguiente. Al caer la noche del viernes Santiago volvió a ser escenario de violentas manifestaciones de protesta. Entre las 20 horas y la una de la madrugada del día siguiente se sucedieron violentos enfrentamientos entre estudiantes y Carabineros. El día 29 también fue agitado en Concepción. Desde la mañana la ciudad quedó sin transporte público producto de la negativa de los autobuseros a poner en circulación sus máquinas. La molestia de los usuarios hizo crisis y a medio día se produjeron incidentes al ser apedreados los pocos microbuses que circulaban y entrar en acción las fuerzas policiales. El servicio de locomoción recién se restableció el mediodía del sábado, cuando la Intendencia permitió a los empresarios que los vehículos anteriores a 1947 “debidamente reparados”,

pudieran cobrar los \$15 asignados en un comienzo a las máquinas nuevas.

Al igual que había sucedido en Valparaíso, los estudiantes de Santiago intentaron realizar una concentración al mediodía del sábado 30 de marzo, frente al local de la FECH; sin embargo, la policía lo impidió, generando con ello los primeros enfrentamientos del día. Tras esto, los incidentes se multiplicaron y comprometieron todo el centro de la ciudad. Las escaramuzas generaron gran alarma entre la población que ese día realizaba sus compras en la zona. Después de una breve tregua, los incidentes se reanudaron a partir de las 8 de la noche, cuando pequeños grupos de manifestantes recorrieron el centro realizando destrozos y enfrentándose con la policía.

El domingo 31 de marzo no se produjeron manifestaciones en la capital ni en Concepción. Sin embargo, la Policía de Investigaciones, por órdenes de la Intendencia de Santiago, procedió a la detención de diversos dirigentes sociales, principalmente sindicales, amparándose en la Ley de Defensa de la Democracia.

No era extraño pensar que el inicio de una nueva semana trajera consigo el retorno a la normalidad. Así, el día 1 de abril ya se había restablecido la calma en Valparaíso. En Concepción, si bien hubo algunos enfrentamientos, los dirigentes estudiantiles hacían llamados a evitar la violencia. En la capital, durante el fin de semana se habían producido conversaciones entre dirigentes políticos, estudiantiles y autoridades del Gobierno con miras a superar el conflicto. Sin embargo, esta aparente distensión entró en contradicción con la actitud de las autoridades. En efecto, el lunes 1 de abril el centro amaneció bajo una fuerte protección militar, dando a Santiago el aspecto de una ciudad sitiada. Tanques y vehículos militares patrullaban la ciudad y el transporte público era vigilado por militares, tanto en los terminales como en las máquinas de los recorridos más conflictivos. El día fue de una relativa calma, alterada esporádicamente por manifestaciones estudiantiles. En la tarde la FECH realizó una asamblea, acordando un paro de 24 horas. A la salida de dicha asamblea, ocurrió un acontecimiento que cambiaría radicalmente el rumbo de los acontecimientos. Un grupo de estudiantes que dejaba el local de la Federación y se dirigía al centro de la ciudad profiriendo consignas contrarias a la alzas, se cruzó con una patrulla militar y algunos policías, quienes, tras un confuso incidente, hicieron uso de sus armas de fuego. Herida, mortalmente, cayó la estudiante de enfermería Alicia Ramírez Patiño, quien falleció en la Posta Central cerca de la medianoche.

La muerte de Alicia Ramírez causó un gran impacto en la población, precipitando una protesta social masiva, espontánea e incontrolable que tuvo en el 2 de abril su expresión más aguda. Los estudiantes se movilizaron desde temprano para converger en la sede de la FECH. En estos trayectos se produjeron los primeros enfrentamientos con la policía. A medio día, los manifestantes se encontraban masivamente congregados en los alrededores del local de la FECH. Ya no se trataba simplemente de estudiantes: había también obreros, empleados, simples transeúntes y pobladores. Al ser disuelta por la policía, la muchedumbre se rearmó en pequeños grupos que coparon el centro de Santiago, dislocando la acción policial: los carabineros fueron atacados y sobrepasados y se desató una oleada de destrucción. Hacia las dos de la tarde los dirigentes estudiantiles era incapaces de controlar el movimiento. Vino el asalto y saqueo de tiendas, comercios y armerías, toda vez que la represión se hizo más violenta, produciéndose las primeras víctimas. Antes de las seis de la tarde, la policía ya se había retirado y las calles eran recorridas por grupos de manifestantes que no encontraban resistencia alguna. Solo cerca de las 8 de la noche comenzó la ocupación militar del centro. Los últimos grupos fueron reprimidos y la protesta se trasladó a los barrios periféricos. El Estado de Sitio fue declarado y el toque de queda establecido.

El 3 de abril la ciudad estuvo paralizada. Sin embargo, y pese al control militar, las protestas continuaron, registrándose numerosos incidentes en la capital. El más importante fue el enfrentamiento que se produjo en la comuna de San Miguel, frente a la 12a Comisaría entre una columna de manifestantes -compuesta principalmente por huelguistas de MADECO- y el contingente policial, resultando muerta una mujer y dejando varios heridos y detenidos. En la tarde fue allanado el local de la FECH y se realizaron detenciones masivas en el centro de la capital. Los enfrentamientos continuaron hasta el inicio del toque de queda.

Mientras tanto, en Concepción, los estudiantes habían mantenido una movilización constante desde el

lunes. Los incidentes crecieron en número e intensidad, especialmente el miércoles. Sin embargo, no hubo que lamentar muertos ni heridos.

Vuelta a la normalidad

A partir del jueves 4 de abril, Santiago y Concepción comenzaron a recobrar la normalidad. En la capital hubo algunos incidentes aislados en algunos barrios populares. La ciudad tenía el aspecto de un campo de batalla. Los detenidos comenzaron a ser procesados por la justicia y la Policía de Investigaciones realizó redadas en busca de los responsables de los saqueos de los días martes y miércoles. El 5 de abril el Gobierno anunciaba la composición de una nueva comisión para revisar el alza de tarifas, incluyendo en ella integrantes de organizaciones estudiantiles, obreras y de empleados. El domingo 7, finalmente, se anunció de manera oficial lo que hacía días se venía negociando: la suspensión del alza de la locomoción colectiva hasta que la nueva comisión entregara sus resultados.

Culminaba así más de una semana de intensas protestas sociales, que habían comenzado en Valparaíso para continuar en Santiago y Concepción, comprometiendo de esa manera la estabilidad de las tres principales ciudades del país. Protestas que habían dejado como saldo más de veinte muertos, centenares de heridos y detenidos y cuantiosos daños materiales. El país estaba bajo el Estado de Sitio y el Gobierno había presentado un proyecto de ley solicitando al Congreso que le otorgara Facultades Extraordinarias. La clase política, entretanto, había sido absolutamente sobrepasada por los acontecimientos. Los estudiantes habían logrado su principal reivindicación -la derogación del alza-, pero exigían aún la libertad de los detenidos y una profunda investigación que llevara a identificar a los responsables de la dura represión ejercida y que hiciese luz sobre el elevado número de muertos y heridos. Los obreros y trabajadores pagaban el costo de ver a sus principales dirigentes detenidos o relegados. Los pobladores, por último, habían salido a la palestra pública sindicados por ciertos sectores uno los responsables de los saqueos y excesos cometidos durante las manifestaciones.

En fin, la sociedad chilena ya no era la misma que antes del 2 de abril. ¿Qué había sucedido en ella, profundamente, durante los días que duraron las protestas? ¿Quiénes fueron los principales responsables de los hechos sucedidos? ¿Qué motivaciones habían conducido a ellos? ¿Cómo fueron vistos los acontecimientos por los principales actores sociales y políticos de la época y de qué manera reaccionaron ante ellos? Preguntas a las que intentaremos responder en la Segunda Parte de este libro.

5. Elementos de síntesis y de interpretación

Si bien todas las alzas de precios eran complicadas -por el contexto económico y social difícil- la de la locomoción colectiva lo era en particular. No en vano fue una decisión largamente postergada y debatida.

Su particularidad radicaba, en primer lugar, en que la ciudadanía había desarrollado, a través de los años, una alta sensibilidad frente al tema, llegando a considerarse la oposición al aumento del precio de los pasajes como un símbolo de resistencia al conjunto de las alzas. A ello habían contribuido los estudiantes con sus movilizaciones a partir de los años treinta y el hecho de que la condición de 'pasajero' hacía de los usuarios sujetos activos del problema. Influían también las deficiencias del servicio y sus diarias consecuencias para la población que debía desplazarse por la ciudad.

En segundo lugar, había un elemento económico en juego. Como ya hemos visto, los pasajes de la locomoción colectiva se beneficiaban de una bonificación estatal en el precio de la bencina. Esto hacía que su reajuste, eliminando dicha bonificación, tuviera una gran importancia material y simbólica para la política económica del Gobierno. Los planes de rectificación obligaban a terminar con las bonificaciones, para dar paso a una real libertad de precios.

En tercer lugar, el alza de los pasajes generaba un conflicto que comprometía a poderosos actores sociales y económicos. Por una parte, ya lo decíamos, a la población en general que, transformada en 'pasajeros' o usuarios, podía desarrollar una fuerte presión social. Por otra, a los empresarios de la locomoción colectiva, que conocían la vital importancia del servicio que proporcionaban y que estaban

acostumbrados a imponer sus puntos de vista y a obtener rápidas ganancias. Por último, al Ejecutivo, que a través de sus cuadros técnicos y políticos debía asegurar tanto el fundamento económico de la medida como su implementación práctica.

Como se ve, había importantes razones sociales, económicas y políticas para que el alza de la locomoción generara la expectativa que hemos descrito en la primera parte de este texto. Sortear estas dificultades era difícil. Los conflictos fueron evidentes. Así, por ejemplo, desde el punto de vista económico el Gobierno tuvo que sortear el problema del tope del 25% que autorizaba la ley, dictando el discutido Decreto N° 222; se vio también enfrentado al oscuro problema del fraccionamiento de los recorridos; y, finalmente, debió aceptar que había errores en el cálculo de las tarifas. Desde un punto de vista político, la resistencia de los empresarios negándose a aplicar las nuevas tarifas significó un claro cuestionamiento a la autoridad pública, así como las reacciones regionales impugnaron el excesivo centralismo de Santiago. Los conflictos internos que la medida generó en el propio Gobierno dejaron en evidencia, por último, las tensiones políticas entre los grupos que lo sostenían.

Pero, finalmente, donde la complejidad de la medida que se estaba adoptando fue mayor, fue a nivel social. Sus efectos trascendieron, claramente, el ámbito particular del alza de la locomoción, llegando a comprometer no solo el orden público sino la capacidad del sistema para controlar la protesta social. Su irrupción dejó en evidencia profundas contradicciones que subterráneamente cruzaban a la sociedad chilena.

Valparaíso primero, Santiago y Concepción después, fue el itinerario seguido por la expresión de un descontento largamente acumulado. Estudiantes, trabajadores y población en general se fueron sucediendo y sumando como espontáneos protagonistas del sorpresivo desborde social. Una excesiva represión policial y desmesuradas medidas de control militar no hicieron más que multiplicar las vías de escape del malestar social, volviéndolo más violento e incontrolable. El martes 2 de abril se convirtió, así, en la cima más alta y peligrosa del sinuoso camino seguido por la expresividad del descontento popular. El trágico saldo de más de 20 muertos y cientos de heridos y detenidos así lo testimonia.

La sociedad, atónita, se contemplaba a sí misma casi sin reconocerse. Se necesitaría mucho tiempo para que los actores sociales procesaran aquello que habían protagonizado.

Los actores económicos y políticos de la época, sin embargo, fueron más rápidos en su reacción. Los intereses económicos fueron momentáneamente postergados para abocarse a lo más importante: restablecer las garantías a la propiedad privada y las condiciones mínimas de estabilidad para la buena marcha de los negocios. Los intereses políticos confluyeron rápidamente hacia el acuerdo para la defensa de la institucionalidad amenazada: vino la reacción del sistema político, apelando a todas sus facultades para restablecer el imperio del orden y de la ley.

II.- Análisis

1. Distintas formas de expresión para un mismo rechazo inicial

No cabe duda que el detonante de la protesta fue el alza de las tarifas de la locomoción colectiva. Sin embargo, esta misma reacción inicial de rechazo a la medida asumió formas distintas en cada una de las tres ciudades comprometidas. Reconocer estas diferencias constituye la puerta de entrada a lo que hemos denominado la 'lógica interna' de los sucesos de abril.

La espontaneidad, masividad y diversidad social que mostró la protesta en Valparaíso, desde sus inicios, estuvo en proporción directa a la percepción de arbitrariedad e injusticia de la medida tomada por la autoridad. En efecto, es en Valparaíso y Viña del Mar donde los efectos del alza golpearon más fuerte y uniformemente a la ciudadanía. Cosa que no ocurrió en Santiago, en donde el tamaño de la ciudad, la dispersión de la población y las diferentes realidades comunales hicieron que la reacción masiva no se produjera sino hasta el tercer día de manifestaciones que, hasta ese momento, eran casi exclusivamente estudiantiles. En Concepción, en cambio, fueron los empresarios de microbuses los que primero

reaccionaron al sentirse perjudicados por la medida, interrumpiendo el servicio; al hacerlo, dieron una razón suplementaria a los estudiantes para encabezar un organizado movimiento junto a los sindicatos.

Estas diferentes actitudes frente al alza de tarifas sirven para mostrar también que la protesta no fue el resultado de una concertación previa. Por el contrario, los actores que están en su origen son tan diversos como los caminos que van buscando para expresar socialmente su rechazo. Desencadenado el proceso, sus rumbos serán inciertos y cambiantes.

2. La violencia en relación directa con la actitud de la autoridad

Si bien la protesta social en sus inicios asume formas diferentes en cada lugar, su carácter pacífico y legal aparece como una constante. Más allá de la radicalidad que le imprimen los estudiantes a sus primeras manifestaciones, éstas en general fueron no violentas. El caso paradigmático es el de los estudiantes porteños que se tendían en las calles para evitar el paso de los buses. Lo mismo puede observarse en Santiago, donde las primeras acciones eran detener los vehículos y hacer descender a sus pasajeros o impulsar la idea de una 'huelga de pasajeros'.

La rápida extensión de la violencia, aparece ligada estrechamente a la actitud de la autoridad y en particular al comportamiento de la policía. Es cierto que entre los estudiantes y los carabineros existía una tensión de larga data, que podríamos considerar como histórica, lo que le daba a la expresión de la violencia una cierta autonomía tanto respecto de las dirigencias estudiantiles como de las autoridades políticas. Sin embargo, mientras las primeras constantemente llamaron a sus dirigidos a mantenerse dentro de la legalidad, las diferentes actitudes que asumió la autoridad influyeron directamente en los grados de violencia que adquirieron los hechos. Nuevamente Valparaíso sirve de ilustración: la decisión de hacer intervenir a la marinería, así como la voluntad de obtener la derogación del alza, fueron determinantes tanto para que el conflicto fuese de corta duración como para que su saldo en víctimas y daños no fuese tan elevado.

En Santiago, en cambio, la inmediata descalificación del movimiento por parte de las autoridades, la fuerte represión desatada por Carabineros y la doble estrategia que posteriormente desarrolló el gobierno -de diálogo y de represión- hicieron abortar los esfuerzos por una pronta solución del conflicto. Así, el 1 de abril, en vez de marcar el fin del conflicto, como todo lo hacía suponer, se transformó en fecha fatídica: la muerte de Alicia Ramírez a manos de la policía, marcó la agudización del conflicto. Esta misma relación entre grados de violencia y actitud de la autoridad se verá confirmada en los sucesos del día miércoles 3 de abril en que, fruto casi exclusivo de la acción militar y policial, el número de víctimas fatales sobrepasó al del día martes, clímax de la protesta social.

La violencia, entonces, lejos de ser un dato presente en el contexto inmediato emerge como uno de los primeros rasgos de la 'lógica interna' de los hechos, encontrando una explicación posible en estas diferentes actitudes de la autoridad política y militar.

3. Quiebre de la convivencia social

La violencia, en efecto, no fue ajena al profundo desencuentro entre sociedad civil y sociedad política que se evidencia con ocasión de los sucesos de abril. Un desencuentro que se observa tanto en Valparaíso como en Santiago, pero que se materializa en fechas distintas.

En Valparaíso será el sábado 30 de marzo. Paradojalmente, mientras las autoridades reunidas en la sede del poder político regional encontraban una solución pactada entre los empresarios y el Gobierno, el conflicto en las calles entre manifestantes y policías llegaba a su punto máximo. La muerte de Samy Muga y decenas de heridos serán una de las expresiones del quiebre de la convivencia social. La otra, será el largo asedio a la Sexta Comisaría y la destrucción de bienes públicos por parte de los manifestantes.

En Santiago será el martes 2 de abril. Cuando el conflicto entre estudiantes y policías da paso a otro más profundo e irreversible entre marginalidad y sistema. Estudiantes y policías se retiran del centro de

Santiago el que es ocupado por nuevos sectores que ya no creen en los lazos que los unen al sistema político, si es que alguna vez existieron. Una marginalidad emergente en los finales de la década del 50 en Chile. Así, el 2 de abril en Santiago, la ruptura y distanciamiento entre los protagonistas del conflicto coyuntural –organizaciones sociales y partidos, por un lado, y Gobierno por otro– dejará en evidencia, y será la ocasión para que se exprese, una ruptura más profunda de la sociedad chilena: aquella entre quienes estaban o se sentían integrados a la vida social y aquellos que estaban o se sentían marginados de ella.

Los sucesos de abril nos muestran una separación profunda entre la población y las autoridades: mientras una se expresaba a través de un movimiento espontáneo y sin mayor proyección que la de su descontento, la otra veía en ello solo una conspiración. Ello explica, por último, que a una dinámica esencialmente social se le haya dado una ‘solución’ política represiva como lo era la ley de Facultades Extraordinarias.

4. Se termina protestando contra todo y en todas partes

Las características que asume la protesta cuando alcanza sus grados máximos de violencia y desborde muestran que lo que comenzó siendo el rechazo a una medida concreta de la autoridad terminó siendo un reclamo generalizado. La dinámica interna del proceso hizo que de objetivos parciales se fuese transitando, en los hechos, a cuestionamientos más globales de la realidad.

Expresivo resulta que las iras populares, que en los primeros días se dirigieron contra los vehículos de locomoción colectiva, se desplazaron luego hacia las fuerzas encargadas de mantener el orden y luego hacia los bienes públicos, municipales y privados. La agresividad y la violencia adquirieron su máxima carga simbólica cuando –el sábado 30 en Valparaíso y especialmente el martes 2 en Santiago– grupos de manifestantes cargaron contra las sedes de importantes poderes públicos como lo eran la comisaría o la Intendencia en Valparaíso y los tribunales de justicia, el Parlamento y la misma casa de gobierno en Santiago. Tampoco escaparon símbolos significativos como las estatuas de Arturo Prat y Bernardo O’Higgins. Poderes privados como algunos medios de comunicación también fueron objeto de repudio: tal fue el caso del edificio del diario *El Mercurio*. Finalmente, los robos y asaltos a comercios no alimentarios pueden ser interpretados como un intento extremo por revertir una injusta distribución de la riqueza.

Espacialmente, es interesante observar que –en Santiago sobre todo– la protesta se desplaza dentro de un eje urbano ‘centro-periferia’. Es decir, la protesta se inicia y llega a sus momentos más álgidos en el sector céntrico de la ciudad, lo cual hace que sus protagonistas se desplacen desde los alrededores hacia el centro. Y cuando el control policial o directamente la represión impide ocupar el sector central como escenario, la protesta se desplaza hacia las zonas periféricas, hacia los barrios. En Valparaíso este desplazamiento se produce también, aunque en menor medida, entre los cerros y el plano.

En su ‘lógica interna’, entonces, la protesta experimenta reiterados desplazamientos, tanto en su intencionalidad como en su espacialidad.

5. Relación entre la realidad y su representación

Las representaciones que los diversos sectores de la sociedad chilena se hacen de la realidad en 1957 tienden a ser parciales, en el sentido que no logran aprehender la complejidad de la situación y se contentan con focalizar uno u otro aspecto de ella. Son parciales, también, en el sentido que responden, la mayoría de las veces, a sus intereses particulares o a sus opciones ideológicas globales. Esta parcialidad de las representaciones provoca distorsiones que tienen repercusiones en las actitudes de los diferentes actores.

En efecto, se actúa de acuerdo a lo que se ve en la realidad, y se ve la realidad tal como cada uno se la representa. Así, cada cual fija sus posiciones y emprende iniciativas en función de su lectura de los hechos. Tenemos, entonces, que los discursos terminan creando también realidad. El impacto del martes 2 de abril en los discursos es notable a este respecto. Lo que sucede son dos procesos íntimamente relacionados. Por una parte, la evolución de los acontecimientos hizo que su representación variara en

muchos sectores dando paso libre a las más extremas (des)calificaciones en los discursos. Pero, por otra parte, este cambio en los discursos provocó, sin duda, un impacto en la realidad que llevó a que las iniciativas que tomaron los actores políticos estuvieran referidas mucho más a los discursos que a los hechos que sucedían. Tal fue el caso, concretamente, de la discusión y dictación de las facultades extraordinarias. Otro ejemplo de esta estrecha relación entre realidad y representación de la realidad es lo que se observa a partir del análisis de las causas que se dieron al conflicto. Pues bien, las actitudes políticas y sociales se fijaron de cara a estas distintas representaciones de lo que se pensaba eran sus orígenes. Las propuestas de solución al conflicto, en consecuencia, respondieron muchas veces más a estas visiones de la realidad que a lo que ésta iba mostrando.

Esto tuvo repercusiones en la evolución y orientación de los sucesos de abril, haciéndose parte de su lógica interna. Ya que, finalmente, sectores relevantes como el Gobierno y la derecha terminaron actuando en función de una 'realidad' que ellos mismos habían contribuido a crear con sus discursos. En breve: los movimientos sociales de abril no tenían la 'peligrosidad' institucional que los sectores dominantes le atribuyeron. No eran una rebelión ni una revolución. Eran, solamente, como lo veremos más adelante, una revelación.

6. La diferencia entre 'jóvenes y obreros' y 'obreros jóvenes'

Otra rasgo de lo que hemos llamado la lógica interna de los sucesos de abril fue una tendencia al 'relevo de actores'. Es decir, a una participación escalonada de diferentes actores sin que necesariamente se encontrasen o que hubiese continuidad entre ellos. Esta sucesión de actores reforzó la tendencia a distinguir etapas o fases a lo largo del conflicto. El impacto del 2 de abril a nivel del discurso contribuyó a acentuar esta percepción: los actores previos a esa fecha habrían sido unos y los posteriores otros.

En el caso del discurso del gobierno, la débil identificación social inicial de los protagonistas se transformó en identificación política y delictual, dando paso, así, a la estigmatización política. En el caso del discurso de la derecha, se evolucionó hacia una estigmatización social que llegó a extremos insospechados. La manera en que se denomina o califica a los grupos que protagonizaron los hechos de abril llega a extremos que reflejan un profundo desprecio o un gran temor hacia los grupos populares. Esta violencia verbal refleja que existía en los grupos más conservadores de la sociedad una subvaloración muy profunda de una buena parte de la población chilena. Los excesos a que llegarían estos mismos grupos quince años más tarde, con ocasión del golpe de Estado de 1973, encuentran así importantes antecedentes culturales y políticos en su reacción frente a los sucesos de abril de 1957.

De acuerdo a cómo los discursos identificaron socialmente a los protagonistas de los sucesos de abril de 1957, se concluye que fueron principalmente jóvenes estudiantes y obreros y empleados, es decir trabajadores. Sin embargo, si el balance se hace a partir de los registros de detenidos y heridos, el resultado muestra principalmente a jóvenes y adultos jóvenes (menores de 35 años) que se identifican como obreros. Los estudiantes se ubican, claramente, en un segundo lugar. De extracción popular, estos jóvenes obreros eran mayoritariamente solteros y residían en comunas antiguas aledañas al centro de la ciudad, superpobladas y con graves problemas sociales. No ejercían funciones dirigentes y no podían ser considerados delincuentes. Ateniéndonos a este perfil identitario pueden desprenderse, a nuestro juicio, algunas reflexiones.

En primer lugar, se trata de una población recién integrada o en vías de integración al mundo laboral, sufriendo directamente, por tanto, las consecuencias de la crisis económica que se traducían en bajos salarios y cesantía. No se trataba de obreros mayores, con una integración más estable al trabajo. En segundo lugar, se trata de un sector no politizado o, en el mejor de los casos, en vías de politización y sin una vinculación orgánica fuerte con los partidos o las organizaciones sindicales. Por último, no es osado pensar que por las características anteriores, fuese uno de los sectores de la población que con mayor fuerza resentía la desesperanza, la falta de confianza en el futuro y el desencanto.

Rasgos todos más que suficientes para que estos 'obreros' jóvenes se transformasen en los protagonistas principales de los sucesos de abril. Rasgos que escaparon, en general, a las representaciones que los

distintos sectores de la sociedad chilena de la época se hicieron de quienes habían participado de los hechos. Se prefirió ver aquello que era conocido: estudiantes y obreros. Los unos, jóvenes idealistas, y los otros, adultos politizados por la izquierda.

7. Revelación: la sociedad chilena en crisis

La lógica interna de los hechos vino, finalmente, a confirmar algo que estaba presente en el clima del contexto inmediato a los hechos de abril: la idea de una sociedad en crisis. En efecto, tal como ya lo adelantábamos, los sucesos de abril más que una 'rebelión' o una 'revolución' fueron una 'revelación' de tensiones que subterráneamente recorrían a la sociedad chilena de la época. Así lo percibieron –esta vez recogiendo la sensibilidad de la realidad– casi todos los discursos de la época. Revelación de una crisis que no era solo económica como se venía denunciando desde 1955, sino que también política y moral. La contradicción que implicaba la sucesión –en menos de un mes– de dos hechos tan diametralmente opuestos como la realización de una elección parlamentaria en perfecta calma y orden y luego una explosión social sin precedentes, evidenciaba la crisis política. Nuevamente la idea de quiebre entre sociedad civil y sociedad política, agravada esta vez por la denuncia de quiebre también en valores esenciales como la confianza, la credibilidad, la esperanza, el respeto al otro.

Revelación, también, de otros sentimientos presentes en el Chile de 1957. Como, por ejemplo, el extendido temor –de unos y otros por razones distintas– a un quiebre institucional, lo que no reflejaba sino la desconfianza generalizada en la solidez del sistema democrático. O ese sentimiento de superioridad sempiterno de los grupos dominantes chilenos respecto a las otras naciones de América latina y aquella necesidad permanente de contar con el reconocimiento y la valoración internacional. Lo que les hacía intolerable la idea de que en Chile también ocurrieran 'excesos' propios de 'sociedades atrasadas'. O la siempre utilitaria manera de relacionarse de esos mismos grupos con las fuerzas armadas y de carabineros, a quienes no les atribuían otra función que ser los guardianes del orden necesario para la prosperidad económica de sus negocios. Prosperidad que confundían con el desarrollo económico de la nación. O la insinuación que una parte de la izquierda chilena comenzaba a hacer sobre la posibilidad de transitar una 'otra vía' hacia el cambio social, no ya pacífica e institucional sino violenta y revolucionaria. Como adelantándose a lo que sería una tendencia creciente en los años 60.

Pedro Milos Hurtado es profesor de historia y vicerrector académico de la Universidad Alberto Hurtado.

Notas

[1] Los "expresos" surgieron durante el año 1954, cuando se fijó una cuota de expresos que llegaba más o menos al 40% del total de las máquinas en circulación, estableciéndose que cobrarían una tarifa más alta que la de los micros, pero sin llevar pasajeros de pie. Con el tiempo estas disposiciones no se respetaron: los micros se transformaron en expresos, sin respetar la cuota de 40%, y éstos pasaron por alto la prohibición de llevar pasajeros de pie.

[2] *Última Hora*, Santiago, 12/3/57, pp. 6 y 11.

[3] *La Unión*, Valparaíso, 1°/3/57, p. 8.

[4] *La Tercera*, Santiago, 1°/3/57, p. 5.

[5] Oficio N° 39 del Sindicato Profesional de Dueños de Autobuses de Santiago dirigido al Presidente de la República, 27/2/57, Archivo Nacional del Siglo XX, Fondo Ministerio del Trabajo, S.F.M., Providencias, vol.4 (683-984), 1957.

[6] *La Tercera*, Santiago, 15/3/57, p. 3; *Clarín*, Santiago, 15/3/57, p. 6 y *Las Últimas Noticias*, Santiago, 15/3/57, p. 20.

[7] *La Tercera*, Santiago, 23/3/57, p. 3 y *El Sur*, Concepción, 23/3/57, p. 5.

[8] *La Tercera*, Santiago, 23/3/57, p. 6.

[9] De acuerdo a: Resolución N° 67, Subsecretaría de Transportes, Ministerio de Economía, *Diario Oficial*, N° 23.707, del 26/3/57, pp. 678-679.

[10] Oficio N° 267 y Decreto N° 222, Archivo Nacional del Siglo XX, Fondo Ministerio de Economía, S.F.M., Decretos, Vol. (221-280), 1957.

[11] Efectivamente, la prensa informó del Decreto 222 sólo a partir del 29 de marzo, fecha de su publicación en el *Diario Oficial*. *El Debate*, Santiago, 29/3/57, p. 1. Ver también: *El Sur*, Concepción, 30/3/57, p. 5.