

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES  
ESCUELA DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL



**SINDICALISMO Y LUCHA DE CLASES  
EN EL TRANSPORTE PÚBLICO SALVADOREÑO DE 1966 A 1990**

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE  
MAESTRO EN MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL

PRESENTA

CÉSAR ALÍ ESPINOZA NOLASCO

ASESOR

MSC. RAFAEL MAURICIO PAZ NARVÁEZ

AGOSTO 2012

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, EL SALVADOR

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**

**AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**

Rector

ING. MARIO ROBERTO NIETO LOBO

Secretaria General

DRA. ANA LETICIA ZA VALETA DE AMAYA

**AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS Y HUMANIDADES**

Decano

LIC. JOSÉ RAYMUNDO CALDERÓN MORÁN

Vicedecana

MSC. NORMA CECILIA BLANDÓN DE CASTRO

**ESCUELA DE POSGRADOS**

Directora

DRA. ÁNGELA JEANNETTE AURORA ANAYA

**MAESTRÍA EN MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL**

Coordinación de Maestría

MSC. JAIME ERNESTO ESCALANTE FUENTES

Asesor de Tesis

MSC. RAFAEL MAURICIO PAZ NARVÁEZ

## AGRADECIMIENTOS

Al pueblo todopoderoso, sin cuya santa y eterna voluntad no se mueve ni la más pequeña actividad de protesta o la más grandiosa estrategia de masas hacia la toma del poder.

A las distintas generaciones de mujeres y hombres que abrieron las primeras veredas del sindicalismo revolucionario, una osadía pagada con sus vidas, sacrificadas en el glorioso altar del anonimato y la silenciosa ceremonia de la entrega total.

A los héroes y las heroínas del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, quienes sin abandonar la batalla y sus convicciones, enfrentaron los suplicios de la tortura, la desaparición y el exterminio físico.

A nuestra amada Escuela Política Permanente, por las enseñanzas basadas en principios, la progresiva permanencia y la sostenida práctica de *“creer en nuestras propias fuerzas”*.

A esa generosa Madre de La Fortaleza –Consuelito de mis días grises– quien desde sus primeros cuidados, trabajos de costura y reventa de pan, forjó también para mí el trabajo y el empeño, como herramientas determinantes en esta labor de investigar.

A Serpiente Sagrada, por el amor puro, la paciencia y las canciones; aportes con los que cándidamente animó esta faena. Amaru Samael, legatario de los sueños y las esperanzas que alcanzan más sentido cuando son de naturaleza colectiva.

## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

|                   |  |
|-------------------|--|
| AFL-CIO           | Federación Americana del Trabajo - Congreso de Organizaciones Industriales |
| AGEUS             | Asociación General de Estudiantes Universitarios Salvadoreños              |
| AID               | Agencia Internacional para el Desarrollo                                   |
| ANDES-21 de Junio | Asociación Nacional de Educadores Salvadoreños “21 de Junio”               |
| ANEP              | Asociación Nacional de la Empresa Privada                                  |
| ANTEL             | Administración Nacional de Telecomunicaciones                              |
| APAES             | Asociación de Pilotos Automovilistas de El Salvador                        |
| ARENA             | Alianza Republicana Nacionalista   |
| ATACES            | Asociación de Trabajadores Agropecuarios y Campesinos de El Salvador       |
| BO                | Brigadas Obreras   |
| BPR               | Bloque Popular Revolucionario  |
| CCE               | Consejo Central de Elecciones  |
| CGS               | Confederación General de Sindicatos  |
| CGTS              | Confederación General de Trabajadores Salvadoreños                         |
| CIA               | Agencia Central de Inteligencia (de los Estados Unidos de América)         |
| CIOSL             | Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres            |
| CLAT              | Confederación Latinoamericana de Trabajadores                              |
| CLATC             | Confederación Latinoamericana de Trabajadores Cristianos                   |
| COPPEs            | Comité de Presos Políticos de El Salvador                                  |
| CRM               | Coordinadora Revolucionaria de Masas                                       |
| CROS              | Comité de Reorganización Obrero Sindical                                   |
| EUA               | Estados Unidos de América  |
| ERP               | Ejército Revolucionario del Pueblo   |
| FAL               | Fuerzas Armadas de Liberación  |
| FAPU              | Frente de Acción Popular Unificada   |
| FARN              | Fuerzas Armadas de la Resistencia Nacional                                 |
| FARO              | Frente Agrario de la Región Oriental                                       |
| FDR               | Frente Democrático Revolucionario  |
| FECCAS            | Federación Cristiana de Campesinos Salvadoreños                            |
| FENASTRAS         | Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños                  |
| FESINCONSTRANS    | Federación de Sindicatos de la Construcción, Transporte y                  |

|              |   |
|--------------|---|
|              | Similares   |
| FESINTEXSIC  | Federación de Sindicatos Textiles, Similares y Conexos  |
| FESINTRABS   | Federación de Sindicatos de Trabajadores de Alimentos, Bebidas y Similares  |
| FESINTRISEVA | Federación de Sindicatos de Trabajadores de Industrias y Servicios Varios   |
| FESTIAVTSCES | Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Industria del Alimento, el Vestido, Textil, Similares y Conexos de El Salvador |
| FESTRAS      | Federación de Sindicatos de Trabajadores Salvadoreños   |
| FESTRASPESES | Federación Sindical de Trabajadores de Servicios Públicos de El Salvador  |
| FIGAPE       | Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa  |
| FMLN         | Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional  |
| FMS          | Fraternidad de Mujeres Salvadoreñas   |
| FNOC         | Frente Nacional de Orientación Cívica   |
| FPL          | Fuerzas Populares de Liberación   |
| FSM          | Federación Sindical Mundial   |
| FSR          | Federación Sindical Revolucionaria  |
| FUAR         | Frente Unido de Acción Revolucionaria   |
| FUSS         | Federación Unitaria Sindical de El Salvador   |
| GAP          | Gobierno de Amplia Participación  |
| GDR          | Gobierno Democrático Revolucionario   |
| GN           | Guardia Nacional  |
| GOES         | Gobierno de El Salvador   |
| LP-28        | Ligas Populares 28 de febrero   |
| IADSL        | Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre   |
| INSAFOCOOP   | Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo  |
| ORIT         | Organización Regional Interamericana de Trabajadores  |
| PCN          | Partido de Conciliación Nacional  |
| PCS          | Partido Comunista Salvadoreño   |
| PH           | Policía de Hacienda   |
| PN           | Policía Nacional  |
| PPS          | Partido Popular Salvadoreño   |
| PRAM         | Partido Revolucionario Abril y Mayo   |
| PRTC         | Partido Revolucionario de los Trabajadores Centroamericanos   |
| PRUD         | Partido Revolucionario de Unificación Democrática   |
| RN           | Resistencia Nacional  |

|         |   |
|---------|---|
| SETA    | Sindicato de Empresa de Trabajadores de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (ANDA) |
| SGPAES  | Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador  |
| SIDPA   | Sindicato de Industria de Dulces y Pastas Alimenticias  |
| SNTITSC | Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas                     |
| STISSS  | Sindicato de Trabajadores del Instituto Salvadoreño del Seguro Social                                     |
| STUS    | Sindicato de Trabajadores Universitarios Salvadoreños   |
| TALL    | Transportes a La Libertad   |
| UES     | Universidad de El Salvador  |
| UNO     | Unión Nacional Opositora  |
| UNT     | Unión Nacional de Trabajadores  |
| URSS    | Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas  |
| UTC     | Unión de Trabajadores del Campo   |

## ÍNDICE

|  |           |
|--|-----------|
| Introducción. . . . .  | 11        |
| <b>CAPÍTULO I. DISEÑO METODOLÓGICO. . . . .</b>  | <b>13</b> |
| 1. Tipo de investigación . . . . .   | 13        |
| 2. Objetivos de la investigación. . . . .  | 16        |
| 2.1. General. . . . .  | 16        |
| 2.2. Específicos. . . . .  | 16        |
| 3. Técnicas de investigación. . . . .  | 17        |
| 4. Muestra . . . . .   | 18        |
| 5. Procesamiento de los datos . . . . .  | 23        |
| <b>CAPÍTULO II. CONTEXTO HISTÓRICO DEL SINDICALISMO<br/>DEL TRANSPORTE PÚBLICO SALVADOREÑO . . . . .</b>   | <b>25</b> |
| 1. Antecedentes históricos. . . . .  | 27        |
| 1.1. El control del poder estatal, la dictadura militar y el<br>movimiento laboral. . . . .  | 30        |
| 1.2. Antecala histórica regional y nacional del Sindicato del<br>Transporte. . . . .   | 33        |
| 1.3. Procesos organizativos populares y movimiento laboral . . . . .   | 37        |
| 2. Enfoque analítico del ciclo organizativo del Sindicato de la<br>Industria del Transporte Similares y Conexas. . . . .   | 38        |
| 2.1. Categorías del enfoque analítico sobre el ciclo organizativo<br>del Sindicato de Trabajadores del Transporte. . . . .   | 38        |
| 2.1.1. Dimensión estructural. . . . .  | 38        |
| 2.1.2. Dimensión dinámica. . . . .   | 39        |
| 2.2. Ciclo organizativo del Sindicato de Trabajadores de la<br>Industria del Transporte desde un enfoque analítico estructural<br>y dinámico . . . . .                                   | 42        |
| 2.2.1. Surgimiento combativo del Sindicato de la Industria del<br>Transporte (1966 - 1976, entre una <i>ola de protesta</i> y el<br>descenso generado por la <i>represión</i> ). . . . . | 42        |
| 2.2.2. Resistencia radicalizada del Sindicato de la Industria del<br>Transporte (1977 - 1980). . . . .   | 44        |
| 2.2.3. Neutralización del Sindicato de la Industria del<br>Transporte (1981 - 1990). . . . .   | 46        |
| 3. Marco geográfico. . . . .   | 47        |
| 4. Ambiente social. . . . .  | 48        |
| 5. Modo de vida. . . . .   | 49        |

|   |  |     |
|---|--|-----|
| CAPÍTULO III. SURGIMIENTO COMBATIVO Y DESARROLLO<br>SOSTENIDO DEL SINDICATO DE INDUSTRIA<br>EN EL TRANSPORTE DE 1966 A 1976 . . . . .                     |  | 52  |
| 1. Surgimiento combativo (1966 - 1972). . . . .   |  | 54  |
| 2. Desarrollo sostenido (1973-1976). . . . .  |  | 57  |
| 3. Del mutualismo de la asociatividad gremialista al combate del<br>sindicato de industria. . . . .   |  | 61  |
| 3.1. Rivalidad entre el sindicato gremial y el sindicato de industria:<br>una contradicción interna del movimiento laboral. . . . .                       |  | 66  |
| 4. El Sindicato Nacional de la Industria del Transporte y las primeras<br>conquistas. . . . .   |  | 69  |
| 5. Sindicalismo y cooperativismo. . . . .   |  | 77  |
| 6. La solidaridad militante. . . . .  |  | 84  |
| 7. Sindicato y corrientes sindicales. . . . .   |  | 88  |
| 8. Desplazamiento del sindicalismo “libre” por el revolucionario. . .   |  | 95  |
| CAPÍTULO IV. RESISTENCIA RADICALIZADA DEL<br>SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL<br>TRANSPORTE EN EL ESCENARIO DE LA<br>LUCHA DE CLASES DE 1977 A 1980. . . . . |  | 108 |
| 1. El sindicato y las federaciones sindicales. . . . .  |  | 113 |
| 2. La relación con las organizaciones revolucionarias. . . . .  |  | 119 |
| 3. Las Brigadas Obreras. . . . .  |  | 135 |
| 4. Las diferentes modalidades de la represión. . . . .  |  | 146 |
| 5. Las grandes conquistas. . . . .  |  | 159 |
| CAPÍTULO V. NEUTRALIZACIÓN DEL SINDICATO DE LA<br>INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DURANTE LA<br>GUERRA POPULAR REVOLUCIONARIA DE<br>1981 A 1990. . . . .         |  | 165 |
| 1. Vida, capturas y exterminio de los sindicalistas del transporte . . .  |  | 172 |
| 2. El exterminio y el exilio: evidencias de la intolerancia<br>“revolucionaria”. . . . .  |  | 182 |
| 3. Un año de exilio y dos exiliados. . . . .  |  | 187 |
| 4. De la lucha económico-social a la lucha político-militar. . . . .  |  | 192 |
| CAPÍTULO VI. EL SINDICALISMO DEL TRANSPORTE EN LA<br>DINÁMICA DE LA LUCHA DE CLASES. . . . .  |  | 202 |
| 1. La función histórica de los organismos laborales. . . . .  |  | 202 |
| 2. El primer cuarto de siglo del Sindicato de la Industria del<br>Transporte. . . . .   |  | 204 |
| 3. Contradicciones interclasistas e intraclasistas. . . . .   |  | 205 |



|   |     |
|---|-----|
| 4. Las corrientes sindicales como fuente básica de contradicciones .  | 207 |
| 5. La resolución de algunas contradicciones interclasistas e<br>intraclasistas. . . . .                         | 209 |
| 6. Desempeño del Sindicato de la Industria del Transporte. . . . .  | 212 |
| 7. Avances espontáneos y vulnerabilidad ideológica de la clase<br>trabajadora. . . . .                          | 213 |
| 8. Expansión articulada del accionar sindical . . . . .   | 215 |
| 9. Factores neutralizadores de sindicatos en un contexto de lucha de<br>clases. . . . .                         | 216 |
| 10. Modalidades de la lucha de clases . . . . .   | 219 |
| 10.1. La lucha económica e ideológica. . . . .  | 219 |
| 10.2. La farsa de la lucha legal. . . . .   | 220 |
| 10.3. Implicaciones de las conquistas laborales . . . . .   | 221 |
| 11. La posición clasista de todo organismo sindical. . . . .  | 222 |
| 12. Olas de protesta en que participó el movimiento sindical del<br>transporte. . . . .                         | 223 |
| 13. Proyecto histórico político del movimiento social y<br>revolucionario. . . . .                              | 224 |
| 14. Cambio de programa: del Gobierno Democrático Revolucionario<br>al Gobierno de Amplia Participación. . . . . | 225 |
| 15. Sugerencias para las organizaciones laborales que asumen la<br>lucha de clases . . . . .                    | 226 |
| 15.1. Gobierno sindical democrático . . . . .   | 226 |
| 15.2. Sindicalismo revolucionario . . . . .   | 227 |
| 15.3. Autonomía y autodeterminación sindical . . . . .  | 227 |
| 15.4. Organización de la clase trabajadora frente a la represión. . .   | 228 |
| 15.5. La violencia política formal e informal . . . . .   | 228 |
| 15.6. La violencia como necesidad histórica de supervivencia. . .   | 229 |
| 15.7. Ideología y praxis permanentes. . . . .   | 230 |
| Referencias. . . . .  | 231 |
| ANEXOS. . . . .   | 234 |
| Protocolo de investigación  |     |

## ÍNDICE DE CUADROS

|   |     |
|---|-----|
| CUADRO 1<br>SURGIMIENTO COMBATIVO Y DESARROLLO SOSTENIDO<br>DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE<br>1966 A 1976. . . . .               | 53  |
| CUADRO 2<br>RESISTENCIA RADICALIZADA DEL SINDICATO DE LA<br>INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE 1977 A 1980. . . . .                                      | 110 |
| CUADRO 3<br>NEUTRALIZACIÓN DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL<br>TRANSPORTE DE 1981 A 1990. . . . .  | 168 |
| CUADRO 4<br>TRANSFORMACIÓN DE SITUACIONES LABORALES POR EL<br>SINDICALISMO DEL TRANSPORTE. . . . .  | 206 |
| CUADRO 5<br>CONTRADICCIONES EN EL TRANSPORTE DURANTE LA<br>ETAPA DE <i>SURGIMIENTO Y DESARROLLO SOSTENIDO</i> . . .                               | 207 |
| CUADRO 6<br>TÁCTICAS DE LAS CONTRADICCIONES INTERCLASE EN EL<br>TRANSPORTE. . . . .   | 210 |
| CUADRO 7<br>CONTRADICCIONES INTERCLASISTAS DURANTE LA<br><i>RESISTENCIA RADICALIZADA</i> DEL SINDICATO DE LA<br>INDUSTRIA DEL TRANSPORTE. . . . . | 211 |
| CUADRO 8<br>CONTRADICCIONES DURANTE LA <i>NEUTRALIZACIÓN</i> DEL<br>SINDICATO DEL TRANSPORTE. . . . .   | 212 |

## Introducción

El documento en lectura constituye el reporte de resultados de la investigación cualitativa denominada: *Sindicalismo y lucha de clases en el transporte público salvadoreño de 1966 a 1990*. De algunos de los propósitos centrales de este trabajo, pueden enunciarse al menos tres: reconstruir la historia del movimiento sindical en el sector transporte, rescatar los testimonios de tres protagonistas del referido proceso histórico y contribuir a la consolidación de un posible programa de investigación sobre movimientos sociales; todo ello con la finalidad de conocer los aciertos y aportes de los trabajadores sindicalizados, así como orientar sobre la rectificación de los errores cometidos.

El objetivo fundamental de esta investigación consiste en establecer el proceso (cómo) y las causas (porqué) de la involución o regresión del movimiento sindical del sector transporte, respecto de los avances socio-económico-políticos alcanzados con la lucha popular organizada de la que formó parte activa durante las décadas de los años 60, 70 y 80 de la historia social salvadoreña. Todo con el fin de buscar conocimiento nuevo, al amparo teórico de la teoría de las clases sociales y la permanente contradicción entre éstas.

El Capítulo I informa sobre el *diseño metodológico*, que detalla la naturaleza cualitativa de la investigación realizada, el diseño de investigación utilizado, los objetivos general y específicos, las técnicas aplicadas –revisión documental y entrevista enfocada o monotemática–, la muestra cualitativa integrada por tres narradores claves que protagonizaron los hechos objeto de estudio y la forma en que fueron procesados los datos, desde su colección, hasta su sistematización y análisis.

A manera de escenografía temporal-espacial –previa y simultánea al período objeto de estudio– se ha planteado en el Capítulo II, el contexto histórico nacional en el que actuaron los dos sindicatos del sector transporte: el gremial y el de industria. También se propone un enfoque analítico del ciclo organizativo del Sindicato Nacional

de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, un ciclo desarrollado en tres momentos: el surgimiento combativo con desarrollo sostenido, la resistencia radicalizada y la neutralización; así también se indican las categorías básicas utilizadas en el análisis.

Los capítulos III, IV y V constituyen la médula de este reporte, pues en ellos se ha vaciado, cronológica y sistemáticamente, las vivencias de los narradores, que han servido de base para la reconstrucción histórica del primer cuarto de siglo del sindicato de industria y su protagonismo contribuyente al proceso de lucha de clases, expresado en la guerra popular revolucionaria, en el seno de la sociedad salvadoreña a finales del siglo XX.

Finalmente el Capítulo VI, titulado *El sindicalismo del transporte en la dinámica de la lucha de clases*, presenta una serie de reflexiones y hallazgos que buscan develar y poner en discusión algunos elementos teóricos que permitan plantear, forjar y consolidar un *sindicalismo* orientado a la transformación de la sociedad actual, por una nueva, sin minorías explotadoras, ni mayorías explotadas.

# CAPÍTULO I

## DISEÑO METODOLÓGICO

### 1. Tipo de investigación

El trabajo contenido en las siguientes páginas, se ha realizado con la metodología inductiva hipotética, regida por el enfoque cualitativo de investigación social y la utilización de sus respectivas técnicas, entre ellas la entrevista enfocada y la revisión documental, realizada esta última para detectar otras investigaciones o estudios sobre el tema del sindicalismo salvadoreño.

El diseño cualitativo de investigación utilizado fue el de *tipo narrativo*, que a su vez fue desarrollado mediante dos subtipos: el *de tópico* y el *autobiográfico*. Se optó por el diseño de tipo narrativo porque es el que permite compilar información relativa a las *historias de vida y experiencias de ciertas personas*, para ponderar acontecimientos sucesivos –como los del activismo sindical, previo y simultáneo a la Guerra Popular Revolucionaria– mediante la descripción y el análisis de tales historias y experiencias de las personas (Hernández Sampieri, et. al. 2006: 701 y 702).

El subtipo investigativo *de tópico*, resultó muy adecuado como apoyo al tipo narrativo, porque propicia el abordaje de un fenómeno social como el del sindicalismo, no sólo por ser institución o praxis social, sino también por ser instrumento de organización económica, social y política de los trabajadores del transporte, frente a la patronal del mismo sector. Así, el otro subtipo metodológico de investigación utilizado –el *autobiográfico*– permitió profundizar en las experiencias y vivencias individuales, que posibilitaron la reconstrucción histórica de los primeros 25 años del ciclo organizativo del grupo o comunidad objeto de análisis: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC).

Debido a la delimitación conceptual (sindicalismo en el transporte público) y temporal (del año 1966 a 1990) de esta investigación, la principal fuente de datos la constituyó la multiplicidad de experiencias individuales y colectivas, detalladas en las

entrevistas concedidas por tres narradores claves, quienes separadamente y –desde su condición de dirigentes sindicales del período estudiado– recorrieron sus vivencias personales y las coyunturas socio-económico-políticas que enfrentaron como titulares de las diferentes secretarías de las Juntas Directivas Seccionales y de la Junta Directiva General del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC), durante los años del período estudiado (1966 - 1990).

Así, las citas textuales presentadas y analizadas a lo largo de los capítulos III, IV y V, son extractos de los testimonios revelados por los tres narradores claves, a lo largo de un total de diez encuentros de entrevista, que sumaron 12 horas y 45 minutos de grabación digital, que fueron posibles por la anuente colaboración y la alta disposición de esos dirigentes sindicales, que incluyó la posibilidad de registrar en soporte electrónico todos los datos generosamente proporcionados. El material sometido a sistematización e interpretación para este trabajo es una considerable cantidad de datos cualitativos que contienen los acontecimientos recordados, las experiencias acumuladas, las batallas libradas y las conquistas alcanzadas, que no sólo influyeron la personalidad y la actitud de los dirigentes sindicales y de sus bases, sino también marcaron el rumbo de la vida colectiva y el futuro inmediato de la organización sindical.

Este reporte de resultados es pues una reconstrucción histórica del ciclo organizativo del SNTITSC, a partir de las narraciones de los principales dirigentes que tuvo esa organización, cuyo protagonismo en el campo de la lucha económica, social y política, tuvo una considerable presencia en la vida nacional, no sólo por sus multitudinarias bases y sus impresionantes conquistas económicas-sociales, sino también –y principalmente– por los mecanismos de articulación que algunos de sus integrantes, desde la dirigencia y la base, lograron establecer y desarrollar con las organizaciones político-militares que impulsaron la lucha revolucionaria en El Salvador.

Con la exposición de los resultados de la investigación (Capítulos III - V) queda enfatizado el interés por presentar ordenadamente una serie de hechos principales,

vividos y protagonizados por cada uno de los tres dirigentes sindicales entrevistados. Con tales hechos se propone una secuencia de tres diferentes etapas organizativas del SNTITSC (surgimiento-desarrollo, resistencia y neutralización) en las que desfilan los datos históricos cargados de mayor contenido, sentido y significado mediante los relatos de los dirigentes sindicales. Es decir que se pretende establecer el ciclo organizacional del referido sindicato, que se desarrolló en el marco de un contexto de mayores dimensiones: la ascendente lucha de clases, en la que intervino una amplia y variada multitud de organismos sociales y políticos que, coordinados entre sí, marchaban junto a la vanguardia revolucionaria: las organizaciones político-militares, que llevaron ese creciente proceso de lucha de clases a su más álgida expresión, la guerra popular revolucionaria de finales del siglo XX (1970 a 1992).

Es oportuno indicar que el proceso de inmersión del investigador entre los narradores –a la fecha de plantear la necesidad de realizar el presente trabajo– tenía ya una anticipación de aproximadamente dos años, durante los cuales, la reiterada remembranza de la experiencia sindical en el sector transporte durante los años 60, 70 y 80, como vivencia pasada, como tema de interés permanente en los entrevistables y como cantera de conversación, terminó posicionándose como tema de investigación. Un elemento común entre los narradores fue la participación que tuvieron como dirigentes de un sindicato numeroso, potente y efectivo en materia de conquistas laborales; una dinámica generadora de un desempeño que llegó a ser emblemático, principalmente por el nivel de entrega de varios de sus integrantes, exterminados en la vía pública, durante la jornada laboral en las unidades de transporte y otros que fueron desaparecidos por organismos militares y paramilitares, en la medida que la lucha reivindicativa avanzaba y consolidaba su tejido social-organizativo.

## **2. Objetivos de la investigación**

### **2.1. General**

Conocer cómo y porqué el proceso de resurgimiento y apogeo en la lucha política del movimiento sindical en el sector laboral del transporte colectivo público de pasajeros, terminó en un declive que implicó una evidente regresión de los avances políticos logrados, mediante la exploración de experiencias sindicales, vividas entre 1966 y 1990, para buscar conocimiento nuevo respecto de la lucha política entre empleados y empleadores.

### **2.2. Específicos**

(a) Reconstruir el proceso histórico de lucha política del movimiento sindical de trabajadores del transporte colectivo público de pasajeros, en sus etapas de resurgimiento, apogeo y declive, ocurridas en las décadas de los años 60, 70 y 80, mediante la compilación y sistematización de las vivencias contenidas en la memoria histórica de dirigentes gremiales de la época referida, para extraer las lecciones más relevantes de la dinámica específica de la lucha de clases en el seno de la sociedad salvadoreña entre 1966 y 1990.

(b) Interpretar los contenidos y significados políticos de las diferentes coyunturas vividas por dirigentes sindicales de trabajadores del transporte colectivo público de pasajeros, durante las etapas de resurgimiento, apogeo y declive de la organización sindical del referido sector, durante los años 60, 70 y 80, mediante la interpretación de narraciones de tales épocas, para rescatar datos subjetivos con potencial teórico útil a las actuales y futuras generaciones proletarias del sector.



### 3. Técnicas de investigación

Las técnicas de investigación utilizadas fueron la revisión documental y la entrevista enfocada, también conocida como entrevista monotemática (Ruiz Olabuénaga, 2003: 168), aunque en su utilización, ésta última alcanzó alguna profundidad. Ello fue así, debido a que la investigación no buscaba propiamente conocer las biografías en sí mismas de los narradores claves, sino explorar sus experiencias de vida sobre la participación y el desempeño como dirigentes sindicales de un sector de servicios determinado, específicamente desde la conducción del denominado SNTITSC, cuya constitución y desarrollo –a través de sus diferentes etapas históricas– interesaban mucho para sondear el significado que cada coyuntura y acontecimiento sindical tuvo para los entrevistados, principalmente en el marco de un creciente y complejo proceso de lucha de clases, en el que los trabajadores organizados dieron un aporte determinante.

Las entrevistas fueron realizadas –mayoritariamente– en los lugares que generalmente permanecen los narradores (sede sindical y casas de habitación) y otros que les resultan familiares (campus universitario), para generar ciertos niveles de comodidad y soltura en el momento de entrar a desarrollar la narración estimulada con las preguntas generadoras. Sobre este particular, debe aclararse que se elaboró una guía de entrevista que fue compartida con los narradores, previamente a las sesiones de conversación, ello en atención al consejo metodológico de “*crear un clima en el cual las personas se sientan cómodas para hablar libremente...*” (Taylor y Bogdan, 1987: 119-120), pues atendiendo además a que el tema de interés estaba a una distancia de más de veinticinco años atrás a la fecha de la investigación, se volvió necesario –y además razonable– orientar anticipadamente el contenido y recorrido generales de las entrevistas. Esta intención de anticipar los temas a explorar y prepararse para captar de mejor manera la información que vertieran los narradores, está en consonancia con los consejos que los metodólogos recomiendan para ello (Valles, 1999: 203-204).

#### 4. Muestra

En atención al *factor interviniente* de la *capacidad operativa* del investigador para realizar la *recolección y análisis* de datos, y por la naturaleza del trabajo planteado (reconstrucción histórica de los primeros 25 años del ciclo organizativo de un sindicato), se decidió trabajar con una muestra de *casos-tipo* (3 en total), que resulta muy apropiada para captar la mayor parte posible de *riqueza, profundidad y calidad de la información* que sobre sus experiencias –como dirigentes sindicales– poseen los narradores (Hernández Sampieri et. al., 2007: 562, 566).

De conformidad con lo anterior, en el protocolo de investigación se planteó un reporte de resultados que daría cuenta de una reconstrucción histórica del movimiento sindical en el sector transporte, a partir de los testimonios de tres dirigentes del SNTITSC. Es oportuno aclarar que una limitante del presente trabajo es la ausencia del enfoque de género, pues la membresía total del sindicato en estudio estuvo integrada casi totalmente por hombres, pues según las entrevistas de los dirigentes sindicales en las empresas del transporte colectivo de pasajeros, no se mencionan mujeres como integrantes de la organización sindical; el único caso que se puede resaltar es el de Marta Imelda Dimas, quien aportó su trabajo secretarial (como mecanógrafa, archivista, etc.) en la sede principal del Sindicato de la Industria del Transporte, cuando funcionaba en la Décima Avenida Sur, en las cercanías del parque principal del Barrio San Jacinto.

Así también es necesario y oportuno evidenciar que la población de convivientes y esposas de los trabajadores sindicalizados del transporte, dieron significativos aportes: el primero de los cuales consistió en el determinante protagonismo de asumir –durante el período estudiado de sindicalismo en el transporte– toda la carga del trabajo reproductivo de los hogares compartidos con los hombres trabajadores del sector transporte y sus descendientes. El segundo aporte de estas mujeres, convivientes y esposas de los sindicalistas hombres, consistió en movilizarse apostándose en las afueras de los lugares de detención de sus convivientes y esposos, cuando eran

detenidos arbitrariamente en la sede sindical, uno de esos lugares fue la Penitenciaría de Santa Tecla, La Libertad.

Si bien fue cierto que los tres entrevistados compartieron una estimable mayoría de coyunturas y acontecimientos, obviamente las experiencias, los recuerdos, los aprendizajes y las valoraciones de cada uno, son simultáneamente similares y diferentes. Así tenemos que –por ejemplo– sólo uno de los narradores participó en las primeras huelgas que antecedieron y determinaron la constitución del SNTITSC. Los otros dos narradores, en fechas diferentes, se incorporaron al sindicato referido cuando ya existía legalmente y se habían librado ya las primeras huelgas emblemáticas, de contenido netamente reivindicativo en lo económico-social.

Las experiencias de cada narrador, como las capturas, los cateos, las prolongadas detenciones e interrogatorios, las sesiones de tortura –incluso el exilio impuesto por la organización político-revolucionaria en que militaban dos de los entrevistados– resultan ser testimonios bastante parecidos, pero nunca exactamente iguales. A manera de ejemplo –sobre el referido exilio– dos de los tres narradores, integrantes de una organización política-militar denominada “Brigadas Obreras” (con la que se articulaban la lucha desde la estructura orgánica del Sindicato de la Industria del Transporte), relatan con peculiar detalle la manera en que fueron expulsados del territorio nacional, como resultado de la intolerancia ideológica que –en algunas organizaciones– afectó el proceso de avance y unificación revolucionaria intentado por el movimiento social y político salvadoreño en las décadas de los años 70 y 80.

Antes de la recolección de los datos, el número de sesiones de entrevista no estaba determinado, pues de la duración, el contenido y la calidad de las entrevistas que se fueron obteniendo, dependió el número de sesiones a ejecutar (Valles, 1999: 210). Así, la información aportada por uno de los narradores, fue vertida en 5 sesiones de entrevista; los datos de otro de los narradores, demandó un máximo de 3 encuentros y un tercer narrador, con el que bastaron 2 reuniones de entrevista; es decir, un total de 10 jornadas que generaron un acumulado de 12 horas y 45 minutos de grabación en audio.

Una limitante muy reiterada en uno de los entrevistados, específicamente el que participó en las primeras huelgas previas a la constitución del Sindicato de la Industria del Transporte, fue el olvido de fechas precisas de la mayoría de eventos de considerable relevancia individual y colectiva; ello es comprensible, pues tales experiencias –las primeras huelgas– sucedieron en la segunda mitad de la década de los años 60, es decir, hace aproximadamente un poco más de 40 años, agregando a ello que el narrador ya ronda los 80 años de edad y no le resulta fácil recordar detalles como las fechas. En el caso de los otros dos entrevistados, sí relataron hechos con fechas aproximadas, detalle que permitió tener una claridad secuencial básica en el desarrollo histórico del ciclo organizativo del sindicato y sus principales acontecimientos.

Después de haber planteado el proyecto de investigación a los narradores claves y antes de iniciar las primeras jornadas de entrevista con cada uno de los tres dirigentes sindicales del período estudiado, todos coincidieron en que no había problema alguno en el sentido de dar a conocer sus identidades; de manera que al inicio de las primeras sesiones de entrevista, dos de los tres narradores, en sus respectivas oportunidades, agradecieron por la oportunidad de *“hacer un poco de historia respecto al movimiento sindical”*<sup>1</sup> o de *“dar a conocer algunas cosas que no se han dicho de...lo que fue el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte”*<sup>2</sup>.

En los párrafos siguientes se presenta a los narradores claves de esta investigación, haciendo énfasis en la trayectoria organizativa de cada uno de ellos, específicamente en lo relativo a los puestos directivos desempeñados y el tiempo total de servicio, pues se considera que éstas dos son las mejores credenciales que les convierte en fuentes vivas determinantes para un trabajo de investigación como éste.

Salvador Duarte –el más legendario de los tres dirigentes– participó activamente en las primeras huelgas de hecho, es decir fuera del marco de las leyes de entonces;

---

<sup>1</sup> Entrevista con Salvador Duarte, en Ayutuxtepeque, San Salvador, el domingo 15 de agosto de 2010.

<sup>2</sup> Entrevista con José Emilio Alonzo, en Ciudad Universitaria, San Salvador, el viernes 17 de septiembre de 2010.

tales huelgas permitieron conquistar el respeto de la jornada de 8 horas diarias y la posterior constitución del SNTITSC, que superaba las posibilidades de cobertura organizativa de su antecesor –el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES)–. Habiéndose iniciado como uno de los principales dirigentes de aquellas jornadas de lucha y organización –con las que resurgía vigorosamente el sindicalismo en el sector del transporte público– Salvador Duarte inauguró su experiencia de dirigente laboral asumiendo la Secretaría General de la Subseccional del SNTITSC en las Rutas Dos, Veintitrés, Veinticuatro y Veintinueve, desde 1966 hasta 1984, en esta última trabajaba como conductor de autobús, cuyo recorrido conectaba la ciudad de Ilopango (ubicada al oriente de la actualmente denominada Área Metropolitana) con San Salvador, ciudad capital de la república salvadoreña.

Los 18 años consecutivos de servicio y experiencia como Secretario General en la referida subseccional, le hicieron merecer a Duarte, la responsabilidad de pasar a dirigir –de 1984 a 1987– uno de los sindicatos más grandes y combativos de la historia salvadoreña –el SNTITSC– pero ya en esa oportunidad desde la Junta Directiva General. El ejercer las funciones de representar y gestionar los intereses de cientos de trabajadores sindicalizados, le acarreó calumnias (como el vincularle con el movimiento insurgente), persecuciones, capturas ilegales, vilipendios patronales y despidos; una situación que –por haberla asumido estoicamente– le llevó a forjar un singular prestigio entre las bases y dirigencias sindicales, así como a ganarse el respeto y la confianza de éstas, que se derivaron directamente de un desempeño regido por la honestidad y la abnegación.

José Emilio Alonzo, inició su trayectoria –de 22 años como dirigente sindical– desde la Secretaría Primera de Conflictos de la Directiva General del SNTITSC durante 7 años de lucha intensa (desde 1978 hasta 1983 y de 1985 a 1987), así también dirigió el mismo sindicato desde la Secretaría General por dos períodos que suman 15 años (de 1983 a 1984 y de 1987 hasta 2001, aunque al inicio de este último período dirigió a un grupo de trabajadores del servicio de taxis). Podría estimársele como uno de los más elocuentes y aguerridos dirigentes entrevistados, en el sentido que a lo largo de su

productiva experiencia sindical –durante el desempeño de la Secretaría Primera de Conflictos del SNTITSC– obtuvo el mérito de prestar sus servicios y capacidades en las huelgas de otros organismos sindicales hermanos: tanto en las huelgas del Sindicato de Industria de Dulces y Pastas Alimenticias (SIDPA), como en las del Sindicato de Moteles y Restaurantes, específicamente en el caso de un conflicto en el Restaurante “La Pata de la Vaca”. Entre los principales logros de José Emilio se encuentran: la capacidad de convocatoria y de liderazgo a la hora de llamar a la huelga, así como el habilidoso manejo que logró de las leyes laborales.

Otro de los narradores claves de la presente investigación, inauguró su experiencia de dirigente desde la Secretaría de Actas y Acuerdos en la Junta Directiva de la Subseccional de la Ruta Treinta y Tres del SNTITSC –nos referimos a Maximiliano Castro Navas– quien posteriormente dejó la referida subseccional para integrar la Junta Directiva General del mismo sindicato, a través de las secretarías de Finanzas, Actas y Acuerdos, y de Organización; una trayectoria y un prestigio que le permiten decir: “me cubrí de gloria” y que le llevaron a ocupar el cargo de Secretario de Finanzas de la Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños (FENASTRAS).

La trayectoria y el prestigio ya referidos, todavía se reflejan en la forma afectiva que sus históricos homólogos lo evocan, al nombrarlo con el diminutivo de “Maxito”; a quien podríamos considerar –actualmente– el más entregado de los dirigentes –por su manera de recordar y balancear las experiencias acumuladas– pues al dar testimonio de sus vivencias –espontánea y afinadamente– analiza las corrientes, las huelgas, las conquistas y los períodos del sindicalismo de su época, cuyo final se ubica en 1987.

En tal sentido –a lo largo de las cinco entrevistas concedidas– Maximiliano detalla su historial de experiencias y recuerdos, poniéndolo en el contexto colectivo del proceso de lucha del que participó en el período estudiado, en tanto que las principales batallas –con sus fracasos y victorias– las estima como aleccionadoras para las presentes y futuras generaciones trabajadoras, sus organizaciones y las tareas históricas que aún deben realizarse desde el sindicalismo, como praxis social y frente de luchas

de las legiones desposeídas que constituyen esa multitudinaria clase social explotada, que sigue pendiente de alcanzar su propia emancipación.

## **5. Procesamiento de los datos**

Finalizadas las entrevistas con los narradores claves –cuya realización demandó 4 meses y 20 días– se procedió a la transcripción íntegra de cada una de las preguntas, respuestas, afirmaciones, relatos y ponderaciones producidas en las sesiones de trabajo sostenidas entre el investigador y cada uno de los tres narradores entrevistados; jornadas en las que se utilizó un grabador electrónico, cuyos contenidos registrados, eran previamente descargados en soportes informáticos, dejando siempre copias de respaldos en el ordenador en que se hacían las “descargas”.

La transcripción de los datos magnetofónicos en texto continuo, se realizó mediante digitación en un ordenador personal, una tarea excesivamente entretenida y enjundiosa –por ello mismo prolongada– debido a tres circunstancias: (1) No resulta fácil contratar servicios de transcripción, pues no existe muchas personas dedicadas a semejante labor y, quienes cotidianamente lo hacen en sus labores ordinarias, no se comprometen a prestar el servicio en horas de descanso personal, como el caso de las colaboradoras administrativas del Órgano Judicial que trabajan en la administración de salas de audiencias y grabaciones de los tribunales y juzgados del Centro Judicial Integrado de Justicia Penal de San Salvador. (2) En las grabaciones existen sonidos, palabras o afirmaciones, cuya claridad o sentido resultan ambiguos y por ello la transcripción, muchas veces demanda la presencia del entrevistador, para resolver las dudas que se van presentando. (3) La mayor parte de las transcripciones fueron realizadas personalmente por el investigador.

Finalizada la transcripción de los audios de las entrevistas, se inició el proceso de análisis, categorización y codificación de los datos cualitativos colectados ya convertidos en texto continuo. El *análisis* consistió en realizar una integral y minuciosa lectura comprensiva del texto de todas las entrevistas, intentando identificar la

secuencia cronológica de los acontecimientos, delimitando etapas o períodos, con sus correspondientes inicios, treguas, cierres, resultados y tendencias. La *categorización* fue realizada mediante la selección de párrafos que –de acuerdo con los tópicos referidos– debían ser presentados, ponderados y articulados conforme las temáticas planteadas en la propuesta capitular del informe final proyectado. La *codificación* se hizo con la aplicación de una nomenclatura numérica coincidente con los dígitos asignados a cada tema y subtema de la propuesta capitular, con la finalidad de ubicarlos en los apartados temáticos pertinentes, sobre todo al momento de redactar cada tópico del reporte de resultados. Finalmente, fue posible estructurar una secuencia del ciclo organizativo del SNTITSC, planteado en tres momentos: surgimiento combativo con desarrollo sostenido, resistencia y neutralización, en el contexto histórico de lucha de clases que se desencadenó en el escenario político salvadoreño.

Con la lectura y relectura de los datos colectados en las entrevistas, se detectó la necesidad de concretar dos aspectos: por un lado, establecer los hechos más significativos que ilustran y caracterizan las tres etapas fundamentales del ciclo organizativo del SNTITSC, y de otro lado, interpretar las dimensiones e implicaciones formativas de esos hechos más importantes en la historia del sindicato, que pueden servir como dato referencial para las nuevas generaciones de mujeres y hombres que asumen un sindicalismo orientado a la gran tarea histórica de la emancipación de la clase trabajadora.



## CAPÍTULO II

### CONTEXTO HISTÓRICO DEL SINDICALISMO DEL TRANSPORTE PÚBLICO SALVADOREÑO

En este capítulo se plantean tres insumos básicos de inducción histórica orientada a comprender el desarrollo del ciclo organizativo del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC), un ciclo expuesto en tres momentos: 1- surgimiento combativo y desarrollo sostenido, 2- resistencia radicalizada, y 3- neutralización, que más adelante (en los capítulos III, IV y V) son fundamentados en los testimonios de los narradores claves.

El primero de los insumos básicos de inducción histórica, es una especie de repaso del proceso histórico local –insertado en un panorama internacional– de los 35 años que precedieron a la reactivación del movimiento sindical de los trabajadores del sector transporte; un período que abarca desde 1931 hasta 1966, marcado por la vigencia de determinados *Modelos de Desarrollo*<sup>3</sup>, que se constituyen de un *modo de acumulación* y una *institucionalidad legitimadora*, consistente ésta última –durante el período indicado– en un régimen político de dictadura militar que –aún entre golpes de Estado y procesos eleccionarios democratoides– desarrolló secuencias de reformas, aperturas, intolerancias y represiones hacia el movimiento social y laboral, que también pasó por diferentes momentos de organización, movilización, combate y repliegue (La rebelión de 1932, la huelga de brazos caídos en 1944, la rebelión de diciembre del mismo año, los aportes combativos del Comité de Reorganización Obrero-Sindical –CROS– de 1946 a 1951 y del Frente Nacional de Orientación Cívica –FNOC– de 1960, entre muchos otros acontecimientos).

En este repaso de los hechos que antecedieron el surgimiento del SNTITSC –y para efectos de generar un enfoque comprensivo y explicativo– se toman prestadas

---

<sup>3</sup> El *Modelo de Desarrollo* central en el período de 1931 a 1966 fue el *Monoagroexportador*, con una contundente modificación que lo convirtió en *Agroexportador Diversificado*, que posteriormente incorporó una faceta de *Industrialización por Sustitución de Importaciones*, que presentó indicios de un posible tercer Modelo de Desarrollo (Paz Narváez, sin edición, 1998: 36).

algunas herramientas conceptuales de análisis forjadas por otros investigadores, tanto en lo estructural como en lo dinámico. Así, para ponderar la dimensión estructural del aludido repaso histórico, utilizaremos la –ya referida– herramienta conceptual denominada *Modelo de Desarrollo*, integrada por sus dos componentes básicos: el *modo de acumulación* y la *institucionalidad legitimadora*.<sup>4</sup> De igual manera, para buscar un mejor análisis de la dimensión dinámica del período histórico (1931 - 1966) que precedió al período objeto de estudio (1966 - 1990) nos apoyaremos en el concepto de *olas de protesta*, que ocurre entre dos momentos conceptuales: uno previo llamado *liberalización*, que produce la *oportunidad política* (para organizar, movilizar) y la *represión*, originada en la *amenaza*<sup>5</sup> que expresa la intolerancia de la clase en el poder al neutralizar las referidas *olas de protesta* de los amplios sectores laborales y sociales.

Únicamente para fines de ubicación temporal de este trabajo, estimaremos los primeros 35 años referidos de dictadura militar en El Salvador (1931 - 1966), como la antesala histórica del surgimiento de nuestro sujeto colectivo de estudio: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC) que superó las posibilidades de cobertura organizativa de su más inmediato

---

<sup>4</sup> *Modelo de desarrollo* (con sus dos componentes: *modo de acumulación* e *institucionalidad legitimadora*) constituye una categoría de tradición en las ciencias sociales latinoamericanas; pues además de encontrarse en el *Informe sobre Desarrollo Humano El Salvador 2010* (PNUD, 2010), también es utilizada en dos trabajos de Rafael Mauricio Paz Narváez. El primero de los trabajos referidos –inédito– se titula: *El desarrollo como discurso y como praxis social - Interpretación del desarrollo económico y político en El Salvador con algunas consideraciones acerca de las potencialidades de las organizaciones de promoción humana para incidir en la historia*, presentado como informe final de una investigación en diciembre de 1998, elaborado en coautoría con María Eugenia Sáenz, durante los estudios de Maestría en Métodos y Técnicas de Investigación Social, en la Universidad de El Salvador. El segundo trabajo se denomina *Sociología moderna de El Salvador*, publicado en octubre de 2001 por la Corporación Salvadoreña de Turismo (CORSATUR) y el Instituto Salvadoreño de Formación Profesional (INSAFORP), destinado a la capacitación de guías turísticos certificados.

<sup>5</sup> Paul Almeida. *Olas de movilización popular: movimientos sociales en El Salvador, 1925-2010*. San Salvador, El Salvador, UCA Editores, 1ª edición, 2011.

antecesor –el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES)– y de las demás entidades laborales del mismo sector que le precedieron a éste.

El segundo insumo contenido en este capítulo está constituido por el planteamiento de una propuesta de marco analítico de la realidad salvadoreña en la que se desarrolló el ciclo organizativo del SNTITSC, sobre la base de la ponderación de las dimensiones estructural y dinámica que caracterizan –como en todo caso– a la sociedad salvadoreña, tanto en el segundo quinquenio de los años 60, como durante las décadas 70 y 80, en las que ocurrió el surgimiento combativo y desarrollo sostenido, la resistencia radicalizada y la neutralización del sindicato; un ciclo organizativo que motivó esta investigación. El período de nuestro interés (1966 - 1990) en el que se continúa utilizando el *modo de acumulación* y la *institucionalidad legitimadora* –como ya se aclaró arriba– integrantes del concepto *Modelo de Desarrollo*, se combinan con el concepto de *olas de protesta* y se apoyan en los términos de *liberalización* y *represión*, que provienen de otros esfuerzos de investigación, por supuesto más amplios y desarrollados que el presente trabajo.

El tercer insumo capitular, versa sobre el marco geográfico, ambiente social y modo de vida del sector de trabajadores al que se dedica el presente estudio; con esto último se busca ilustrar, aunque sea en grandes rasgos, la cotidianidad que rodeó esa etapa del movimiento sindical en el sector del transporte colectivo (de 1966 a 1990).

## **1. Antecedentes históricos**

Iniciado el segundo quinquenio de la década de los años 60 (específicamente en 1966), comienza a reactivarse explosivamente el movimiento sindical en el sector del transporte público, en el sentido que en ese año –mediante combativas huelgas de facto– irrumpió en el escenario salvadoreño el movimiento de trabajadores que –surgido de las entrañas del Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES)– logró constituir el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC), cuyos antecedentes genealógicos los

ubicamos desde un poco más de cinco décadas atrás de su momento de surgimiento como objeto de estudio de la presente investigación.<sup>6</sup>

Sin retroceder tantas décadas en el siglo XX de la historia salvadoreña, partiremos de dos hitos histórico-políticos: el golpe de Estado contra el Presidente Arturo Araujo en diciembre de 1931 y la rebelión indígena campesina de enero de 1932.

Con el primer acontecimiento se clausuró la etapa de *liberalización o apertura* promovida por el derrocado Presidente Araujo y su antecesor inmediato Pío Romero Bosque (Gould y Lauria-Santiago, sin año de edición: 82, 99), un golpe de Estado con el que se inauguró un régimen militar autoritario que constituyó la *institucionalidad legitimadora* que se encargaría de acompañar la posible continuidad, los ajustes o las modificaciones del *modo de acumulación del Modelo de Desarrollo Monoagroexportador*, basado de manera fundamental en el cultivo de café, que ya se tambaleaba por la caída internacional de sus precios, en el marco de la crisis económica de 1929 a 1931 (Gould y Lauria-Santiago, sin año de edición: 58).

Este hito histórico-político –derrocamiento del Presidente Arturo Araujo– dirigido por el entonces Vicepresidente y Ministro de Guerra, General Maximiliano Hernández Martínez (Gould y Lauria-Santiago, sin año de edición: 192), fue consumado mediante el Golpe de Estado del 2 de diciembre de 1931, acontecimiento que inauguró la dictadura militar, que a partir de ese momento funcionó como la *institucionalidad legitimadora*; es decir, una forma de gobierno que logró continuidad mediante restringidos y escasamente competitivos procesos electorarios, así como por los cinco golpes de Estado posteriores, incluyendo el ocurrido el 15 de octubre de 1979, que puso fin al esquema militar dictatorial, mediante el ascenso al poder de facto por la

---

<sup>6</sup> Entre las organizaciones laborales salvadoreñas del sector de trabajadores del transporte pueden relacionarse: la Liga Ferrocarrilera de 1912, el Sindicato de Ferrocarrileros, la Sociedad de Motoristas y Mecánicos –ambas entidades de 1929– (Rafael Menjívar, 1987: 27, 50), y la Asociación de Pilotos Automovilistas que se convirtió en el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (Salvador Duarte y Maximiliano Castro, entrevistas 2010).

Junta Revolucionaria de Gobierno, que luego de dos relevos parciales, perduró en el poder hasta el 2 de mayo de 1982, fecha en la que Álvaro Magaña fue nombrado Presidente Provisional por la Asamblea Constituyente de marzo de ese mismo año.

Un logro fundamental de los golpistas de 1979 fue haber clausurado medio siglo de tiranía militar, como forma de gobierno que –en el seno de algunas organizaciones de la izquierda salvadoreña– era denominada *tiranía militar facistoide*. La referida Junta de Gobierno fue un organismo colegiado que atravesó por tres momentos de integración, en los que si bien es cierto estuvo compuesta por distintos dirigentes de la sociedad civil, siempre contó con la participación y control de representantes del sector militar. Así, la primera Junta se integró sólo con dos militares de alto rango (Coroneles: Jaime Abdul Gutiérrez y Adolfo Majano) y tres civiles (los Ingenieros: Román Mayorga, Mario Andino y el Doctor Guillermo Manuel Ungo).

Aunque el organismo gobernante, había surgido de un Golpe de Estado –con su composición y planteamientos– comenzó a marcar el fin de la tiranía militar que –durante casi medio siglo atrás (de 1931 a 1979)– había regido los destinos de la sociedad salvadoreña. La composición civil y militar se mantuvo en las dos renovaciones subsiguientes de la Junta, pues la característica central consistió en que siempre se integró con tres ciudadanos civiles y la participación de militares (dos en la Segunda Junta y uno en la Tercera), quienes a su vez estaban rodeados por otro significativo número de militares que los vigilaban de cerca.

El medio siglo de dictadura militar en El Salvador, fue un régimen gubernamental que –muy a pesar que sus relevos eran por elecciones hasta de candidatura única o por golpes de Estado– resultó muy funcional para impulsar los distintos proyectos económico-políticos impuestos por los diversos sectores de la clase dominante salvadoreña.

Respecto del segundo hito histórico-político –la insurrección indígena campesina de enero-febrero de 1932 en la Zona Occidental de El Salvador– puede afirmarse que fue una de las más potentes expresiones política y militar de las masas de trabajadores del campo, frente a la crisis económica internacional y política local, profundizada

entre 1929 y 1931; en el sentido que fue una rebelión generalizada y simultánea, apoyada en toda la *infraestructura organizacional* construida en los períodos de *liberalización* de los presidentes Pío Romero Bosque y Arturo Araujo; una rebelión empujada por la hambruna y la indignación de las masas trabajadoras, que estalló en la violencia revolucionaria, contrarrestada con el genocidio que la clase dominante impuso a través del gobierno militar golpista del General Hernández Martínez.

Así, durante las primeras tres décadas (1931 - 1960) de dictadura militar, los diferentes sectores (agroexportador, industrial, terrateniente) de la clase explotadora, se disputaron entre sí el control del poder político nacional, en una interminable lucha de intereses, por institucionalizar y concretar –cada fracción para sí– el respectivo proyecto histórico-económico, desde la más promisorio y gananciosa plataforma disponible: la amplia y omnímoda estructura del Estado; es decir que esos proyectos histórico-económicos de las diferentes facciones de la clase dominante, podríamos denominarlos como *Modelos de Desarrollo*, referidos en esta investigación con las denominaciones de: *Modelo Monoagroexportador*, *Modelo Agroexportador Diversificado* y *Modelo Industrializante por Sustitución de importaciones*.

La pugna entre estos *modos de acumulación*, reflejada en los continuos golpes de Estado, se basó en una estrategia política de los diversos sectores de la oligarquía salvadoreña, en el sentido que desarrollaron una estrategia de instrumentalización de la numerosa diversidad de integrantes, generaciones y estratos de una de las instituciones estatales más antiguas: la Fuerza Armada de El Salvador, con el fin de hacer prevalecer los intereses económicos sectoriales expresados en los diferentes *Modelos de Desarrollo* ya referidos.

### **1.1. El control del poder estatal, la dictadura militar y el movimiento laboral**

Cerrado el período presidencial de facto del General Maximiliano Hernández Martínez en mayo de 1944 (iniciado con el Golpe de Estado de diciembre de 1931), el movimiento social y laboral tuvo un breve respiro para recomponer sus fuerzas y

estructuras orgánicas, como el hecho de haber organizado la Unión Nacional de Trabajadores (UNT), aunque se sabe de algunas huelgas en tres fábricas del sector textil (Almeida, 2011: 82). Este proceso de recomposición, fue bruscamente interrumpido casi en el intento –al menos en el ámbito público– debido al segundo golpe militar del 21 de octubre de 1944, con el que arribó al poder el Coronel Osmín Aguirre y Salinas, quien arremetió reprimiendo y desarticulando a las organizaciones laborales y ciudadanas (Almeida, 2011: 82).

Las causas de la pugna por el control del poder estatal entre los diferentes sectores de la clase dominante, quedaron al descubierto con el tercer Golpe de Estado del 14 de diciembre de 1948, mediante el que se estableció un Consejo de Gobierno Revolucionario (constituido por jóvenes militares). Una maniobra política con la que un sector de la burguesía salvadoreña desplazaba del gobierno a otro sector de su misma clase, para hacer prevalecer los intereses propios, que eran incompatibles con los intereses promovidos y representados tanto por el General Hernández Martínez como por Osmín Aguirre y Salinas; el desplazamiento de un sector por otro de la burguesía, queda más evidenciado al advertir que:

“La fracción industrializante de la clase dominante... realizó, entonces, en alianza con sectores militares, un nuevo intento por imponer su proyecto de modernización de la sociedad salvadoreña, un nuevo intento por fracturar el dominio de la fracción agrario-exportadora que se había reconstituido en 1932.” (Molina Arévalo, 1988: 56)

Consumado el derrocamiento del General Salvador Castaneda Castro, mediante este último golpe militar, conocido como la Revolución del 48, el Comité de Reorganización Obrero Sindical (CROS), decidió cambiar el trabajo clandestino que por dos años había realizado, para exigir públicamente varias demandas relacionadas con la contratación colectiva, la libertad sindical y la creación de un Código de Trabajo. La respuesta del régimen “revolucionario” del Consejo de Gobierno militar erigido mediante el tercer golpe de Estado, confirmó una vez más la naturaleza represiva de la *institucionalidad legitimadora* fundada en el régimen gubernamental de dictadura militar iniciado en 1931, en tanto que capturó a muchos dirigentes sindicales y exilió a

muchos otros en 1949, entre ellos Salvador Cayetano Carpio (Almeida, 2011: 87), quien llegó a ser el Secretario General del Partido Comunista Salvadoreño y posteriormente fundador y primer responsable de las Fuerzas Populares de Liberación a partir de 1970.

A pesar de la persecución estatal contra el movimiento sindical, el CROS continuó activo y firme en su trabajo, de manera que a través de otro organismo –el Comité Pro-Defensa de los Derechos Laborales– logró que se incluyera en la Constitución de 1950, algunas reformas sobre las iniciativas impulsadas en años anteriores. A partir de 1951, este Comité Pro-Defensa siguió participando en la dinámica de legislación laboral, pues el CROS fue declarado ilegal por el gobierno del Teniente Coronel Óscar Osorio, quien llevó al extremo la intolerancia estatal frente al sindicalismo de izquierda, en tanto que en septiembre de 1952 encarceló a un aproximado de 2,000 trabajadores y estudiantes universitarios, entre éstos el futuro dirigente revolucionario y Secretario General del Partido Comunista en los años 70, Schafik Hándal (Almeida, 2011: 90).

Al año siguiente de haber asumido la Presidencia de la República, el Teniente Coronel José María Lemus, además de amnistiar a los dirigentes laborales exiliados y permitirles regresar al territorio nacional, convocó a un congreso laboral en 1957, al que asistió una veintena de expresiones gremiales. Este nuevo contexto de apertura, fue aprovechado al máximo por los sindicalistas de izquierda, pues no sólo controlaron el congreso laboral de marzo de 1957, sino también participaron en la Marcha del Primero de Mayo de ese mismo año, y además de todo eso, constituyeron la Confederación General de Trabajadores Salvadoreños (CGTS) en agosto. Ante esa situación, el gobierno de Lemus, en un intento de controlar y garantizar el clima de apertura, patrocinó el surgimiento de la Confederación General de Sindicatos (CGS) en 1958, para contrarrestar el promisorio surgimiento y avance de la CGTS.

El presidente Lemus, impulsó una gestión desarrollista, en el sentido que promovió la construcción de infraestructura básica, orientada a favorecer el proyecto histórico-económico del sector industrial (al que podríamos considerar promotor del



denominado *Modelo Industrial por Sustitución de Importaciones*) de la burguesía que Lemus representaba. Sumado a ello, a mediados de la gestión gubernamental de éste (1958) los precios internacionales del café sufrieron una fuerte caída, que terminó acrecentando las radicales antipatías del sector agroexportador, que decidió respaldar el derrocamiento de Lemus a finales de 1960; un hecho precedido por una amplia movilización popular dirigida por el entonces Frente Nacional de Orientación Cívica (FNOC), integrado por amplios sectores como el estudiantil, el magisterial y el femenino, coordinados por el Partido Comunista Salvadoreño (PCS), sectores que ya venían de enfrentar la declaratoria de ilegalidad del Partido Revolucionario Abril y Mayo (PRAM) –por parte de Lemus en julio de 1960– instrumento político mediante el cual las masas populares buscaban participar en las elecciones parlamentarias de 1960 y presidenciales previstas para 1962.

En el efervescente proceso de continuas protestas sociales, impulsadas entre agosto y octubre de 1960, el presidente José María Lemus resultó derrocado el 26 de octubre de ese mismo año, mediante un golpe de Estado que permitió la toma del poder gubernamental a una *Junta Cívico Militar* de corte progresista, integrada por 3 civiles y 3 militares. Tan sólo a un poco más de dos meses (enero de 1961) esta Junta fue destronada del poder mediante otro golpe de Estado dirigido por un sector ultraconservador, representado por el *Directorio Cívico Militar*, que ante las masivas protestas del FNOC y el PRAM, respondió expulsando del territorio nacional a sus dirigencias, una maniobra que estimuló –en los dirigentes que evadieron el destierro– la incorporación clandestina al Frente Unido de Acción Revolucionaria (FUAR), organizado al amparo del Partido Comunista Salvadoreño.

## **1.2. Antesala histórica regional y nacional del Sindicato del Transporte**

En pleno desarrollo armamentista de la Guerra Fría, el triunfo de la Revolución Cubana de 1959, constituyó un importante ejemplo de emancipación, para numerosos pueblos del mundo y sobre todo para los de América Latina que –como el salvadoreño–

enfrentaban feroces dictaduras militares que no sólo perseguían, encarcelaban y aniquilaban a las masas obrero-campesinas que se organizaban y luchaban por las más elementales reivindicaciones económicas y sociales; sino también, eran dictaduras que habían asumido el rol de gobernar, para gestionar y defender los proyectos histórico-económico-políticos de los diferentes sectores de la clase dominante aliada a –y dependiente de– la burguesía transnacional, a través del establecimiento de modelos económicos agroexportadores e industriales incipientes, cuya viabilidad estaba garantizada por esos sistemas de gobiernos militares autoritarios, basadas en sistemas políticos apoyados en procesos electorales fraudulentos y excluyentes.

Siendo todavía reciente el ejemplo revolucionario de Cuba entre los demás pueblos latinoamericanos, el Gobierno de los Estados Unidos de América –presidido por John Fitzgerald Kennedy– desde su práctica geopolítica de consolidación imperialista sobre la región, se apresuró a impulsar el conocido programa de *Alianza para el Progreso*, a partir de 1961. Un programa con el que se destinó una voluminosa “ayuda” financiera a varios países del istmo centroamericano y de la región latinoamericana.

Uno de los principales destinatarios de ese programa fue el gobierno salvadoreño, que al igual que los demás beneficiados, fue condicionado a fortalecer los sistemas y resultados electorales, como una alternativa frente a los gobiernos militares, que además de ser dictaduras represivas, participaban de elecciones manoseadas y de repentinos golpes de Estado; una situación que amenazaba con abrir posibilidades de acceso al gobierno a movimientos sociales o partidos políticos que al controlar el aparato de gobierno, ponían en riesgo los intereses estadounidenses, tal como pudo haber ocurrido en 1944 con el movimiento impulsor de la Huelga de Brazos Caídos que derrocó al General Hernández Martínez.

El sector laboral, a lo largo de los diferentes gobiernos militares, desarrolló varios esfuerzos organizativos que tuvieron una importante presencia en la vida política nacional. La primera expresión de considerable dimensión que se constituyó inmediatamente después de la caída de Hernández Martínez, fue la Unión Nacional de

Trabajadores (UNT), que no pudo continuar su desarrollo por la tajante prohibición de los sindicatos por parte del segundo gobierno golpista que reinstaló a la dictadura militar (en octubre de 1944) a sólo 5 meses de la caída de Martínez.

“...No obstante las condiciones adversas, se forma la Unión Nacional de Trabajadores (UNT), con características de Central Sindical en formación; pero al ser depuesto al presidente provisional Andrés I. Menéndez por Osmín Aguirre, (...) son canceladas las organizaciones sindicales.” (Delgado Tobar y Peña Rosales, 1989: 53)

En las difíciles condiciones de completa prohibición del movimiento sindical por parte del gobierno dictatorial del Coronel Aguirre y Salinas, los dirigentes sindicales, aún desde la clandestinidad continuaron desarrollando un intenso y sistemático trabajo organizativo, que dio sus frutos a tres años de este segundo golpe militar:

““...surgió en agosto de 1947 un COMITÉ DE REORGANIZACIÓN OBRERO SINDICAL (CROS) que orientó sus esfuerzos hacia la creación de “Comités Sindicales Provisionales” entre los trabajadores de fábricas, talleres y empresas,...se convirtieron en organizaciones sindicales abiertas aprovechando que la represión había disminuido a mediados de 1948.”” (Molina Arévalo, 1988: 55)

Muy a pesar que en febrero de 1951, el CROS terminó declarado ilegal y su dirigencia fue encarcelada y desterrada; es necesario estimar que entre 1949 y 1952 sostuvo diferentes batallas, orientadas a la promoción del sindicalismo y otros derechos directamente vinculados. Una prueba contundente del intenso activismo del CROS, fue su presencia en los debates de la Asamblea Constituyente, puesto que ésta reconoció como derechos sociales: la contratación laboral colectiva, la jornada laboral de 44 horas semanales, la formación de sindicatos y el derecho de ir a huelga, por lo que decidió incluirlos en el texto de la Constitución de 1950.

En el primer quinquenio de los años 50, la situación se complejizó con el control que el gobierno logró ejercer sobre una considerable mayoría de directivas sindicales, con trabajadores que previamente había preparado, con el apoyo de la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT); en tal sentido el gobierno erradicó

del movimiento laboral, la idea de acudir a la huelga como recurso efectivo de lucha desde 1951 hasta 1956 (Molina Arévalo, 1988; 62).

Entre 1956 y 1960, el movimiento laboral experimentó una leve “apertura” del gobierno de José María Lemus, que terminó promoviendo organismos laborales controlados por su administración, ante el surgimiento de organismos autónomos de trabajadores con ideología de izquierda –tal como se ha evidenciado en párrafos antecedentes– tal es el caso muy claro de la Confederación General de Trabajadores Salvadoreños (CGTS) de naturaleza independiente y la Confederación General de Sindicatos (CGS), bajo control del gobierno, que reveló sus verdaderas intenciones de “permitir” la “libertad” sindical, al promover a la CGS y perseguir mediante allanamientos y cierre de sus locales a la CGTS, debido a que esta organización laboral articulaba sus esfuerzos con otras de sectores en ascendente apogeo –como la Asociación General de Estudiantes Universitarios Salvadoreños (AGEUS), la Fraternidad de Mujeres Salvadoreñas (FMS) y los Frentes Magisteriales– hacia la coordinación decisiva con otros sectores y organizaciones que confluyeron en la caída del Presidente José María Lemus (Almeida, 2011: 92).

La década de los años 60 en El Salvador, inició con verdaderos avances normativos para las masas trabajadoras que –a pesar de estar formalmente reconocidos desde diez años atrás, incluso en el texto constitucional– esos avances tuvieron que ser exigidos nuevamente por las organizaciones laborales, una lucha que tuvo muy buenos resultados al haber coincidido –sin buscarlo así– con la presión internacional de los Estados Unidos de América sobre el gobierno salvadoreño –a través de su referida Alianza para el Progreso– que generó desenlaces favorables a los intereses de los trabajadores.

En 1969, la burguesía salvadoreña y la hondureña, a través de sus gobiernos, terminaron enfrentadas en una guerra bilateral, originada en diversos problemas tales como: la expulsión de campesinos salvadoreños que poblaban Honduras y por diferencias sobre el tráfico de mercancías entre los dos países –en el proceso de funcionamiento inicial del Mercado Común Centroamericano–. Una guerra que fue

librada –por supuesto– entre ejércitos mayoritariamente integrados por humildes trabajadores que fueron uniformados como soldados, cuya ingenua motivación subjetiva era “defender a la patria”; una guerra que fue apoyada por dirigentes laborales, incluso por quienes integraban el movimiento internacional comunista en El Salvador.

### **1.3. Procesos organizativos populares y movimiento laboral**

Con la apertura mostrada por el gobierno del General Julio Adalberto Rivera, los sectores sociales populares que comenzaron importantes procesos de resurgimiento organizativo fueron: las masas campesinas, el gremio magisterial y el sector laboral en general, tanto privado como público. Así también, la universidad nacional también comenzó a crecer, en recursos y en capacidad de cobertura, al igual que el sistema educativo en general.

El sector campesino, que venía siendo orientado y apoyado, en gran medida por la Iglesia Católica, a la luz de su doctrina social formulada en el Concilio Vaticano II, había iniciado un programa de organización en cooperativas a los estratos más humildes del campo, esfuerzo que terminó siendo financiado por el gobierno de Rivera, a través de la Secretaría Social Interdiocesana, durante todo su período, desde 1962 hasta 1967; al final de la década de los años 60, en la misma lógica de continuar facilitando la cooperativización de las masas campesinas, el gobierno creó el Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP) en 1969.

Los diferentes esfuerzos organizativos, como el Frente Magisterial Salvadoreño (surgido a finales de los años 50) y el Comité Coordinador Central Pro-Derechos del Maestro (integrado por tres distintos organismos), llegaron a constituir la Asociación Nacional de Educadores Salvadoreños “21 de Junio” (ANDES-21 de Junio), cuyas principales huelgas y movilizaciones ocurrieron en la segunda mitad de los años 60. Tan grande y poderosa fue la capacidad desarrollada por la organización magisterial, que influyeron en la población estudiantil de bachillerato y en las madres y padres de

familia, en el sentido que les incentivaron a formar sus propias asociaciones en todo el territorio nacional (Almeida, 2011: 170).

## **2. Enfoque analítico del ciclo organizativo del Sindicato de la Industria del Transporte Similares y Conexas.**

Con el propósito de disponer de un enfoque analítico o marco de interpretación sobre el ciclo organizativo del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas –reconstruido con las experiencias de sus dirigentes y detallado en los capítulos III, IV y V– esta organización laboral debe considerarse como un sujeto colectivo dinámico, insertado en todo un panorama económico, político y social que constituyó el contexto histórico, cuya ponderación analítica puede realizarse en dos de sus importantes ámbitos: la dimensión estructural y la dimensión dinámica; sólo así estaremos en mejores posibilidades para reflexionar en torno a una específica forma y praxis organizativa de carácter socio-económica y política (el sindicalismo) con las que los trabajadores aportan al urgente y muy necesario proceso de transformación social salvadoreña (la lucha de clases).

### **2.1. Categorías del enfoque analítico sobre el ciclo organizativo del Sindicato de Trabajadores del Transporte.**

#### **2.1.1. Dimensión estructural**

Para identificar y describir el componente estructural de la sociedad salvadoreña en el período de estudio (1966-1990) es indispensable echar mano del concepto *Modelo de Desarrollo*, compuesto por dos elementos –*modo de acumulación e institucionalidad legitimadora*– que permiten describir la manera en que se organiza el poder económico y político de cualquier sociedad en determinada etapa de su historia. Elementos conceptuales que podríamos estimarlos conectados con las categorías

materialistas dialécticas de infraestructura (modo de acumulación) y supraestructura (institucionalidad legitimadora).

Es decir que, si aceptamos que la burguesía salvadoreña –representada por sectores dominantes como el monoagroexportador y agroexportador diversificado– realmente constituye la clase explotadora de la lucha interclasista salvadoreña, fácilmente podremos asumir que esa lucha ha sido determinada por tales sectores, en el sentido que –mediante estratos sociales instrumentales, como los militares– han ido erigiendo y defendiendo sus respectivos *modelos de desarrollo*, tales como el *agroexportador de café*, el *agroexportador diversificado* o el *industrial por sustitución de importaciones*<sup>7</sup>; legitimados y articulados todos ellos mediante procesos electorales escasamente competitivos (*institucionalidad legitimadora*) y asegurados por los diferentes sectores militares que se disputaban el poder político estatal y mantenían al movimiento social bajo períodos cíclicos de liberalización, tolerancia y represión.

Una ilustrativa transición de los *modos de acumulación* –entre el *agroexportador* y el *industrial por sustitución de importaciones*– se evidenció en las grandes obras de infraestructura como las represas hidroeléctricas, los puertos, las carreteras y más que se construyeron, a partir de 1956, bajo la administración presidencial del Teniente Coronel José María Lemus.

### **2.1.2. Dimensión dinámica**

Para intentar un análisis dinámico de los veinticinco años del ciclo organizativo del SNTITSC, resulta viable apoyarnos en el concepto de *olas de protesta*, que ocurre en la secuencia *liberalización, auge y represión*; fenómeno de protesta que en el desarrollo histórico salvadoreño se ha manifestado con alguna regularidad cíclica.

---

<sup>7</sup> PNUD (2010). *Informe sobre Desarrollo Humano El Salvador 2010. De la pobreza y el consumismo al bienestar de la gente. Propuestas para un nuevo modelo de desarrollo.*

Desde la dimensión dinámica del análisis histórico, también puede afirmarse que la clase social explotada –integrada por las masas trabajadoras rurales y urbanas– ha impulsado procesos organizativos en los distintos escenarios de trabajo generados con el *Modelo de Desarrollo* vigente; esta clase social, constituida principalmente por los sectores obrero, campesino y de empleados públicos-privados, aprovechaba los períodos de *liberalización* como el reconocimiento de los derechos y garantías laborales a partir de la Constitución de 1950 y las leyes subsiguientes sobre la materia.

A pesar que la *represión* del movimiento laboral, fue una constante a lo largo de los gobiernos de dictadura militar, presentó algunos momentos de *tolerancia*, sobre todo cuando tomaban posesión del gobierno los presidentes militares que resultaban de procesos electorales, como los casos de los coroneles: José María Lemus, quien incluso convocó a un congreso de organizaciones laborales al iniciar su mandato presidencial en 1956 y Julio Adalberto Rivera, que en los años 60 terminó permitiendo el incremento de salarios de diversos sectores de la clase trabajadora.

Con las elecciones de 1962 –en las que no participó más que un solo candidato– el General Rivera ascendió a la Presidencia de la República, por medio del recién transformado Partido de Conciliación Nacional (antes Partido Revolucionario de Unificación Democrática - PRUD).

Con el período de tolerancia a la organización laboral –entiéndase etapa de *liberalización*, siguiendo a Almeida–, por parte del gobierno de Rivera, inducido y condicionado por el gobierno de los Estados Unidos de América, a los diferentes sectores de trabajadores estatales se les permitió formar entidades como las asociaciones de empleados en ministerios como los de Economía, Salud y Obras Públicas; en el caso de las instituciones oficiales autónomas, se formaron entidades laborales como: el Sindicato de Trabajadores del Instituto Salvadoreño del Seguro Social (STISSS), el Sindicato de Empresa de Trabajadores de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (SETA) y el Sindicato de Trabajadores Universitarios Salvadoreños (STUS).



El sector privado reactivó importantes organismos laborales como la Confederación General de Sindicatos (CGS), que en 1963 llegó a integrarse de 4 federaciones (FESINTRISEVA, FESINTRABS, FESINTEXSIC y FESINCONSTRANS)<sup>8</sup> que sumaban 46 sindicatos; así también la Confederación General de Trabajadores Salvadoreños (CGTS) que en el mismo año abarcaba a la Federación Unitaria Sindical Salvadoreña (FUSS), la Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Industria del Alimento, el Vestido, Textil, Similares y Conexos de El Salvador (FESTIAVTSCES) y a 3 sindicatos no federados, todas estas organizaciones en creciente proceso de organización y movilización (Molina Arévalo, 1988: 71) (Almeida, 2011: 115).

Así tenemos que, en términos de cifras, el movimiento sindical salvadoreño – entre 1960 y 1966– experimentó un crecimiento del 25% de sus organizaciones sindicales, pues de 64 pasó a un total de 80 sindicatos. Igualmente, la población sindicalizada creció en un 14%, pues si en 1960 la membresía era de 21,000 personas, en el año 1966, ascendió a 24,000 personas (Molina Arévalo, 1988:149).

La reactivación explosiva del sindicalismo en el sector del transporte público tuvo lugar en medio de una importante coyuntura de recomposición del movimiento laboral, según se detalla a continuación:

“La gubernamental CGS se reorganiza en 1967, quedando integrada por la FESINTRABS, FESINCONSTRANS y FESINTRISEVA; tal reorganización obedece a su debilitamiento por la menguada participación en los conflictos sociales y huelgas de solidaridad. En mayo de 1968 se le separa FESINCONSTRANS, la central más fuerte de quienes la integraban.” (Delgado Tobar y Peña Rosales, 1989: 53)

---

<sup>8</sup> FESINTRISEVA: Federación de Sindicatos de Trabajadores de Industrias y Servicios Varios. FESINTRABS: Federación de Sindicatos de Trabajadores de Alimentos, Bebidas y Similares. FESINTEXSIC: Federación de Sindicatos Textiles, Similares y Conexos. FESINCONSTRANS: Federación de Sindicatos de la Construcción, Transporte y Similares.

Con todo este escenario de *tolerancia*, que permitió la reorganización y resurgimiento del movimiento laboral y sindical, comienza a desarrollarse una importante *ola de protesta*, con las huelgas de los trabajadores de autobuses, de la industria textil y metalúrgica (febrero - abril de 1967), sector docente (marzo de 1968) y otras más que llegaron hasta 1972, como las manifestaciones masivas entre febrero y marzo, en torno al fraude electoral que permitió arribar a la Presidencia de la República al Coronel Arturo Armando Molina.

Después de tomar posesión el Coronel Molina, se desató la *represión* en los meses de febrero, agosto y septiembre de 1972; febrero, abril y noviembre de 1973; febrero, marzo, julio, agosto y septiembre de 1974; junio, julio, septiembre y octubre de 1976; así como enero y noviembre de 1976; meses en los que ocurrieron una considerable cantidad de arrestos, secuestros, torturas y asesinatos (Almeida, 2011: 216 - 218).

## **2.2. Ciclo organizativo del Sindicato de Trabajadores de la Industria del Transporte desde un enfoque analítico estructural y dinámico**

### **2.2.1. Surgimiento combativo del Sindicato de la Industria del Transporte (1966 - 1976, entre una *ola de protesta* y el descenso generado por la *represión*)**

El resurgimiento del sindicalismo –como praxis económica y social– en el sector de trabajadores del transporte, ocurrió con la huelga impulsada por el SGPAES, que permitió la conquista de la jornada de 8 horas diarias en octubre de 1966. Posteriormente en enero de 1967 el mismo sindicato impulsó una nueva huelga por incrementos salariales (Carpio, sin año de edición: 8). De las bases del SGPAES, salieron los primeros integrantes y fundadores del SNTITSC, que protagonizó un surgimiento combativo desde antes de formalizar su existencia legal a partir del 23 de

octubre de 1967<sup>9</sup>. Este sindicato de industria (SNTITSC) incrementó sus posibilidades y logros de cobertura organizativa frente al sindicato gremial (SGPAES), pues por su naturaleza legal, aquél –el sindicato de industria– ya no sólo podría afiliarse a pilotos automovilistas o conductores de autobuses, sino que pasó a la afiliación masiva de trabajadores de los distintos sectores de la industria del transporte (despachadores, secretarías, controladores, mecánicos y otros), así como del transporte de carga (importación y exportación de materias primas y mercancías en la región) y transporte particular (taxistas).

Esta etapa de surgimiento del sindicalismo la ubicamos entre 1966 y 1976 por las siguientes razones:

1- Al inicio de este período se activó la lucha socioeconómica a través de huelgas de facto –sin estar constituido formalmente el sindicato de industria– para exigir el respeto de las jornadas de 8 horas diarias, así como la fijación del salario de 12 colones por día, que constituyeron las primeras conquistas de quienes integrando o no el sindicato gremial, llegaron a constituir posteriormente el sindicato de industria.

2- El acontecimiento con el que se cierra este período (1976) fue el rompimiento de los vínculos del SNTITSC, con los organismos internacionales del Sindicalismo Libre, para afiliarse a la Federación Sindical Mundial (FSM) vinculada al socialismo internacional y –casi de manera simultánea– también formalizó su afiliación a la Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños (FENASTRAS), ello fue posible porque se configuró una nueva generación de dirigentes que tomó la decisión de dar un giro a su política de alianzas orientada a un sindicalismo más comprometido con una visión transformadora de la sociedad.

3- Las gestiones-batallas iniciales y la constitución del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte significó una reactivación del sindicalismo,

---

<sup>9</sup> En el artículo 1° de las *Reformas a los Estatutos del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas*, se relaciona el “Acta de constitución del día 23 de octubre de 1967”, según publicación del Diario Oficial n° 38, tomo n° 222, del martes 25 de febrero de 1969, p. 2260, antepenúltimo párrafo de la columna 2.

ya no como mutualismo, sino como praxis económica y social en el sector transporte. Este primer momento del nacimiento combativo –debemos advertir– abarca una *ola de protesta* (1967 - 1972) y un período de *amenaza y represión* promovido por el gobierno del Coronel Arturo Armando Molina (1972 - 1976). Esta ola de protesta fue protagonizada por las huelgas del Sindicato de la Industria del Transporte (enero de 1967), los trabajadores del sector textil de la fábrica IUSA (febrero de 1967), trabajadores de ACERO S.A. (abril de 1967) que recibieron una escalonada y enorme expresión de huelgas por solidaridad de grandes masas de trabajadores sindicalizados en otros sectores, así como las huelgas del gremio magisterial aglutinado en ANDES-21 de Junio en los años de 1968 y 1971. Finalmente la *ola de protesta* concluyó con las masivas expresiones populares de condena al fraude electoral con el que el oficialista Partido de Conciliación Nacional (PCN) controlado por militares, arrebató el triunfo electoral a la Unión Nacional Opositora (UNO) en febrero de 1972.

Luego del surgimiento combativo del SNTITSC entre 1967 y 1972, continuó un segundo momento que podríamos denominar *desarrollo sostenido* (1973 - 1976), que el Sindicato de Industria del Transporte, lo concluyó con su afiliación a la FSM y a la FENASTRAS en el año de 1976, un giro realizado por una nueva dirigencia que posteriormente se vinculó a las organizaciones político-militares de naturaleza revolucionaria, como lo evidencian los casos de dos narradores claves –entrevistados durante esta investigación– que militaron en las filas de una organización clandestina denominada Brigadas Obreras (BO).

### **2.2.2. Resistencia radicalizada del Sindicato de la Industria del Transporte (1977 - 1980)**

Un factor característico de esta etapa de resistencia radicalizada, lo constituye el acompañamiento que los miembros de las BO le daban a las huelgas en el sentido que las apoyaban y defendían, no solamente potenciando la capacidad de confrontación de los trabajadores ante los aparatos represivos del Estado (como la Guardia Nacional y la

Policía de Hacienda), sino también de la resistencia frente a los organismos paramilitares en el sentido de repeler ataques nocturnos (de los Escuadrones de la Muerte) destinados a desmontar las huelgas.

Debe apuntarse que este segundo momento del ciclo organizativo del Sindicato de la Industria del Transporte –denominado resistencia radicalizada– coincide totalmente con otra *ola de protesta* que alcanzó niveles de mayor intensidad, por la creciente participación multitudinaria de amplios sectores de trabajadores rurales, que hicieron tambalear la dictadura militar del General Carlos Humberto Romero (*institucionalidad legitimadora*), mediante tomas de las plantaciones de café, caña de azúcar y algodón, para exigir acceso a la tierra y condiciones elementales para trabajarla.

Tan colosal fue esta *ola de protesta*, que determinó a un sector de la clase dominante para avalar el Golpe de Estado de octubre de 1979, aparejado al proyecto contrainsurgente de la Reforma Agraria, y que además de ello –la *ola de protesta*– desembocó en la profundización de todos los mecanismos de represión gubernamental (masacres, desapariciones, torturas, etc.) mediante el aparato militar, como la brutalidad de los organismos paramilitares legales (defensas civiles y patrullas cantonales) e ilegales (como los Escuadrones de la Muerte). Otro resultado generado en el vigoroso período de protesta fue la unificación del movimiento político-social (en la constitución del Frente Democrático Revolucionario - FDR) y de las organizaciones político-militares (en el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional - FMLN) que transformó la *ola de protesta* –ya bastante radical y combativa– en una confrontación interclasista de mayor intensidad a partir de la Ofensiva General de enero de 1981.

Esta etapa de desarrollo sostenido del Sindicato de la Industria del Transporte fue cerrada por importantes acontecimientos: en el plano socioeconómico, la huelga de inicios de 1980, con la que se logró el reconocido incremento salarial del 75%; y en el plano logístico-político, la participación de algunos integrantes de la dirigencia sindical en la referida Ofensiva General –de enero de 1981– derivó múltiples consecuencias en

la dinámica de lucha del sindicato en estudio, por entrar a un contexto histórico de ascendencia de la Guerra Popular Revolucionaria.

### **2.2.3. Neutralización del Sindicato de la Industria del Transporte (1981 - 1990)**

Ya en este período ocurren varios hechos que marcan radicalmente el decaimiento organizativo del sindicato en estudio –principalmente en el plano político de la lucha de clases–, pues entre tales hechos pueden listarse los siguientes:

1- Muchos sindicalistas, tanto dirigentes como miembros de base, en una actitud consecuente con su praxis de militancia en las diferentes organizaciones político-militares, decidieron incorporarse a las filas guerrilleras que operaban en las zonas rurales; fenómeno que incidió en la composición del tejido social y el funcionamiento del Sindicato de la Industria del Transporte.

2- Algunas conductas de intolerancia ideológica en el seno de las organizaciones político-militares, repercutieron en la vida de algunos dirigentes sindicales, como el caso de los dos narradores claves que han compartido extensa y minuciosamente la dura experiencia del exilio, impuesta por los mismos “compañeros” dirigentes de las Brigadas Obreras.

3- El incremento de las acciones de persecución y represión gubernamental, en el contexto de la Guerra Popular Revolucionaria, después de la Ofensiva General de 1981, que consistió en: constantes cateos y decomisos en las sedes sindicales, redadas y detenciones ilegales a directivos que generalmente se prolongaban con sesiones de tortura y sin ningún tipo de trámite judicial, así como las numerosas desapariciones y exterminios físicos de trabajadores del transporte; toda una dinámica que condujo a la clandestinización del activismo sindical, en el sentido que la dirigencia del SNTITSC decidió prescindir del uso de un local exclusivo, para refugiarse en las instalaciones de otras entidades laborales como la federación de la que formaba parte el sindicato.

4- La renuncia del Sindicato de la Industria del Transporte a la Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños –en 1985– motivada en el fenómeno de excesiva disputa de las organizaciones político-revolucionarias, que reclamaban como propias las estructuras dirigentes del extendido sindicato en estudio.

5- En el segundo quinquenio de la década 80, algunos dirigentes ya estaban desempleados en el sentido que, a pesar de haber defendido en los tribunales su estabilidad laboral protegida mediante fuero sindical, ya no eran trabajadores de las empresas de transporte colectivo, algunos de ellos bajo amenazas de muerte –como Salvador Duarte– y otros porque ya no eran contratados por su destacada labor de dirigentes –Maximiliano Castro–, razón por la que buscando la subsistencia individual y familiar, decidieron emigrar. Caso diferente fue el de José Emilio Alonzo que continuó dirigiendo el Sindicato del Transporte, pero debido a las difíciles condiciones de persecución y represión ya referidas arriba, desarrollaba una actividad sindical más dedicada a la defensa de los derechos y garantías laborales, principalmente de tipo económico.

En la tercera y última fase del período en estudio, sobre la neutralización o desactivación del SNTITSC (1981 - 1990), puede afirmarse que tuvo lugar un período de *represión* extrema, que operó como *amenaza* para el movimiento social y laboral en general, pues los hechos más graves de represión y aniquilamiento fueron llevados a su máximo nivel de expresión como la masacre con explosivos en las instalaciones de la FENASTRAS, ejecutada el 31 de octubre de 1989, en pleno centro de San Salvador, operación en la que aniquilaron a prominentes figuras del sindicalismo salvadoreño como Febe Elizabeth Velásquez, del Sindicato de Empresa de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (SETA).

### **3. Marco geográfico**

Por la naturaleza del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, puede estimarse que el escenario geográfico del

fenómeno y período de investigación, lo constituyó todo el territorio salvadoreño, en el sentido que llegó a ser un sindicato muy grande, integrado de seccionales y subseccionales distribuidas en los 14 departamentos en que se divide El Salvador. Sin embargo, debe considerarse que por ser San Salvador el departamento que alberga el municipio que constituye la ciudad capital de la república, fue en este escenario en que se desarrollaron los principales episodios experienciales de los tres dirigentes que han aportado sus testimonios para esta investigación.

Así también, aunque el municipio y ciudad capital de San Salvador, es el principal escenario geográfico de esta investigación, debe entenderse conectado con otros municipios cercanos que –a finales del siglo XX– llegaron a constituir la zona denominada como Gran San Salvador, integrada por todos los municipios de la periferia más cercana a la capital: en el ORIENTE Ilopango y Soyapango; Ciudad Delgado al NORORIENTE; en el SUR: San Marcos; en el PONIENTE: Santa Tecla (ciudad cabecera del departamento de La Libertad); y al NORTE: Mejicanos, Cuscatancingo y Ayutuxtepeque.

#### **4. Ambiente social**

El escenario social en el que se desenvuelven los sindicalistas del sector transporte, básicamente está constituido por los “puntos” de las rutas urbanas y las terminales de las rutas interurbanas o interdepartamentales.

En el primer caso, debe aclararse que los “puntos”, aunque no constituían ni siquiera terminales, eran los espacios físicos donde iniciaban y finalizaban cada viaje todas las unidades o autobuses de cada una de las rutas que conectaban esos municipios periféricos del Departamento de San Salvador, que desde los diferentes puntos cardinales rodeaban al municipio y ciudad capital de San Salvador. De igual manera funcionaban también los “puntos” de las rutas que conectaban las urbanizaciones y zonas residenciales con el centro de la ciudad capital y municipio de San Salvador.



En el caso de las rutas interurbanas o interdepartamentales, debe estimarse que las referidas terminales, sí eran espacios físicos mínimamente diseñados en las ciudades generalmente más grandes de todo el territorio nacional, conocidas como cabeceras departamentales, aunque en algunos casos algunas de ellas carecían de dichas terminales.

El ambiente social, tanto de los “puntos” como de las terminales, eran –y siguen siendo– bastante diferentes, en tanto que en los primeros generalmente se desempeñaban los choferes, cobradores, despachadores y obviamente la población usuaria que abordaba las unidades o autobuses en esos mismos “puntos” iniciales y finales de las rutas del servicio de transporte, así como los controladores ubicados a lo largo de las rutas.

En el caso de las terminales de las rutas interurbanas e interdepartamentales, el ambiente era más complejo, en el sentido que además de los trabajadores de las unidades, despachadores y controladores, existía un importante número de actores adicionales como las y los empleados del comercio formal e informal, en el sentido que disponen o no de locales para ejercer el comercio.

Por supuesto que en el ámbito del movimiento social y laboral, las bases y dirigencias del Sindicato de la Industria del Transporte se relacionaban con innumerable cantidad de trabajadores de otros sindicatos, federaciones y confederaciones; así como de otros gremios, como el magisterial y el estudiantil, con quienes coincidían en dinámicas sociales de interés común, como el caso de las huelgas por solidaridad que se realizaban de forma escalonada y progresiva, generalmente como genuinas expresiones de espontaneidad.

## **5. Modo de vida**

Una vida tan agitada por las extenuantes jornadas laborales de hasta 16 y 18 horas diarias de trabajo; una existencia tan llena de privaciones económicas y sociales; así como los núcleos familiares numerosos, eran una especie de perfil casi generalizado

de la vida que llevaban la mayoría de trabajadores del sector del transporte colectivo público de pasajeros.

Uno de los dirigentes enfatiza su situación extrema de sobreexplotación al compartir en su testimonio el hecho que con sus compañeros de trabajo, arrendaban dormitorios comunes porque salían muy noche de la jornada diaria de trabajo y que a sus hijos prácticamente los “*veían crecer en la cama*”.

El modo de vida estaba profundamente marcado además por la falta de prestaciones vinculadas a la salud de los trabajadores, en el sentido que si se enfermaban, los empleadores sencillamente “*ponían a otro*” trabajador.

En el tema del respeto a la dignidad y los derechos de los trabajadores, se ha sabido mediante los testimonios de los narradores, que los patronos y sus representantes patronales, trataban con el más vulgar de los irrespetos a los motoristas que eran llamados a las oficinas de los gerentes o empresarios, donde muchas veces les hacían permanecer hasta días completos esperando la decisión patronal o gerencial sobre el “*castigo*” por las faltas atribuidas durante la jornada de trabajo.

Con las primeras actividades de protesta, para lograr las primeras prestaciones que ya estaban reguladas en el sistema normativo jurídico vigente en los años 60 y con la constitución del Sindicato de Industria del Transporte, la vida de los integrantes y dirigentes comenzó a transformarse, tanto en forma positiva como negativa. Sencillamente porque con logros tan importantes como el respeto a la jornada de 8 horas, se incrementó el número de empleados del sector; pero, cuando el sindicato comenzó a dar muestras de impresionante poderío, también aparecieron como respuesta las ofertas de cooperativización, acompañadas de la respectiva represión, que en algunos casos<sup>10</sup> llegó hasta el exterminio físico por no acceder a incorporarse al proceso cooperativista.

---

<sup>10</sup> Un caso concreto fue el del sindicalista Ricardo Romualdo Gil, según dijo Maximiliano Castro Navas, en la entrevista del martes 28 de septiembre de 2010.

El modo de vida, tanto de las bases, pero principalmente de los dirigentes, por supuesto que se complejizó todavía más con la incorporación del Sindicato de la Industria del Transporte, tanto a una federación local como a otra de origen internacional. Pues la dinámica organizativa comenzó a recibir el influjo de las organizaciones político-sociales que abarcaban a las federaciones sindicales, como la influencia también proveniente de las organizaciones político-militares de naturaleza revolucionaria, que marcaron la vida sindical, en sus dimensiones individual y colectiva.

### **CAPÍTULO III**

## **SURGIMIENTO COMBATIVO Y DESARROLLO SOSTENIDO DEL SINDICATO DE INDUSTRIA EN EL TRANSPORTE DE 1966 A 1976**

Una serie de acontecimientos claves, ocurridos en el período de 1966 a 1976, tanto en el ámbito interno del Sindicato de la Industria del Transporte y del movimiento laboral del sector, como en el escenario nacional salvadoreño, son los hechos que se detallan y analizan en este capítulo. La importancia de tales sucesos históricos radica en que revelan una secuencia de contradicciones internas de –y externas a– el movimiento sindical, desarrolladas y resueltas en una dinámica oscilante entre leves aperturas estatales y persecuciones sistemáticas a las prácticas organizativas de amplias masas laborales, que –mayoritariamente al final de esta primera etapa– fueron reprimidas asolapada y brutalmente, por el empresariado del transporte que en determinados momentos supo amparar y coordinar a su aparato estatal, permanentes cruzadas orientadas a: desarticular, neutralizar o diezmar el torrente sindical de todo el período objeto de estudio.

Durante estos primeros once años de la combativa lucha reivindicativa del movimiento laboral en el sector transporte, el esfuerzo de ponderar la influencia de las corrientes sindicales es un insumo central, que implica específicamente referirse a dos de ellas: por un lado la corriente del *Sindicalismo Libre*, representada por la Confederación Latino Americana de Trabajadores (CLAT) y el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre (IADSL), proveniente de los Estados Unidos de América, y por otro lado la corriente del *Sindicalismo Socialista o Revolucionario*, fundamentalmente representada por la Federación Sindical Mundial (FSM), originada en la entonces denominada Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

La influencia de esas dos corrientes sindicales más desarrolladas en El Salvador, tiene una considerable importancia debido a que su coexistencia ha determinado la ideología de las masas trabajadoras, en torno a temas tan vitales que van desde la concepción y funcionamiento de las organizaciones laborales, hasta las estrategias de cómo promover y asumir sus intereses frente a los de las patronales, ya sea para

armonizarlos y preservar el orden establecido o para llevarlos hasta la confrontación antagónica, como fenómeno inevitable en todo proceso de transformación social.

*Sindicalismo Libre o Sindicalismo Revolucionario* es la disyuntiva que en esta primera etapa del período investigado lograron resolver las bases y dirigencias del Sindicato de la Industria del Transporte, pues el presente capítulo cierra precisamente con el rompimiento del sindicato estudiado con la CLAT y el IADSL, para afiliarse a la FSM y la FENASTRAS, ésta última surgida del trabajo de revitalización del sector laboral radicalizado.

**CUADRO 1**  
**SURGIMIENTO COMBATIVO Y DESARROLLO SOSTENIDO DEL**  
**SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE DE 1966 A 1976**

| <b>SUCESOS INTERNOS DEL SNTITSC</b>  | <b>AÑO</b>  | <b>ACONTECIMIENTOS DEL ESCENARIO NACIONAL</b>  |
|--|-------------|--|
| Huelga de hecho: conquista del respeto a la jornada diaria de 8 horas  | <b>1966</b> |  |
| - Huelga de enero por incremento salarial<br>- Constitución del SNTITSC: 23 de octubre<br>- El SNTITSC inicia contratación colectiva | <b>1967</b> | Huelgas en los sectores textil y metalúrgico   |
| - El SNTITSC propone temas para plazas vacantes<br>- Participación en huelgas de ANDES 21  | <b>1968</b> | Huelga magisterial (ANDES-21)  |
| - Empresariado y GOES inician cooperativización<br>- Participación en huelgas de ANDES 21  | <b>1969</b> | Fundación del INSAFOCOOP   |
|  | <b>1970</b> | Fundación de las FPL   |
|  | <b>1971</b> | Huelga magisterial (ANDES 21)  |
| Asesinatos selectivos de trabajadores del SNTITSC  | <b>1972</b> | - Fraude en elecciones presidenciales<br>- Separación de 19 sindicatos de CGS<br>- Fundación de la FENASTRAS |
|  | <b>1973</b> | Congresos laborales de la FUSS y la FESTIAVTSCES   |
| Inicia desplazamiento de dirigencia del SNTITSC ligada a la CLAT e IADSL   | <b>1974</b> | FECCAS y ATACES se acercan a sindicatos a través de Marcha 1° Mayo   |
| Nueva dirigencia del SNTITSC   | <b>1975</b> | Congresos de la FUSS y la FESTIAVTSCES   |
| Afiliación del Sindicato de la Industria del Transporte a la FENASTRAS y a la FSM  | <b>1976</b> | La UNO boicoteó elecciones legislativas  |

Fuente: elaboración propia

En el cuadro anterior se detallan algunos de los principales acontecimientos, escenarios y protagonistas colectivos que caracterizaron la primera etapa de las luchas laborales en el sector transporte, ubicada entre el segundo quinquenio de los años 60 y el primero de los años 70, luchas ocurridas durante la primera década del ciclo organizativo del SNTITSC. Esta etapa inicial puede dividirse en dos momentos: surgimiento combativo (de 1966 a 1972) y desarrollo sostenido (de 1973 a 1976).

### **1. Surgimiento combativo (1966 - 1972)**

La primera gran huelga de hecho en el sector transporte (iniciada en 1966 y finalizada el 19 de enero de 1967), con la que se conquistó el respeto de la jornada laboral diaria de 8 horas y de los 30 minutos para almorzar, fue el acontecimiento inaugural protagonizado por numerosos trabajadores que –aún integrados en el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES)– rompían con el pasivo mutualismo de éste, para surgir combativamente en el impulso de la lucha reivindicativa. Ésta lucha resultó vigorosamente fortalecida a partir del 23 de octubre de 1967, al constituirse legalmente el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC), que de inmediato pasó a la extendida y esforzada batalla de la contratación colectiva.

En estos primeros 7 años de lucha sindical, otra sobresaliente conquista del SNTITSC a través de la contratación colectiva, fue la potestad del nuevo sindicato de proponer las ternas de trabajadores que ocuparían las plazas vacantes en las empresas del transporte, un mecanismo que permitió reinstalar a los sindicalistas que habían sido despedidos y posteriormente discriminados por su praxis sindical.

Este episodio inicial de 1966 a 1972 en el ciclo organizativo del SNTITSC, era la segunda parte de una década de *liberalización* concedida al movimiento laboral y social desde 1962, por el gobierno del Coronel Julio Adalberto Rivera, bajo el condicionamiento de Washington a través del financiamiento canalizado mediante el

proyecto de *Alianza para el Progreso* (Almeida, 2011: 112, 114, 115, 133 y 134). Una situación de tolerancia gubernamental continuada en el gobierno del General Fidel Sánchez Hernández (1967-1972) permitió la organización de sectores laborales públicos tales como educación, salud y autónomas, quienes desarrollaron un fuerte activismo entre las masas trabajadoras de sectores privados como: el textil, el metalúrgico, el eléctrico y el de transporte, en tanto que todos ellos (organismos laborales públicos y privados) lograron considerables niveles de articulación.

Esta coordinación interna del movimiento laboral quedó claramente evidenciada en numerosos esfuerzos intercolectivos, tales como: la creación del Instituto Obrero “José Celestino Castro” (sostenido por la FUSS, la UES y la ANDES-21 de Junio), las huelgas por solidaridad (con las que los conductores de autobuses organizados en el SNTITSC, apoyaron las huelgas de la ANDES-21 de Junio) y las huelgas progresivas, originadas en luchas reivindicativas como la de los trabajadores de la fábrica Acero S.A. de Zacatecoluca en abril de 1967, que alcanzó dimensiones y repercusiones nacionales al recibir un apoyo escalonado del movimiento laboral de la época.

Las actividades de surgimiento y desarrollo inicial del SNTITSC –de 1966 a 1967– generaron una contradicción interna con el SGPAES en el seno del movimiento laboral del sector transporte. Tal contradicción se manifestó en la marcada confrontación entre la praxis reivindicativa del sindicato de industria –demostrada por su amplia cobertura organizacional– y la tradición mutualista del sindicato de pilotos automovilistas –revelada en su naturaleza gremialista–; una contradicción interna en el movimiento sindical del transporte, que comenzó a ser resuelta con las primeras conquistas alcanzadas por el Sindicato de Industria, en tanto que le permitió pasar a la dinámica de la contratación colectiva, como elemental punto de apoyo en la construcción del poder sindical.

Una clara contradicción externa, del sindicalismo del transporte con el empresariado del sector –y su aparato estatal– se manifestó en los planos ideológico y económico al final de los años 60, en tanto que el empresariado y su gobierno impulsaron un singular plan de reversión del sindicalismo que inició con la creación del

INSAFOCOOP y la utilización del FIGAPE,<sup>11</sup> como las principales entidades públicas destinadas a ejecutar la estrategia de cooperativización para anular la fuerza y detener el avance del movimiento laboral en el transporte, en el sentido de convertir a las bases y dirigencias de los sindicatos del transporte en pequeñas cooperativas, con la finalidad de modificar la conciencia y la praxis de lucha que habían desarrollado como clase explotada, y de esta manera promover y estimular valores, aspiraciones, actitudes, en definitiva la cosmovisión de la clase explotadora, a partir de propiciar el acceso a la propiedad sobre las empresas de transporte, adquiridas mediante el proceso y la figura cooperativista.

Este proceso de la patronal del transporte, de impulsar la cooperativización –para revertir el desarrollo sindical alcanzado– fue una estrategia que no alcanzó los niveles de efectividad esperados; aunque en algunos casos fue exitosa, pues varias seccionales y subseccionales sindicales se transformaron en cooperativas de transporte, en muchos otros casos –en los que la organización sindical continuaba intacta, por haber rechazado la cooperativización– los trabajadores comenzaron a enfrentar los asesinatos selectivos de trabajadores que, a partir de 1972 comenzaron a ejecutarse, como una respuesta antagónica de la patronal a la firmeza de los sindicalistas de negarse al cooperativismo.

Frente a los contundentes avances populares, expresados en la articulación del movimiento laboral sindicalizado, y en vista de las posibilidades generadas con el sistema electoral competitivo, la clase dominante comenzó a resolver sus contradicciones internas en el escenario nacional, mediante actuaciones claras como el tajante exabrupto de cerrar la etapa de *liberalización* o tolerancia, iniciada por la presión estadounidense y muy bien aprovechada por las masas trabajadoras; el cierre de la referida etapa se manifestó en el claro incremento de la represión, ejecutada por la *institucionalidad* militar a partir de las elecciones presidenciales fraudulentas de febrero de 1972, ocasión en la que el PCN –integrado y controlado por militares– desde

---

<sup>11</sup> FIGAPE: Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa.



el suficiente control que a través del gobierno ejecutivo ejercía sobre el Consejo Central de Elecciones, arrebató el triunfo electoral a la UNO.

## **2. Desarrollo sostenido (1973-1976)**

A pesar del desmontaje del sistema electoral competitivo –a partir del fraude de 1972–, el incremento de la represión y la imparable elevación del costo de la vida, el SNTITSC logró mantener una dinámica de desarrollo sostenido, reflejada en la sustitución de una antigua dirigencia, afiliada al *sindicalismo libre*, por otra dirigencia que se incorporó a la corriente del *sindicalismo revolucionario*. Este episodio de esforzado desarrollo del Sindicato de la Industria del Transporte, ocurrió en un contexto de retroceso político institucional, de persecución del movimiento sindical y de encarecimiento de las condiciones de vida de la población; un escenario regido por una estrategia estatal represiva frontalmente dirigida contra los principales liderazgos de organismos sindicales federativos, tal como sucedió entre 1973 y 1976, período en el que se registraron 41 arrestos selectivos y dos jornadas de arrestos masivos, principalmente de dirigentes de la FESTIAVTSCES, la FUSS, la FESTRAS y la FENASTRAS, así como de la ATACES, la ANDES-21 de Junio y otros organismos laborales (Almeida, 2011: 215 - 218).

Toda esta persecución –que incluyó desapariciones y asesinatos– fue la respuesta antagónica con la que la clase dominante salvadoreña –a través del debilitamiento de la *institucionalidad legitimadora* de la dictadura militar– intentó resolver una de las contradicciones interclasistas centrales, que giraba en torno a la creciente existencia y al pujante desarrollo del movimiento socio-laboral (federaciones sindicales, organizaciones del sector educativo y campesino, articuladas a las emergentes alianzas de movimientos de masas como el FAPU, el PBR y la UTC).

Las contradicciones interclasistas en el escenario económico salvadoreño, tenían a su base la inflación de precios (originada en la recesión económica global de 1973 y la crisis petrolera), así como la enorme carencia de tierras que afectaba a la población

salvadoreña regresada de Honduras después de la guerra de 1969. Así que en el plano económico, la contradicción era impulsada por el movimiento social y laboral organizado, a través de marchas y concentraciones por el alto costo de la vida, entre 1973 y 1976, aunque fue 1974 el año de mayor intensidad, en tanto que alcanzó un número de 15 movilizaciones, de un total de 20 realizadas en el período.

El control de precios de productos básicos, era la principal demanda que se exigía al gobierno del coronel Arturo Molina. Una gestión pública sorda y represiva, que únicamente estaba al servicio de los intereses del sector burgués agrodiversificador, industrializante y exportador, en clara alianza con algunos miembros de la burguesía transnacional, mayoritariamente estadounidenses, a través de la producción maquilera y la construcción de infraestructura vial, manufacturera (zonas francas) y generadora de electricidad (Menjívar, 1987: 107-109) destinadas obviamente a la instauración del *modelo de desarrollo industrial*.

Aunque debe reconocerse que en el seno de la clase dominante, la contradicción interna principal de los años 70, en gran medida se originó en el afianzamiento del *modelo de desarrollo industrial*, a costa del reformismo agrario que tocaba –aunque mínimamente– los intereses de la burguesía agrícola tradicional, como la cafetalera, en el sentido que su propio *modelo de desarrollo*, terminara completamente desplazado; contradicción que comenzó a resolverse en la reversión de los incipientes pasos de “transformación” o reforma agraria del gobierno del coronel Molina, orientados a pacificar a las amplias masas campesinas totalmente carentes de tierra.

En el escenario político-social, puede estimarse que otra contradicción interclasista fundamental de la sociedad salvadoreña, se focalizó en el desarrollo, y articulación progresiva del movimiento social y laboral de los diferentes sectores populares, cuyo crecimiento, recomposición y resistencia, fue una especie de mutación histórica hacia la radicalización, concretada en las alianzas coordinadoras de masas

(como el FAPU, la UTC y el BPR)<sup>12</sup> y el surgimiento de las primeras organizaciones político-militares (FPL, ERP, RN y PRTC) .<sup>13</sup> Esta contradicción entre clase dominante y clase dominada, se expresó en diferentes escenarios, como se detalla a continuación.

En el escenario político institucional, los sectores burgueses titulares del poder –a través de sus gobiernos militares– expresaban su confrontación interclasista mediante: el reiterado e irreversible cierre del sistema político electoral, la obstaculización de la inscripción de candidaturas, los actos de violencia hacia los partidos de la oposición y los sucesivos fraudes electorales, que eran garantizados mediante el control gubernamental sobre el Consejo Central de Elecciones (elecciones de 1972, 1974, 1976 y 1977).

En este contexto tan dinámico de progresiva lucha de clases, la Confederación General de Sindicatos (CGS) –creada por el gobierno del presidente Lemus– ya había sufrido una importante división en 1972, que le significó el desprendimiento de 19 sindicatos que pasaron a constituir la izquierdista Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños (FENASTRAS) a la que posteriormente se afilió el

---

<sup>12</sup> FAPU: Frente de Acción Popular Unificada (constituido en 1974). UTC: Unión de Trabajadores del Campo (surgida en 1974). BPR: Bloque Popular Revolucionario (originado en 1975). En la fundación de las tres entidades, participaron ex-miembros de la Federación Cristiana de Campesinos Salvadoreños (FECCAS), activistas de las Comunidades Eclesiales de Base y del movimiento cooperativista de la Iglesia Católica. Una característica fundamental de estas tres organizaciones fue que constituyeron un nuevo modelo de organización más radicalizada, en tanto que coordinaban importantes alianzas multisectoriales. Es justo advertir que en la fundación del BPR y el FAPU, participaron activistas del gremio magisterial (provenientes de ANDES-21 de Junio) y del sector estudiantil, específicamente de la Universidad de El Salvador y del nivel de secundaria. Debe advertirse también que activistas de la FUSS y la FESTIAVTCES, participaron en la fundación del FAPU, que posteriormente se fortaleció en una alianza con la FENASTRAS. Este nuevo tipo de *infraestructura organizacional* (FAPU, UTC y BPR) de coordinación multisectorial, fue desarticulada por la represión gubernamental desatada entre 1980 y 1981.

<sup>13</sup> FPL: Fuerzas Populares de Liberación (fundadas en 1970), ERP: Ejército Revolucionario del Pueblo (constituido en 1972), RN: Resistencia Nacional (surgida por desprendimiento del anterior, en 1975) y PRTC: Partido Revolucionario de los Trabajadores Centroamericanos (organizado en 1976). Estas cuatro organizaciones operaron separadamente hasta octubre de 1980, momento en que –incluyendo a las recientemente fundadas Fuerzas Armadas de Liberación (FAL, brazo armado del Partido Comunista Salvadoreño)– acordaron constituir el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN).

SNTITSC; de tal manera que de un 42% de la población total nacional de sindicalizados que tenía en 1971, la CGS perdió más de la mitad de afiliados al año de 1976, pues bajó a un 19% (Almeida, 2011: 186). En este mismo sentido de radicalización, en el período considerado, debe agregarse que: el número de sindicatos creció de 117 en 1972 a un total de 127 en el año 1976; así también, la población sindical se incrementó de 54,387 a 64,986 durante el mismo período (Molina Arévalo, 1988: 149).

Desde la perspectiva histórica del sindicalismo, como una importante táctica de lucha de clases, debe considerarse que otra contradicción principal entre el movimiento laboral y la patronal (articulada con el régimen militar) se desarrollaba alrededor del fenómeno organizacional de los trabajadores; pues a pesar que por un lado, algunos sectores de la clase dominante –como el del transporte– recrudecieron la represión mediante los asesinatos selectivos, por otro lado, las masas trabajadoras sindicalizadas crecían cuantitativamente (con un promedio de dos nuevos sindicatos y 1,060 afiliados cada año, según Molina Arévalo) y se desarrollaban cualitativamente, al radicalizar su posición y accionar político, cada vez más revolucionario, tal como lo ilustra el caso de los 19 sindicatos fundadores de FENASTRAS, al apartarse de la CGS, que dos décadas atrás había surgido al amparo gubernamental.

Finalmente puede estimarse que en 1974, la contradicción interna del movimiento laboral del transporte y más específicamente en el seno del SNTITSC, giraba en torno a la corriente sindical que debía seguirse, pues fue en ese año que inició el desplazamiento de la inicial dirigencia vinculada a la CLAT y al IADSL, por una nueva generación de dirigentes sindicales que se configuró en 1975, quienes además de lograr la expansión del Sindicato de Industria al sector de trabajadores del transporte de carga, en 1976 decidió afiliarse al Sindicato de Industria, tanto a la Federación Sindical Mundial (FSM) como a la Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños (FENASTRAS), dos pasos determinantes con los que resolvió la contradicción entre trabajadores del transporte en torno a continuar en o separarse de la corriente del *sindicalismo libre*, para incorporarse a la corriente del *sindicalismo revolucionario*. Es

decir, abandonar el economismo inofensivo al sistema capitalista, promovido, difundido e institucionalizado por la CLAT y el IADSL, para avanzar por el sendero de la lucha transformadora de la sociedad que prometían la FSM y la FENASTRAS.

### **3. Del mutualismo de la asociatividad gremialista al combate del sindicato de industria**

La Liga Ferrocarrilera (fundada y organizada en 1912 - 1913) es una de las entidades más antiguas en la historia organizativa de los trabajadores salvadoreños del sector transporte. Al final de la década siguiente –en 1929– se ubican otras dos organizaciones de trabajadores del mismo sector: el Sindicato de Ferrocarrileros y la Sociedad de Motoristas y Mecánicos. Los tres organismos laborales surgieron y funcionaron en la ciudad de San Salvador, El Salvador (Menjívar, 1979: 27, 50).

En el marco de la Insurrección Campesina e Indígena de enero y febrero de 1932 en El Salvador, el entonces golpista y dictador –General Maximiliano Hernández Martínez– además de ordenar la masacre de varios miles de personas, destruyó casi totalmente las organizaciones laborales (Delgado Tobar y Peña Rosales, 1989: 48). Inmediatamente después del genocidio, se estableció el terrorismo de Estado, con la anulación de libertades tan básicas como las de asociación, reunión y difusión del pensamiento; la prohibición de los sindicatos y la grave penalización del solo intento de realizar huelgas. En igual sentido, la clase dominante, en su afán de rehacerse del control y la dominación, acabó destruyendo las organizaciones sindicales y políticas, dando un decidido impulso a las sociedades mutuales, que resultaron inofensivas y subordinadas al poder estatal (Molina Arévalo, 1988: 39).

Como estrategia de neutralización del sindicalismo, fue entonces el mutualismo el sustituto central y protagonista del escenario laboral de los trece años de la Dictadura de Hernández Martínez, cuya ruidosa caída en mayo de 1944, marcó la pauta para una etapa de reorganización del movimiento sindical salvadoreño, expresada en el surgimiento de la Unión Nacional de Trabajadores (UNT), que únicamente pudo existir

hasta el año siguiente (1945), al ser canceladas las organizaciones sindicales inmediatamente después de ser depuesto el Presidente Provisional Andrés Ignacio Menéndez. Ya en 1946, dentro del primer año de gobierno de Salvador Castaneda Castro, el movimiento sindical tuvo un respiro con algunas medidas del reformismo laboral como: el reconocimiento del derecho a la huelga mediante la Ley General de Conflictos Colectivos de Trabajadores, la promulgación de la Ley de Sanciones en caso de infracciones a los contratos de trabajo y la creación del Ministerio de Trabajo y Previsión Social (Delgado Tobar y Peña Rosales, 1989: 49).

Veinte años más tarde –mitad de la década sesenta– se determina la existencia de otra expresión organizativa del sector laboral del transporte: la Asociación de Pilotos Automovilistas de El Salvador (APAES). De la membresía de esta asociación, comenzaron a desprenderse algunos de sus integrantes, quienes promovieron un nuevo organismo que se denominó: Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador<sup>14</sup> (SGPAES), del que a su vez surgieron los fundadores de la organización objeto de estudio del presente trabajo de investigación: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas (SNTITSC).

De la *Asociación de Pilotos Automovilistas*, muy poco se puede afirmar, pues no se logró obtener detalles sobre ningún aspecto de la asociación, excepto el referido por uno de los tres narradores claves, en el sentido que al indicar los antecedentes genealógicos del sindicato de industria –objeto de este trabajo– detalla que de la referida asociación, se desprendió una parte de su membresía, para fundar un instrumento de lucha económica que congregó a un importante número de pilotos o motoristas de automóviles. Es decir, con la organización del sindicato gremial, lo que se buscó fue superar el formato organizativo de la asociación, para constituir y desarrollar un organismo social y jurídico más evolucionado –como lo es un sindicato– destinada a otro tipo de objetivos, motivaciones, dinámicas y proyecciones muy propias de los numerosos trabajadores de una misma ocupación, en este caso la de “piloto

---

<sup>14</sup> Maximiliano Castro. Entrevista del viernes 30 de julio de 2010.

automovilista”, mejor conocido en estos tiempos como choferes o motoristas. Así de palmarias resultan las siguientes palabras de uno de los narradores consultados, cuando afirma que:

“...el fenómeno es que algunos motoristas que estaban en la (...) Asociación de Pilotos Automovilistas, (...) son los iniciadores de formar el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

El hecho que algunos trabajadores del transporte hayan fundado el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES), fue una clara muestra de progreso en el referido sector laboral, pues tal iniciativa de constituir el sindicato gremial evidenció que la asociación –como posible instrumento de lucha de los trabajadores– no era viable, ni funcional para los fines de lucha los trabajadores. Es decir que, tanto el reconocimiento de rango constitucional en 1950, de los derechos de sindicalización y huelga, entre otros (producto de la misma lucha de la clase trabajadora salvadoreña), como la necesidad de los trabajadores del sector transporte de hacer cumplir esos derechos sociales en cada una de las realidades laborales que enfrentaban, les llevó al abandono del formato organizativo de la asociación, como una opción obsoleta e inútil y pasar así a escribir un capítulo de lucha, mediante el denominado sindicato de gremio.

La iniciativa de organizar un sindicato, en condiciones de legalidad formal, relativamente favorables, seguramente fue inspirada en la esencia y la función propias de un sindicato, en tanto que era una opción que ofrecía –y sigue ofreciendo– mejores posibilidades para conquistar, defender y consolidar los principios, derechos y garantías de las y los trabajadores en general y –en aquel momento– los de un conglomerado de trabajadores dedicados a una misma ocupación, la de pilotos automovilistas, en este caso del transporte colectivo público.

El Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador, alcanzó el mérito histórico de haber inaugurado una etapa diferente de lucha social en el sector

transporte, que inició con el solo hecho de constituirse como sindicato, sobre todo en un contexto en el que la clase dominante salvadoreña (patronales y gobiernos) reconocía derechos sólo en el papel o como “letra muerta”, de manera que haber existido y funcionado como organización sindical (en este caso el SGPAES), en defensa de los intereses de la clase trabajadora del transporte, siguió constituyendo un rol meritorio auténticamente pionero en medio de tan duras condiciones de explotación.

“...1966, (...) nace el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte, Similares y Conexas. El movimiento sindical de esa época no nace precisamente del Sindicato de la Industria del Transporte, sino del Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador;...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

En similar sentido se expresa otro de los principales dirigentes del Sindicato de la Industria del Transporte, en tanto que reconoce la existencia previa de otro organismo laboral, cuya fuerza y presencia, son estimadas como importantes precedentes históricos del sindicato de industria, al afirmar que:

“...a mediados de los años 60, predominaba una organización de (...) motoristas fundamentalmente, por cierto así era su nombre: Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Así, el proceso histórico de lucha de los trabajadores del transporte, se constituyó de una sucesión evolutiva de instrumentos organizativos que se fueron negando –uno tras otro– al adoptar diferentes naturalezas y ofrecer distintas coberturas legales (asociación - sindicato gremial - sindicato de industria), con el propósito de ir mejorando las condiciones y posibilidades de promover y defender los intereses de la clase trabajadora en el sector del transporte colectivo público de pasajeros.

Sin embargo, el mérito de los fundadores del sindicato gremial (SGPAES), de haberse constituido y funcionar, como negación de la opción asociativista, no fue suficiente al llegar los años 60, pues en esa época, los mismos pilotos automovilistas o



choferes –que protagonizaron la constitución del sindicato de industria– en las diferentes empresas del servicio de transporte público urbano que conectaba a una importante cantidad de municipios del Departamento de San Salvador, enfrentaban condiciones extremadamente injustas y crueles, en el desempeño de su trabajo, no sólo por desconocer sus derechos, sino también por la sobreexplotación que la patronal imponía a los trabajadores, con una amplia variedad de abusos y atropellos que fueron “un crimen”, tal como se explica en la siguiente cita.

“...los trabajadores de esa época, en las respectivas rutas que cubrían la capital, éramos objeto de un trato inhumano, salarios bajos, jornadas laborales de doce, catorce horas y (...) se nos exigía hasta uniforme, (...) se nos descontaba del salario, (...) la Ruta Veintinueve, (...) era la ruta más criminal: nosotros así le llamábamos, (...) era un crimen lo que hicieron con la clase trabajadora, en esta empresa hacíamos nueve viajes de hora cincuenta cada viaje, teníamos que dormir en el mismo Ilopango porque no podíamos llegar a nuestras casas aunque quedaran a uno, dos kilómetros corriendo y correríamos riesgos a media noche, de andar en la calle; es decir era un trabajo verdaderamente extenuante, sin seguridad social, sin ninguna clase de prestación, si nos enfermábamos teníamos que ver nosotros –por nuestros propios medios– qué hacíamos, la empresa lo que hacían era poner otro, pues esta inquietud nos llevó a hacer una huelga...”

“...esa labor que nos alejaba de nuestros hogares, veíamos crecer a nuestros hijos en la cama...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Este episodio transitorio de gestación, constitución y desarrollo del sindicato de industria, en el proceso organizativo del sector laboral del transporte público, ocurrió al inicio del segundo quinquenio de los años 60 (específicamente a partir de 1966). Su apareamiento negó la naturaleza y la práctica de su antecesor –el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas– pues el fenómeno organizativo se iba determinando por la necesidad de aglutinar a la mayor cantidad posible de personas que, a pesar de realizar diferentes ocupaciones (motoristas, mecánicos, revisadores, despachadores, secretarias, ordenanzas, gasolineros y otros) en diferentes empresas, laboraban en una misma industria: el transporte público de pasajeros.

“...un Sindicato Gremial (...) no nos daba la oportunidad (...) –en esos momentos– de aglutinar a otros trabajadores que estaban en el sector transporte...”  
(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Por supuesto que la creación del sindicato de industria, fue la alternativa estratégicamente más viable para avanzar en el proceso de lucha por los derechos laborales más básicos, este esfuerzo es calificado por uno de los narradores claves como un “salto”, sustantivo que –desde el enfoque teórico del materialismo dialéctico e histórico– puede vincularse perfectamente a la conocida *ley de los saltos cuantitativos y cualitativos*, para interpretar en forma coherente la reflexión del narrador.

“...este Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas, da un salto –por decirlo así– para convertirse en Sindicato de Industria...”  
(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

### **3.1. Rivalidad entre el sindicato gremial y el sindicato de industria: una contradicción interna del movimiento laboral**

La lucha reivindicativa por la sostenibilidad de los grandes avances económicos y sociales conseguidos por la lucha organizada de las y los trabajadores, es atribuida muy justamente tanto al sindicato de industria, como al de gremio, así lo afirma uno de los narradores al comentar sobre la actitud de los sindicatos del transporte, frente a las tácticas patronales y gubernamentales orientadas a neutralizar al movimiento sindical de los años 60, así:

“...también existía otro sindicato que estaba luchando fuertemente por defender lo que se había conquistado;...”  
(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre 2010)

Un aspecto de considerable relevancia en la dinámica de lucha de los dos sindicatos relacionados (el gremial y el de industria), fue el apareamiento de una rivalidad creciente que afectó el trabajo de ambos organismos.

“...se da cierta rivalidad entre el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas y el nuevo Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, por supuesto en ese momento no lográbamos identificar que se trataba de conflicto de intereses entre las dirigencias, porque, vimos nosotros luego de que (...) esas pugnas que existían, nos llevaron prácticamente a dividir el gremio no, y ser un tanto más frágiles ante la patronal, que si nosotros vemos la patronal, históricamente tiene un gobierno (...) toda una estructura que la apoya.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

El “conflicto de intereses entre las dirigencias”, que ocasionaban la rivalidad entre los dos sindicatos, llevaron a la división del gremio de trabajadores del sector transporte; es decir que los intereses individuales de las personas que ejercen liderazgo natural y formal, como en el caso de los directivos sindicales, fácilmente pueden trasladarse a un ambiente de colectividades similares, como el de las membresías sindicales. Entonces, podemos considerar que las personas que por diferentes circunstancias históricas y características particulares asumen la conducción real y formal de las organizaciones laborales, deben despojarse de sus aspiraciones, pretensiones y proyecciones personales para no afectar los intereses generales de las colectividades de personas a las que dirigen y a quienes en definitiva se deben en el delicado desempeño de una labor social tan importante como la dirección de un sindicato.

En el contexto histórico de la lucha de clases, en el escenario del transporte público de los años 60, la rivalidad entre colectivos dirigentes generó –como claramente lo sostiene Maximiliano Castro– el proceso de lucha de los trabajadores frente a la patronal, se volvió todavía más difícil de emprender y desarrollar, pues las diferencias o intereses contrapuestos de las dirigencias sindicales, afectaban muchísimo al proletariado del transporte en general, pues la división gremial, generaba un estado más crítico de fragilidad para los trabajadores, debido a que se enfrentaban a un sector de clase (referido como “la patronal”) que no sólo era extremadamente explotadora, sino también, contaba con el enorme poderío del aparato de Estado, totalmente a su favor.

La rivalidad entre las dirigencias y la consecuente división del gremio, no eran fenómenos que ocurrieron hasta la constitución del sindicato de industria, muy lejos de eso, los intereses generadores de pugnas entre dirigentes, fue un fenómeno originado en el seno del sindicato gremial (SGPAES), pues el surgimiento del sindicato de industria (SNTITSC) fue solamente la concreción de tales pugnas; así de claro se advierte en la narración siguiente:

“...la composición del gremio, que estaba aglutinada en el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas, lleva adelante esa lucha (...) de que se dan rivalidades entre dirigencias y uno logra separarse y formar el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte y se quedan muchos, digamos, en el Sindicato Gremial (...) hubo empresas donde existían los dos sindicatos, y habían empresas donde solamente predominaba uno...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Si algún aspecto positivo puede encontrarse en estas rivalidades que afectaron la lucha de los trabajadores, podría ser el inevitable cumplimiento de una de las leyes dialécticas conocida como *unidad y lucha de contrarios*. Esto se fundamenta de la siguiente manera: en el seno del movimiento sindical existen y siempre existirán aspectos *contrarios*, que se generan a partir de ideas, posiciones y aspiraciones que van generando colectivos de opinión, de intereses o de afinidad ideológica. La *unidad* se constituye de la situación compartida de clase explotada de los trabajadores, expresada en las características, condiciones y situaciones económicas-sociales; pero tal dinámica de unidad es simultáneamente de *lucha*, al generarse la confrontación de las diferencias entre colectivos, originadas en las opiniones, intereses y afinidades que constituyen a los *contrarios* que, en el caso de análisis, tales colectivos *contrarios* eran dirigidos a partir de la validación de intereses personales que cada dirigente promovía entre sus pares dirigidos o simpatizantes.

Por supuesto que tal validación era posible porque los dirigentes, aprovechando el rol desempeñado, el liderazgo asumido y las facilidades para encubrir o disfrazar los verdaderos intereses personales, lograban sobreponer sus diferencias interpersonales

con otros dirigentes, matizando el contenido real de tales diferencias, para extenderlas hacia una confrontación intercolectiva, a partir de la capacidad de influencia sobre las bases.

Según la experiencia de uno de los narradores, el sindicato gremial continuó existiendo y funcionando en las rutas de mayor antigüedad; mientras que en las rutas de posterior creación, fue el sindicato de industria el que tomó el “control” organizativo.

“...en la ruta que yo llegué a trabajar predominaba el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria (...) no había ninguna organización del sindicato gremial (...) este sindicato (...) quedó en las rutas más antiguas, como la Ruta Veintinueve, la Ruta Cuatro, allí sí quedaron bien fortalecidos, en las otras rutas (...) era la gente del Sindicato de la Industria del Transporte que había tomado control de de la organización allí...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Tenía que ser de esa manera, pues la ley dialéctica de *la negación de la negación*, nos permite afirmar que en todo fenómeno subsiste una conexión de lo nuevo con lo viejo, que en el caso de análisis se aplica perfectamente. La explicación es sencilla, pues si bien el sindicato de industria en aquel momento –1967– fue el fenómeno nuevo que negó a dos fenómenos viejos: tanto la Asociación como el Sindicato Gremial (ambos de Pilotos Automovilistas), la conexión del primero con estos dos últimos organismos, precisamente la encontramos en el motivo central de surgimiento de todos ellos: el agrupar organizadamente a los trabajadores, para la conquista, desarrollo y defensa de los derechos y garantías laborales, aunque en diferentes momentos, circunstancias y modalidades.

#### **4. El Sindicato Nacional de la Industria del Transporte y las primeras conquistas**

Durante su proceso de formación, la membresía del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, comenzó a demostrar su capacidad de lucha desde las primeras jornadas de huelga que –a pesar de haber sido

espontáneas y apoyadas en el uso de la fuerza entre los mismos trabajadores– fueron sentando importantes precedentes que evidenciaron la determinada disposición que los primeros dirigentes ya tenían para conducir las batallas iniciales hacia la conquista de garantías laborales básicas y el respeto de los más elementales derechos de los trabajadores, tales como: reducir la jornada de trabajo de 14 o 12 a 8 horas y conseguir un salario de 12 colones. Así lo refiere uno de los exdirigentes, al relacionar las primeras demandas en la siguiente forma:

“...una jornada laboral de 8 horas y un salario de 12 colones diarios, que en esa época era un salario bastante abultado, pero también abultados eran los riesgos que nosotros corríamos y el sacrificio que hacíamos diariamente.”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Este mismo narrador, en otro pasaje de la entrevista de esa misma fecha, se refiere a “una huelga de carácter extraordinario”, aunque “espontánea”, pues en esa época –1966– además que el sindicato de industria estaba en formación (razón por la que su Asamblea General no pudo haber decidido iniciar la huelga) los trabajadores estaban “sin ideología política”, en el sentido que aún sin entender cuestiones teóricas como “lucha de clases” e ignorar sobre la “conciliación de clases”, considera el narrador que “la misma necesidad hizo que los trabajadores” se decidieran a luchar.

“...una huelga de carácter extraordinario, (...) casi espontánea, sin ideología política (...), se dio por las extensas jornadas (...) impuestas a los trabajadores, (...) fruto de la lucha de clases (...) ni siquiera (...) entendíamos qué era lucha de clases, (...) conciliación de clases,...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Sobre esta última cita, podemos afirmar que: la carencia de insumos teóricos fundamentales entre los trabajadores, con los que pudieran explicarse su misma realidad de oprobio y explotación, no impidió que asumieran la responsabilidad histórica de continuar las batallas huelguísticas que permitieron consolidar el sindicato

de industria y avanzar en las conquistas más elementales de reducción de jornada diaria y conseguir un incremento salarial.

Esta determinación de emprender la lucha por las primeras conquistas, no fue producto de la casualidad, ni de una brillante genialidad individual o grupal. Muy lejos de eso, resulta más que justo y oportuno evocar aquí, la tesis planteada por Marx y Engels en *“La ideología alemana”* en la que afirman: *No es la conciencia lo que determina la vida, sino la vida la que determina la conciencia*; ello fue así, al estimar que las asfixiantes condiciones laborales (*la vida*) que enfrentaban los trabajadores del transporte, operaron como factor de aceleración que les determinó poderosamente la *conciencia*, la voluntad y el accionar, para enrumbarse en el decidido camino de las jornadas de huelga, orientadas a poder arrancarle a la patronal –como en realidad sucedió– las primeras conquistas económicas y sociales.

Si bien la espontaneidad y la violencia –según el testimonio de uno de los narradores– fueron dos ingredientes de la lucha por estas primeras reivindicaciones socioeconómicas, es necesario relativizar esa espontaneidad y justificar tal violencia. Debe estimarse que al referirse a esa primera huelga, Salvador Duarte dice que fue de “carácter extraordinario” y “casi espontánea”; mucha razón tiene al usar el adverbio “casi”, ello significa que la decisión de parar e iniciar la huelga, no fue totalmente espontánea, porque ya existían trabajadores que promovían el surgimiento del sindicato de industria que estaba en los inicios de su formación; además de ello, es importante ponderar que en la entrevista agregó que en ocasión de las primeras huelgas se formaron “comisiones”. Esto nos indica que, a pesar que el sindicato de industria sólo era una aspiración, ya funcionaba un determinado número de activistas que lideraron la huelga de 1966. Así se confirma en el contenido de la siguiente cita, en lo relativo a las comisiones que fueron a las radios, seguramente para posicionar el tema en la coyuntura y explicar las razones de la huelga.

“...el que no se bajaba repito, lo bajábamos nosotros y le quitábamos el bus, (...) se fueron formando comisiones también para ir a las radios y dando informaciones, los motoristas se dieron cuenta de que había una huelga y dijeron a apoyarla y hubo un paro

general, (...) estoy hablando de la huelga, el gobierno con anterioridad había decretado que la jornada laboral se cumpliera, la jornada laboral de 8 horas,..."

"...extraordinario fue este movimiento porque no hubo acuerdo de huelga en Asamblea General puesto que el sindicato estaba en formación y las reuniones eran espontáneas..."

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

En cuanto a la violencia empleada en esa huelga de 1966, podemos valorar que fue el punto de equilibrio que permitió desarrollar la huelga, pues en realidad era una especie de coercibilidad –posibilidad de usar la fuerza física– para impedir que los mismos trabajadores temerosos o indefinidos echaran a perder ese primer accionar, que en realidad no era tan espontáneo, por contar ya con el respaldo de haber iniciado la formación del sindicato de industria.

"...no hubo nada de organización, como celebrar una asamblea, para ponernos de acuerdo todos sino que fue una cosa espontánea, (...) una huelga que se inicia violentamente porque: quienes no se querían bajar de los buses o no querían los bajábamos, (...) algunos andaban hasta con garrote, no golpeaban pero era como para impresionarlos, los bajaban, les quitábamos el bus..."

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

También debemos considerar que si el sindicato de industria tuvo que batallar por la jornada de 8 horas y por un incremento del salario a una cuantía de 12 colones diarios, seguramente fue porque las luchas que pudo haber librado el sindicato gremial aún no había logrado avanzar en cuestiones tan elementales como el respeto de la jornada de 8 horas y los necesarios incrementos salariales. Podemos afirmar entonces que era más que urgente y necesario que los trabajadores buscaran constituir un nuevo instrumento de lucha, no sólo para aglutinar a más trabajadores de diferentes ocupaciones, sino también para avanzar en tales conquistas que sobradamente resultaban ser más que elementales.

Otro elemento importante que puede resaltarse es que las mismas huelgas, eran ocasión para ir educando y desarrollando la conciencia de los trabajadores, en cuanto a las razones y la importancia de iniciar una huelga. Una labor que correspondió realizar



a las personas con una conciencia más avanzada para impulsar la organización, tanto de la gestación del sindicato de industria, como de esas primeras huelgas. Salvador Duarte, alude a este punto al compartirnos el recuerdo de su experiencia en las siguientes evocaciones:

“...corríamos nosotros a bajar a los motoristas de otras rutas para que se agregaran al movimiento huelguístico y se les explicaba por qué...”

“...el que no se bajaba (...) lo bajábamos nosotros y le quitábamos el bus...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Con el surgimiento legal y el desarrollo del sindicato de industria (SNTITSC), a través de las subsiguientes batallas, se fueron logrando otras conquistas más significativas, tales como los contratos colectivos –calificados como “verdaderamente revolucionarios” por los dirigentes entrevistados– en el sentido que en tales contratos, se logró incluir cláusulas que facultaban a la dirigencia sindical para proponer a las personas que ocuparían las plazas vacantes en las diferentes empresas del transporte en las que existían subseccionales del sindicato de industria.

“...hicimos unos contratos verdaderamente revolucionarios, (...) se logró que (...) llenáramos las plazas vacías de las empresas con la gente que nosotros proponíamos; total porque en el servicio urbano, llegamos prácticamente a dominar diríamos, todas las rutas de San Salvador, la jornada se estableció ya formalmente de (...) 8 horas...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

A lo largo de sus primeros 15 años de existencia (de 1966 a 1980), el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, libró una numerosa cantidad de batallas contra una patronal sobreexplotadora, a la que le arrebató significativas prestaciones, denominadas como “grandes conquistas” por los entrevistados, allende las básicas prestaciones socio-laborales y económicas formalmente reconocidas en las leyes salvadoreñas en esa época. A lo largo de ese proceso –hondamente marcado por la represión– en el que se concretaron cada una de esas conquistas, las bases sindicales y sus dirigencias, fueron acumulando diversas y

abundantes experiencias de lucha y organización, con grandes cuotas de entrega, determinación y sacrificio que posicionaron muy bien al Sindicato de la Industria del Transporte en el escenario social y político de esos 15 años ya referidos arriba, pues llegó a gozar de un alto prestigio y de una potente capacidad de movilización.

Esas “grandes conquistas” del Sindicato de la Industria del Transporte, fundamentalmente fueron cinco: la multiplicación del empleo hasta en un 200% (como consecuencia del respeto de la jornada de 8 horas diarias), la contratación colectiva “revolucionaria” (vinculada directamente a la inexigibilidad de solvencias laborales y la eliminación de las “listas negras”), la refrenda quinquenal de la licencia de conducir, la eliminación del pago anual de fianzas y el incremento salarial del 75 %.

La inauguración de esos primeros 15 años de existencia productiva del movimiento sindical de industria en el transporte público, tuvo como punto de partida el 19 de enero de 1966, fecha en la que los trabajadores del sector lograron –a base de lucha– la emisión de un Decreto Legislativo que estableció claramente la jornada ordinaria de trabajo en el servicio de transporte, en un máximo de 8 horas diarias. Este primer avance obtenido en los momentos de gestación del Sindicato de la Industria del Transporte, fue un hecho fundacional que sirvió de plataforma para todo el subsiguiente proceso de “grandes conquistas”, en tanto que el respeto a esa jornada de 8 horas, generó una multiplicación de puestos de trabajo en el sector hasta en un 200%, así lo explica uno de los narradores claves, al afirmar que:

“...la conquista fue enorme, es decir empresas que sólo tenían 40 trabajadores, al lograr las 8 horas, pasaron a ser 120 trabajadores, en total, el empleo se más que duplicó...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

La cita precedente permite interpretar que antes de la conquista de las 8 horas, la patronal hacía una exagerada sobreexplotación de la fuerza laboral, en el sentido que las jornadas eran sobremanera extensas porque cada trabajador –en 16 horas diarias– realizaba el trabajo de 3 personas, en tanto que después del Decreto Legislativo que

reguló el máximo de 8 horas de jornada laboral diaria, la cantidad de empleados de una empresa –según el narrador citado– pasó de 40 a un total de 120 trabajadores; esto indica que la sobreexplotación anterior al Decreto, era tan extrema que un solo trabajador rendía por 3 personas, generando con ello exorbitantes niveles de ganancias. Con este simple cálculo aritmético nos acercamos al complejo tema de la plusvalía absoluta que –en forma tan extendida– ya han desarrollado los clásicos del Materialismo Histórico (Karl Marx y Federico Engels), en las páginas fundacionales de la Economía Política, a través de la profusa obra universalmente conocida como *El Capital*.

Otra “gran conquista”, enunciada al inicio de este apartado, fue la contratación colectiva que –ya hemos dicho– excedió lo permitido en las leyes salvadoreñas, en tanto que el sindicato muy hábilmente negoció y arrebató algunas potestades administrativas en la gestión de las empresas del transporte, con la finalidad de contrarrestar dos de las innumerables tácticas antisindicales que la patronal había ingeniado contra los protagonistas y la cultura del sindicalismo. En los próximos pasajes encontramos bien explicada la vinculación entre la contratación colectiva “revolucionaria”, la inexigibilidad de solvencias laborales y la eliminación de las “listas negras”.

“...otra cosa bien importante que es la contratación colectiva, es decir los trabajadores de transporte habían logrado superar las prestaciones que tiene el Código de Trabajo, habían logrado unas prestaciones mayores que esas.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...a partir de 1967 (...) se comenzaron a conquistar los contratos colectivos (...) de las diferentes empresas del transporte tenían una cláusula, en unos era la 62, en otros era la 18; (...) la cláusula decía así: “*La empresa podrá contratar trabajadores para las diferentes actividades de la empresa (...) sólo si el sindicato no le proporciona los candidatos para esas plazas*”...”

“Eso permitió romper con aquella discriminación de las listas negras, (...) es decir, un trabajador que había tenido problemas con una patronal (...) le exigían solvencias y (...) decía de (...) un problema laboral, ese hombre estaba en una lista negra (...) Esta cláusula (...) era para defendernos de (...) que el que era sindicalista no encontraba

trabajo en otro lugar. Entonces mediante esa cláusula el sindicato proporcionaba el personal necesario para las plazas vacantes.”

(Maximiliano Castro, entrevista del 16 de octubre de 2010)

La contratación colectiva, dejó de ser sólo un espacio de negociación económica y se transformó en un escenario de lucha social y política, en el que la dirigencia del sindicato, comenzó a disputar y arrebatar a la patronal, la potestad de elegir a los futuros trabajadores de las empresas; conquista con la que en aquellos años dio un potente y significativo impulso a la consolidación de la –aún actualmente vilipendiada– libertad sindical y un avance vigoroso a la cultura organizativa.

El testimonio de otro de los narradores claves de esta investigación abunda sobre los tópicos de las precedentes afirmaciones, pues además de coincidir totalmente, le pone más énfasis al significado victorioso atribuido a esas potestades administrativas de gestionar determinados aspectos de las empresas del transporte.

““los empresarios querían siempre seguir manejando las empresas y nosotros les habíamos –prácticamente– anulado todas las órdenes que ellos daban, como por ejemplo: sacar solvencias de todas las empresas para ir a trabajar a una, eso les dijimos: “no se puede y eso se borra” y eso se anuló ya para siempre, “aquí el sindicato va a poner la gente y punto”. Bueno esto por supuesto no fue de “hagámoslo” sino que hubo lucha y por eso se hicieron una huelga bastante grande hasta que se logró pues, que aceptaran el contrato colectivo y de allí para allá las rutas quedaron totalmente en manos de los trabajadores...””

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Es importante detenernos, aunque sea puntualmente, en el hecho que semejante logro sindical de “poner la gente”, fue producto de la firmeza, la capacidad combativa de las bases y del equilibrio de las dirigencias sindicales en la lucha laboral por medio de la huelga. Es decir que haber formalizado en el contrato colectivo tan significativa conquista de administrar las empresas, principalmente en el acceso a las plazas vacantes, fue un punto de honor vinculado a la necesidad histórica de legitimar el derecho a sindicalizarse, entendido y asumido –mediante la propia experiencia– como

una garantía de muchos otros derechos sociales, pero principalmente de uno de los más elementales: el derecho al trabajo.

Las conquistas de la refrenda quinquenal de la licencia de conducir y la eliminación del pago anual de fianza –además de ser auténticos méritos colectivos del Sindicato del Transporte– fueron triunfos importantísimos para la membresía y sus dirigencias, pues la importancia que destacan y enfatizan los entrevistados, se refiere al hecho que no se trató de beneficios exclusivos para quienes integraban sindicatos –o que trabajaban en el sector del transporte colectivo público de pasajeros– sino que fueron dos conquistas con efectos totalmente expansivos para todas las personas que conducían vehículos automotores en general.

“...la refrenda de los 5 años es el (...) 75 [año 1975] que se logra (...) es una gran conquista, ya no tuvimos que pagar fianzas, (...) los trámites (...) hacía[n] una cantidad de 200 colones que afectaban bastante cada año, que había que refrendar la licencia.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...eran 50 colones y fue aumentando, llegó a 100 (...) llegamos a 200, pero allí fue la respuesta del gremio como tal. Le digo de que el sindicato tenía tantos afiliados que la respuesta fue grande, a grado tal de que hay un decreto...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Quedan a la vista dos aspectos importantes en las citas precedentes. Por un lado, la carga económica anual que implicaba el pago de refrenda de la licencia de conducir, más el pago de la fianza, constituían gastos individuales –en incremento progresivo– pagaderos anualmente, que resultaban excesivamente costosos a los trabajadores que devengaban modestos salarios conseguidos a fuerza de lucha sindical decidida y abnegada.

## **5. Sindicalismo y cooperativismo**

La disyuntiva de ser sindicalista, para luchar por la conquista y defensa de garantías y derechos laborales, o convertirse en cooperativista, para acceder a la propiedad de las empresas del transporte público, fue una refinada estrategia contenida

en el proyecto de cooperativización elaborado por la patronal del sector, orientado a terminar con el Sindicato de la Industria del Transporte (SNTITSC) o –por lo menos– neutralizar la fuerza social que progresivamente forjaba, acumulaba y demostraba desde las primeras huelgas. La cooperativización fue toda una estratagema urdida por la patronal, con el apoyo y complicidad de las estructuras gubernamentales.

Además de haber sido planificado en alianza con entidades de otros países del hemisferio y promovido por la patronal del sector transporte de la burguesía local, en complicidad con estructuras gubernamentales, el cooperativismo fue un proyecto finamente estructurado, integral, con objetivos múltiples y simultáneos, que incluía diferentes tácticas de ejecución.

“...parece ser de que muchos años antes del movimiento cooperativo, se habían reunido en Sur América los ministros de trabajo, para diseñar precisamente ese tipo de cosas, del movimiento cooperativo;...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...ya era una línea en donde, habían estado en unas reuniones en Sur América, una parte que llaman Cundinamarca, donde se reunían todos los ministerios, todos los ministros de trabajo de Latinoamérica, para ver cuál era de los sindicatos que estaban más fuertes en ese tiempo y en El Salvador, precisamente quien estaba en ese momento, era el sindicato con muchos miembros y con un apogeo bastante grande y que decimos nosotros era de respeto el sindicato...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Esa disyuntiva planteada a las bases del Sindicato del Transporte (SNTITSC) –de continuar como sindicalistas o de volverse cooperativistas, propietarios de las empresas de transporte– fue una trampa tan efectiva que –entre sus objetivos centrales– además de buscar el aniquilamiento, o al menos debilitamiento, del sindicato de industria en ascendente desarrollo, también permitió a la patronal deshacerse o sacudirse de la responsabilidad de garantizar el cumplimiento de los derechos laborales individuales y colectivos, derivados tanto de la normativa vigente, como de la contratación colectiva.

Una normativa que había sido forjada al fragor de la lucha sindical de las décadas anteriores, y una contratación colectiva, protagonizada por el sujeto laboral colectivo

que se había convertido en el más fuerte y más temido por la patronal y el gobierno, quienes se intranquilizaban –cada vez más– por la progresiva influencia que a través de sus batallas y conquistas ejercía el Sindicato de la Industria del Transporte, en los demás sectores laborales organizados de la época.

“...ellos trataban de destruir el sindicato, porque consideraban (...) era el más fuerte y el que más les preocupaba, en cuanto a las huelgas que paralizábamos el transporte, (...) querían definir alguna política hacia el Sindicato del Transporte en cuanto a cómo destruirlo, (...) a través del movimiento cooperativo ellos comenzaron a plantearle a los trabajadores de que ellos iban a ser los dueños de todas las unidades y los trabajadores de alguna manera creyeron en eso;...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

El cooperativismo que impulsó la patronal, con apoyo del gobierno, rompía con el principio de la lucha colectiva, pues hábilmente ofreció a los trabajadores sindicalizados un verdadero paraíso repleto de ilusiones, propias de la ideología burguesa –convertirse en dueños y señores de las empresas del servicio de transporte público– que podríamos resumir diciendo que a los trabajadores se les engañó con la ilusión de abandonar su condición de explotados, para convertirse en explotadores.

La confusión, la desconfianza y la ingenuidad fueron los elementos que la patronal y el gobierno, lograron explotar –mediante la oferta cooperativista– en el seno del Sindicato de la Industria del Transporte, en el sentido que las bases sindicales, comenzaron a dividirse entre sindicalistas convencidos de continuar siéndolo y sindicalistas aspirantes a cooperativistas; situación que condujo a los trabajadores sindicalizados a cometer graves errores, en los planos: ideológico, político, económico y hasta financiero, principalmente ya sobre la marcha de haberse constituido muchos de ellos en cooperativas.

“...en una misma empresa, habíamos los que nos quedábamos en el sindicato y los que se constituían en cooperativa; eso ya nos dividía (...) nunca logramos entender esa contradicción y resolverla de la buena manera...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...cuando la Ruta Dos había quebrado y habían hecho cooperativa y estaban mal, llegaron los ex-dirigentes, (...) Neri (...) me dijo: “Mirá Duarte sacanos de un apuro, (...) hicimos una brutalidad les dijimos que íbamos a pagar veinte mil colones y la empresa no da y queremos que vos vayas y le hablés a la gente y les digás que no se puede, por esto y esto, a vos te oyen y te van a creer”. “No jodás” –le dije yo– “¿Cómo vas a creer que yo voy a ofrecer veinte y después voy a llegar a decirles que no? No”, le dije, “allí no llegamos,” (...) yo les dije: “Han cometido un gran error, acéptenlo””.

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Además de visualizar en los pasajes precedentes, los crasos errores de los dirigentes cooperativistas –ex-sindicalistas– podemos advertir algunos detalles importantes de la anécdota narrada: los visitantes confiesan haber hecho una “brutalidad”; llegan a buscar a Duarte para que los “saque de un apuro”; le piden que vaya a hablar a la gente (los asociados de la cooperativa), por que a él “le oyen” y además le “van a creer”. Estos detalles, evidencian cierto grado de autoridad moral que Salvador Duarte desarrolló a lo largo de muchos años de lucha sindical, principalmente desde el rol de dirigente, con el que demostró y mantuvo un sólido prestigio, probado de diferentes maneras, como se sigue corroborando en los próximos pasajes e interpretaciones.

“...ni engañen a la gente, díganle que la empresa está quebrada y punto, no pueden, no tienen alternativa”, ellos entendieron (...) “hay vengán otro día y platicamos” –les dije yo– “para ver qué se puede hacer, si hay algo que se pueda hacer todavía”, pero yo ya no los vi, ni quise meterme en eso porque sabía yo que esa empresa estaba liquidada, ya no había alternativa...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Esa posición de prestigioso dirigente laboral, también le daba a Salvador Duarte, toda la autoridad moral y grupal frente a sus pares o ex-pares, para reprenderles, reflexionarles y exhortarles a rectificar los graves errores cometidos.

Retomando nuevamente las dosis de ingenuidad con la que los trabajadores aceptaron ilusionados la oferta de cooperativizarse, para pasar de empleados a propietarios de las empresas del servicio del transporte público, resulta necesario



advertir que esa ingenuidad les llevó a un evidente fracaso, que se vio agravado por la actitud fraudulenta de la patronal de venderles unidades (buses) que ya no funcionaban, pues eran esas “unidades” el envoltorio más atractivo de la ilusión comprada por los trabajadores de volverse “dueños” de las empresas del transporte, que todavía en manos de la patronal, ya presentaban serios problemas de rentabilidad.

“...el problema pues vino a darse en que las empresas fueron decayendo (...) y algunos empresarios optaron por decirle a los trabajadores: “Miren aquí está la empresa hombre, firmen aquí y allí la van pagando y las indemnizaciones de ustedes allí ya es como un anticipo” (...) en la Ruta Once, creo que fue una de las primeras que hicieron cooperativas, entonces un día, me llamaron (...) el señor ese que era el más poderoso de allí, el más inteligente y el que tenía más dinero. “Mirá –me dijo– te voy a dar una oportunidad, te voy a dar una oportunidad de que [se ríe el narrador] te hagas empresario”, me dijo.””

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

“...y conste que forman una cooperativa como con cinco buses que todavía medio funcionaban, por que de los buses están dos parados ya chatarras, y con esos cinco, seis buses que eran los últimos que habían adquirido forman la cooperativa y vienen después líos dentro de ellos mismos.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Justo es aclarar también que no todas las bases del Sindicato de la Industria del Transporte se equivocaron, a pesar de la ingenuidad, confusión y desconfianza con la que actuaron algunos sectores del mismo sindicato; pues aparejado a los errores económicos y financieros ya relacionados en los pasajes precedentes, debemos notar la forma en que el fraude patronal se estrelló con un vigoroso liderazgo sindical, democrático y transparente, en el sentido que la propuesta de cooperativizarse, planteada por los empresarios, era llevada a consideración de la membresía de las subseccionales del sindicato de industria, así se detalla en los siguientes pasajes:

““Quedate con la empresa –me dijo– hagamos una cooperativa”, “No hombre –le dije– si yo ¿Y yo quién soy para quedarme con la empresa? No ve que, cualquier oferta de ustedes es de estudiarla, pero aquí hay que convocar a la gente y decirles que cómo está la empresa, ¿Qué es lo que pasa? ¿Cuál es la idea de ustedes? ¿Qué es lo que quieren hacer? Y en fin, si se puede pues se puede”, “Mirá –me dijo– convocá pues –me dijo– y

deciles (...) que hagamos una cooperativa”. “Bueno –le dije yo– voy a hablar con ellos, pero antes –le dije– ¿Y yo qué les voy ir a decir? ¿Qué les voy a presentar?” “Noo” –me dijo, si ya tenían un paquete– “Aquí está –me dijo– esto, vaya allí es una oferta de venta” y como yo era mecánico, además de motorista yo he sido mecánico, voy viendo que allí habían (se ríe) unos buses embancados Isuzu, que originalmente valieron veinticinco mil colones, pero allí ya no tenían motor, sólo el cuchumbo, y le ponían el mismo precio: veinticinco mil colones,...””

“...yo les hice números: “Miren, la empresa quiere cinco millones y pico, se le va a estar dando mensual: (...) entre o no entre dinero, ustedes van a pagar eso y qué es lo que van a pagar, ese es chatarra, allí tenemos estos y estos buses embancados” –bueno, yo estaba empapado en esa época– “así es que por mi parte” –les dije– “yo como Secretario General y conoedor de lo interno y externo de la empresa yo les aconsejaría no, pero allá ustedes, entonces: no –dijeron– no, vos decís no y punto.””

(Salvador Duarte, entrevista del 15 de agosto de 2010)

Corromper mediante sobornos a los dirigentes sindicales, para sumarse como cómplices de la estrategia patronal, convenciendo a las bases sindicales para ceder a la trampa de la cooperativización, fue otra táctica determinante con la que intentaron (y seguramente lograron) doblegar la lealtad y rectitud de la dirigencia sindical frente a las bases sindicales, explotando el prestigio y el peso de la palabra de los dirigentes entre la membresía, tal como se intentó hacer con Salvador Duarte, según pasajes de su mismo testimonio a continuación:

““Como a los tres días, (...) llega un señor a buscarme, (...) “Mire –me dijo– ¿Usted es el Señor Duarte?”, yo dije: quizás a matarme viene, entonces “¡sí!” –le dije yo– “para servirle”, (...) era un abogado (...) “Mire Señor Duarte, no permita que yo pierda veinticinco mil colones –me dijo– “chis” –le digo yo– (...) si yo no sé ni quién es usted ¿Y cómo le voy hacer perder?” “Es que aquí me dijeron ya –me dijo– los empresarios, que si usted quiere que aquí se haga cooperativa, se hace y yo voy a hacerlo el papeleo y me van a dar veinticinco mil, veinticinco mil colones por el trabajo”. “No mire –le dije– eso ya se acordó aquí –le dije– y los compañeros dijeron que no, yo no –le dije– yo sólo los oí, el estado en que está esto y lo que vale”, “no –me dijo– si es que si usted vuelve a recapacitar en esto y usted los convoca y usted les dice que hay que hacerlo lo van a hacer”, “no –le dije– está equivocado”,...””

““... y (...) sacó una tarjeta: tenía como tres, cuatro teléfonos allí y me dijo: “Mire este es el de mi oficina en la ANTEL, este es el de mi casa y este es el de la otra oficina” no sé dónde, yo sólo me acuerdo del de la ANTEL y “si usted –me dijo– hace ese negocio, yo le entrego a usted (...) un cheque en blanco para que usted le ponga la

cantidad” –así me dijo– “¡Putita! –dije yo– éstos” y (...) me puse a pensar que así estaban haciendo con otros dirigentes y por eso: ¡pobres, pobres motoristas! Perdieron hasta sus indemnizaciones. Bueno esto era el último trabajo, te diría yo que honradamente la empresa estaba haciendo por ver cómo lograban ellos meterle la empresa a los trabajadores, y conmigo no pudieron, no se pudo.””

“...en otra asamblea que se hizo, porque allí seguido nos reuníamos, yo hasta les dije: “Miren, aquí está la tarjeta del hombre, me ha ofrecido esto y esto y yo no he aceptado, yo le dije que no era posible”. “¡Putita! –me dijeron– sos honrado” –me decían– bueno, total pues de que no se pudo,...””

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Idearon e impulsaron un plan de creación de cooperativas, con el que pretendieron –y lograron– debilitar significativamente la organización sindical, transformando las subseccionales del Sindicato de la Industria del Transporte en cooperativas orientadas a restarle fuerza o a terminar con el esfuerzo sindical que ya había demostrado total viabilidad y capacidad de lucha.

“...la cuestión de desarticular el sindicato y una de las formas es construir cooperativas; estaba tan bien estructurado ese plan que por esos años, por los años 70, hasta se crea la institución financiera, que es la institución que daba los préstamos a las cooperativas, a los que se iban constituyendo en cooperativas para que compraran esas empresas a los patrones y los patrones vendían esas empresas, prácticamente a precio de nuevo. Las unidades que habían sido trabajadas por veinte, veinticinco años, cuando hicieron (...) la evaluación para vender las unidades, era poco lo que variaba una unidad veinticinco años trabajada, con una nueva de, en ese entonces. (...) los trabajadores, jóvenes no supimos interpretarla, consideramos de que parte de la dirigencia del sindicato sabía lo que estaba haciendo (...) ahora decimos por qué no nos hicimos todos cooperativistas y el gremio se hubiera mantenido unificado, aunque hubieran fracasado las cooperativas, pero jamás nos hubiéramos dividido como nos dividimos en ese entonces, en cooperativistas y sindicalistas.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

Otra táctica más descarada y cruel, fue la de combinar la cooperativización con la más atroz represión, como el exterminio físico, tal es el caso de un sindicalista en particular, que fue aniquilado por matones insertados por la patronal en medio de la planta laboral de las empresas del transporte colectivo.

“...yo trabajaba en la Ruta Treinta y Tres; allí prácticamente quedamos diezmados; era más la gente que se acopló a la táctica de cooperativas que los sindicalistas. En ese tiempo, o el año 70 –me voy adelantar un poco– asesinaron a un compañero, le habían hecho tantas ofertas para que se hiciera cooperativista, pero él era –como decimos nosotros– muy fiel al sindicato, recuerdo su nombre: Ricardo Romualdo Gil...”

“La empresa (...) en ese marco de construir una cooperativa y que otro grupo no quería integrarse, a la cooperativa, empezó a contratar a ex-agentes de la Policía Nacional y estos ex-agentes, nosotros no tenemos (...) no vimos, pero sí sabemos de que ellos tuvieron que ver (...) eran como sicarios que contrataban las patronales. Yo le cuento esto de la Treinta y Tres porque es donde yo trabajaba, pero (...) también me enteré de que en otras partes había la misma práctica; tal vez un poco más (...) suavizada pero (...) utilizaban todas esas prácticas...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

El proyecto del cooperativismo, realmente fue una táctica magistral y perversa con que la patronal transportista de la clase dominante, logró seducir a la membresía del principal sindicato del sector, vendiéndole no sólo las viejas –y hasta obsoletas– unidades de transporte, sino también las ilusiones de que los trabajadores también podían convertirse en empresarios; es decir que, el cooperativismo fue un proyecto tan efectivo, que sirvió para neutralizar la lucha sindical e intentar desmontar al Sindicato del Transporte. Los resultados que se produjeron, fueron amparados por el Estado a través del FIGAPE, que incluso excedía sus límites legales de financiamiento, en el afán de endeudar a las cooperativas nacientes que integraban los trabajadores, que en la práctica abandonaban la lucha sindical, por acariciar el sueño de llegar a ser patronos o más bien “dueños de las empresas”, en las que por muchos años habían sido explotados.

## **6. La solidaridad militante**

La primera reflexión que se puede plantear, como aproximación sencilla a la expresión *solidaridad militante*, resultaría interpretada como una manifestación de

voluntad actuante, individual y/o colectiva, por parte de determinadas personas, en el sentido de acompañar a –o articularse con– otras personas de su misma condición social, situación económica y/o filiación ideológica, en la realización de actividades – que resultan comunes– por la simple razón de estar dirigidas contra cualquier enemigo o agente adverso en común.

Así, entre las huelgas apoyadas por la *solidaridad militante* expresada desde las filas del Sindicato de la Industria del Transporte, pueden evocarse: por un lado, la protagonizada en abril de 1967 por las y los trabajadores de Acero Sociedad Anónima, en Zacatecoluca, La Paz; y por otro lado, las jornadas huelguísticas organizadas por el gremio magisterial salvadoreño, que en esa coyuntura (segundo quinquenio de los años 60) logró constituir la Asociación Nacional de Educadores Salvadoreños, conocida como ANDES-21 de Junio.

“...para esa fecha –1968– fue muy clara su participación solidaria en las huelgas de los maestros de ANDES-21 de Junio; 1969 fue muy evidente y los trabajadores del transporte pues sabían que iban a ser golpeados por los agentes de [la] Policía Nacional, por apoyar esas acciones de los maestros, pero sin embargo, paralizaban las labores; es decir, se hacían huelgas, (...) en apoyo del gremio de maestros; entonces la patronal veía de que era difícil (...) doblegar a un sindicato; es decir, si bien es cierto que, muchos dirigentes del Sindicato del Transporte, habían pertenecido a los cuerpos de seguridad, pero esta era una nueva etapa de su vida y era luchar por sus derechos...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

La decidida disposición de acompañar la lucha de otros sectores de trabajadores, a pesar de la amenaza de enfrentar la represión y la nueva etapa de la vida para luchar por los derechos, aún tratándose de ex-miembros de los “cuerpos de seguridad”, son dos elementos valiosos del párrafo precedente, dignos de un análisis aunque sea breve pero acucioso. Sobre el primer elemento –la “disposición de acompañar la lucha de otros sectores” aún enfrentando el riesgo de la brutal represión de esos años– revela que la membresía y la dirigencia del Sindicato del Transporte, iban desarrollando en la práctica, un sentimiento, una idea y sobre todo una actitud de construir la unidad de la

clase trabajadora, asumiendo incluso graves consecuencias como saber que serían golpeados por los aparatos represivos del Estado.

Muy merecido es también destacar, esa visión e interpretación dialéctica de los narradores entrevistados, en el sentido de reconocer que si bien algunas personas integrantes del sindicato de industria, habían prestado servicio en los mismos cuerpos represivos del Estado, que continuaban persiguiendo y hostigando a las bases sindicales, el narrador –desde una visión totalmente dialéctica– también advierte y reflexiona que los trabajadores (que anteriormente habían sido militares o policías), lograron transformar su pensamiento, su voluntad y sus actos, ahora reorientados a defender tanto sus derechos, individuales y colectivos –desde su propio sindicato– como los de otros conglomerados de trabajadores (obreros fabriles y educadores) con los que ya se tenía plena conciencia de compartir la condición de clase explotada.

“...los maestros tuvieron muchas movilizaciones que fueron apoyadas militantemente por los trabajadores del transporte, diferentes subseccionales, pues había una hora en que paralizaban sus labores en apoyo a las movilizaciones de ANDES-21 de Junio. Así es que, (...) era un gremio que iba cobrando protagonismo en la militancia, en la solidaridad y era necesario pues desarticularlo, por eso es que vino esa (...) táctica de cooperativizar el transporte.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

Una de las formas en que operaba esta praxis de la solidaridad militante, consiste precisamente en la forma, tan resuelta e inmediata en que las dirigencias –que tuvo el Sindicato del Transporte– acordaban promover la paralización de labores por horas o días completos, para acompañar las reivindicaciones promovidas por: diferentes subseccionales del mismo sindicato o por otros organismos laborales de sectores muy diversos, como los obreros metalúrgicos o los educadores de los niveles primarios. En definitiva, la solidaridad militante fue una praxis tan libre, solícita y efectiva, sin depender de tantos trámites burocráticos, como los que se aplican en la actualidad, según testimonia Maximiliano Castro en las siguientes consideraciones transcritas.

“...si una ruta se paraba pues otra ruta también la acompañaba, aunque no tuviera en ese momento problemas internos pero, se paraba precisamente para apoyar a los de las otras rutas y eso es lo que le dio mucha fortaleza al sindicato (...) una lucha militante, claro eso se fue transformando, vinieron estas corrientes (...) que nos empezaron a decir que había que solidarizarse mandando comestibles, por ejemplo, o era más solidario el que sacaba el campo pagado más grande (...) nos fueron cambiando el concepto de solidaridad.”

“...la fuerza que se tenía era la capacidad de (...) realizar huelgas en las diferentes empresas, ya hablaba yo de la solidaridad militante, que una empresa paraba, por determinados problemas, y otra que no tenía problemas paraba para apoyarla, entonces ellos sabían de que teníamos esa capacidad y es posible, de que eso haya generado ciertas deferencias para nuestro sindicato, lo mismo sucedía cuando el Sindicato del Café –por ejemplo– tenía una huelga, era un tratamiento diferente al que se le da a alguien que no tiene fuerza y eso es lo que nos ha enseñado la vida que tenemos que crear sindicatos fuertes para que se nos respete pues, que sean respetados por las autoridades, así sea la autoridad mucho más archirreaccionaria que exista, así que para nosotros es claro: si somos débiles nos tratan mal...”

“Digamos la solidaridad militante, porque luego nos transformaron, esta gente que tenía alguna influencia ideológica sobre los trabajadores, empezó a decir de que había que ser solidario y sacar un gran campo pagado, en vez de parar, había que pagar un campo pagado (...) en los periódicos.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Un elemento final, que además de estar muy manifiesto, merece y demanda reflexiones que deberían ir más allá de estas líneas, es la habilidosa y efectiva transformación que, agentes externos al movimiento sindical, fueron haciendo del concepto y de la praxis de la solidaridad. Ya en el pasaje precedente se relaciona el tránsito de la poderosa cultura de la solidaridad militante –que caracterizó al movimiento sindical del transporte– hacia conductas totalmente inofensivas (como llevar comestibles a los trabajadores en huelga y publicar a favor de ellos los más grandes campos pagados en los periódicos), nuevas prácticas promovidas y calificadas como más solidarias por influencia ideológica de organismos externos a la clase trabajadora.

Tal fenómeno de transformación del pensamiento y de la práctica sindical, en materia de solidaridad, es una evidencia que buena parte de las bases y dirigencias del

SNTITSC abandonaron dos importantes principios que seguramente rigieron las etapas de surgimiento y desarrollo: *tomar siempre la iniciativa y creer en las propias fuerzas*.

## **7. Sindicato y corrientes sindicales**

Fundamentalmente son tres las corrientes sindicales referidas por los narradores claves entrevistados, corrientes que –en diversas etapas de la existencia del Sindicato de la Industria del Transporte– ejercieron diferentes grados de influencia sobre éste, cuya efectividad se evidenció en –y fortaleció con– la afiliación formal y sucesiva que el sindicato estableció con las entidades y organismos internacionales que personificaban y promovían cada una de esas tres corrientes así: Primero, la vinculación inicial fue con la socialdemocracia alemana, representada por la Confederación Latinoamericana de Trabajadores (CLAT); segundo, con el sindicalismo socialista soviético, promovido por la Federación Sindical Mundial (FSM); y tercero (a través de FENASTRAS, donde se había integrado el SNTITSC) se difundía y discutía la posible reafiliación al Sindicalismo Libre estadounidense, representado por el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre (IADSL), con el que ya se había tenido vínculos antes de afiliarse a la FSM.

“...las corrientes que se movían en nuestro país, era la CLAT, la Federación Sindical Mundial y algunas otras (...) que no estaban muy identificadas.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...pudimos identificar, tres grandes corrientes, la Federación Sindical Mundial representaba una, es donde estaban todos los sindicatos de los países de Europa del Este y por supuesto de la Unión Soviética, luego la CIOSL ORIT, (...) que representa al movimiento sindical de Estados Unidos, diríamos de América del Norte y de sus satélites por supuesto, y por otro lado la Confederación Mundial de Trabajadores que expresa la corriente (...) de la Social Democracia Alemana, más conocida aquí para nosotros en América Latina como la CLAT, que es la Confederación Latinoamericana de Trabajadores, (...) el Anarcosindicalismo, el Sindicalismo Libre, el Sindicalismo Amarillo, (...) dependen de estas tres grandes corrientes.”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)



La dirigencia primera del Sindicato del Transporte, fue quien decidió vincularse a la CLAT; aunque tal adhesión duró 10 años, la determinación de romperla, fue derivada del estudio, la investigación y el análisis de la misma membresía, en cuanto a la escasa conveniencia y pobres avances que ese vínculo generaba.

“...esta vieja dirigencia sí estaba bien conectada digamos a nivel internacional con la CLAT, que bien recuerdo yo que a principios de los años 70 todavía se llamaba CLATC, que era la Confederación Latino Americana de Trabajadores Cristianos, había una gran influencia de esa corriente europea, que es la Social Democracia, en este caso la Democracia Cristiana, entonces en este año, a mediados de los 70, ya habían inquietudes (...) por afiliarnos a una federación.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Tanto la Social Democracia (alemana) –o Democracia Cristiana– de la CLAT (o CLATC), como el Sindicalismo Libre (estadounidense) de la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) gestionado y potenciado por el IADSL, son corrientes muy similares en el sentido de tener un común denominador, en tanto que son consideradas como ajenas a la lucha de clases, por promover una lucha sindical abstraída de la dinámica política y sin objetivos orientados a construir una sociedad diferente.

“...la CIOSL si, ellos es decir pretendían de que los trabajadores no se integraran, digamos en la transformación de la sociedad; lo mismo la CMT no, los de la CLAT (...) pues, la lucha tenía que ser bajo ciertos principios sindicales “El sindicato es apolítico”...””

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

La lucha sindical apolítica y economista pura –promovida por la CLAT y la CIOSL-IADSL– se confirma con el dicho de uno de los narradores, quien sobre el financiamiento y función de esos organismos “laborales”, aseveró que:

“...la CIOSL y ORIT (...) quiénes (...) financian todo eso (...) son (...) grandes empresarios a la cabeza de esas organizaciones no y la CMT (...) la corriente

socialdemócrata (...) no nos iba enseñar otra cosa nada más que la lucha puramente económica...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

De la vinculación a la corriente sindical socialista soviética (representada por la FSM), tampoco se obtuvo grandes resultados, que hubiesen contribuido en forma determinante en el proceso de lucha de clases, al que ya aportaba el Sindicato del Transporte en la FENASTRAS (con sus posiciones, debates y choques de naturaleza política) frente a los sindicatos hermanos, la dirigencia federal y las organizaciones político-militares con las que se interactuaba en el escenario federativo. Los modestos resultados de la relación entablada con la FSM, los detalla uno de los narradores entrevistados al afirmar que:

“...la corriente que se movía dentro del Sindicato del Transporte era la Federación Sindical Mundial, a través de la rama del transporte. De la Federación Sindical Mundial, nosotros teníamos algunas ayudas en cursos de capacitación (...) actividades que se desarrollaban para fortalecer el movimiento del Sindicato del Transporte.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

Al buscar las causas de los pobres resultados favorables a la lucha de clases, derivados de la afiliación del Sindicato de la Industria del Transporte a la FSM, otro de los narradores atribuye tales resultados a la desviación ideológica, al afirmar que:

“...la FSM (...) porque ahí estaba la Unión Soviética, no, jamás, (...) hoy podemos reflexionar de que nunca tuvo una dirección de ese tipo, porque hacía rato se habían apartado quizás de la de la verdadera ideología del proletariado...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

A pesar que no se ha dicho en las entrevistas que el Sindicato del Transporte se haya vinculado formalmente a la corriente del Sindicalismo Libre estadounidense, ésta logró contrarrestar la lucha política e ideológica de clases en el seno del movimiento sindical salvadoreño, mediante la neutralización del trabajo de dirigentes sindicales avanzados y la determinación de la conducta de las personas sindicalizadas, en el

sentido de encuadrarles a la lucha únicamente legal para la defensa de los intereses netamente económicos.

“...terminó predominando, digamos, la corriente (...) ORIT-CIOSL (...) que aglutina al movimiento de América del Norte y sus satélites (...) hubo (...) a partir de los años 70 un desarrollo del Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre que logró prácticamente arrebatarse muchos cuadros del movimiento sindical que nosotros decíamos progresista y otras veces dijimos revolucionario (...) era poca la gente que iba a sus conferencias a sus congresos, muy poca muy poca, pero en realidad como comportamiento sí tenía una gran influencia porque la gente pretendía de que nuestra lucha debería de ser eminentemente legal y apegada –digamos– a las leyes laborales, eso fue una lucha tremenda (...) menos mal, diría yo, de que la mayoría de siempre votaba por la por la medida ilegal, es decir, una huelga ilegal...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

En esta última cita se evidencia que, a pesar de todo el trabajo del IADSL, el Sindicato del Transporte –a través de la participación directa de sus bases– terminaba optando por la lucha ilegal para impulsar sus demandas a través de las huelgas –también ilegales– no sólo por los resultados efectivos que se obtenían, sino también porque constituyó un importante episodio de lucha económica, social y política, que en algunas formas se articulaba al proceso de lucha de clases –cada vez más creciente– tanto en la segunda mitad de los años 70, como en la década 80.

En todos los momentos de la lucha de clases, en los que naturalmente participa una amplia diversidad de actores colectivos (organizaciones sociales, políticas, laborales, entre muchas otras) uno de los aspectos más determinantes por supuesto que es la ideología. Así de claros resultan los siguientes pasajes de entrevistas:

“...el movimiento sindical yo lo describiría, de que de 1950 a 1970, (...) solamente había una corriente de pensamiento, digamos de izquierda, en contra del pensamiento de la burguesía, de los empresarios del transporte y del gobierno mismo.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...estábamos consciente de que los obreros necesitábamos ideología revolucionaria (...) llamábamos una corriente revolucionaria en el seno del movimiento obrero, es decir, (...) darle prioridad a la ideología, proletaria, al Marxismo-Leninismo, que nos habían negado durante tanto tiempo...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Queda evidenciado en estos párrafos precedentes, que la identidad ideológica de estos dos ex-dirigentes se encuentra total y directamente vinculada a –o constituida de– los principios y postulados fundamentales del Materialismo Histórico, pues al abordar el tema de la ideología, son muy claros al detallar su experiencia, con una conceptualización básica de tal planteamiento teórico, en el sentido de referirse –por ejemplo– al pensamiento “de izquierda” contrario al “pensamiento de la burguesía”, aclarando que esta clase social –en su escenario sectorial de lucha de clases– está constituida por dos principales actores: “empresarios del transporte” y “gobierno”.

El segundo narrador citado, es igualmente enfático –aunque más específico– pues además de resaltar que la clase trabajadora necesita “ideología revolucionaria”, destaca que debe dársele “prioridad” al componente ideológico, claramente referido como “Marxismo-Leninismo” que se les había “negado” en “tanto tiempo”.

Con esta última afirmación surgen las siguientes preguntas inmediatas: ¿Quién les había negado a los trabajadores la ideología? ¿Los trabajadores asumen que alguien tenía esa ideología y debía compartírselas o entregárselas? ¿Es que deben depender de otros actores para obtener y desarrollar su propia ideología los trabajadores?

No podría formularse respuestas tan inmediatas, cortas o tajantes, pues tales afirmaciones de que alguien les “negó” la ideología por “tanto tiempo”, ya es una evidente transformación en su pensamiento y su actitud de clase explotada, aparentemente encaminada a gestionar y protagonizar su mismo proceso de emancipación.

Además de las tres principales corrientes sindicales internacionales referidas en las páginas anteriores –Socialdemocracia alemana, Sindicalismo Socialista soviético y Sindicalismo Libre estadounidense– el Sindicato de la Industria del Transporte recibió diferentes influencias ideológico-políticas, de parte de federaciones sindicales locales, que ya eran algo más que eso, pues en su rol de “correas de transmisión” de determinados proyectos y agendas de organizaciones político revolucionarias, buscaban ganar la voluntad y la vinculación orgánica del sindicato objeto de estudio, aún sin haber logrado la afiliación que éste había formalizado con FENASTRAS; nos

referimos a organismos laborales que ejercían considerable influencia sobre –y contacto con– sectores de las bases e integrantes de la dirigencia del Sindicato de la Industria del Transporte, específicamente estamos hablando de la Federación Unitaria Sindical Salvadoreña (FUSS) y la Federación Sindical Revolucionaria (FSR); veámoslo a continuación.

“...el sindicato, (...) mucho tiempo estuvo influenciado por la FUSS, (...) no porque se perteneciera a la FUSS (...) mucha gente quería, pero (...) nunca nos atrevimos (...) hablando de aspecto político– (...) considerábamos de que eran reformistas y que eso no nos iba a llevar a nada.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

Con la afirmación precedente, queda claro que una determinada parte de la membresía del sindicato en estudio, buscaba algo más que una federación sindical para la lucha económica, pues pretendía articularse a una federación que, más allá del funcionamiento legal, se rigiera por una corriente ideológica –y un programa político– portadores de los intereses laborales y populares, representados, defendidos y proyectados también por organizaciones políticas de izquierda, protagonistas de la guerra popular revolucionaria, como avanzada expresión de la lucha de clases, que se iba intensificando a mitad de los años 70 del siglo XX en El Salvador y otros países de Centro América.

“...una corriente que influyó fue precisamente las diferentes organizaciones que se desarrollaron, aquí al interior del país, y una influencia tremenda fue por ejemplo esta cuestión de las FPL que planteaba “Por un Gobierno Democrático Revolucionario con hegemonía de obreros y campesinos”, esa era la que más se aceptaba pues porque planteaba en realidad una transformación...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Cada vez se evidencia más, que las federaciones de sindicatos tenían vinculación ideológica, orgánica y programática con las diferentes organizaciones políticas revolucionarias. Tal como se relaciona en páginas anteriores, entre la FUSS y el Partido

Comunista, existía un nexo muy parecido al que estableció las Fuerzas Populares de Liberación (FPL) con determinados organismos sindicales, nexo que se evidenciaba en el planteamiento político programático enunciado como *“Gobierno Democrático Revolucionario con hegemonía de obreros y campesinos”*.

Este enunciado era entendido y asumido como proyecto ideológico político, componente de una estrategia de lucha y principio rector de la acción de numerosos sectores laborales –entre ellos una parte del Sindicato del Transporte– que por iniciativa propia impulsaban sus propias huelgas ilegales o –por “solidaridad militante”– se incorporaban a las promovidas por otros organismos laborales hermanos; una amplia y decidida práctica de lucha que, además de ser económica y social, pasaba a ser política, por constituir un fenómeno denominado como “sindicalismo combativo”, sostenido en una praxis y una aspiración proletaria, orientadas a transformar la sociedad.

Entonces, los planteamientos ideológicos y proyectos políticos del movimiento revolucionario salvadoreño de los años 70, fueron considerados y asumidos por las bases y las dirigencias sindicales, federativas y confederativas, como diferentes corrientes sindicales, que gravitaban en el pensamiento y determinaban el accionar de las masas trabajadoras integradas en organizaciones laborales, independientemente de existir o no vínculos colectivos tan formales como la afiliación de un organismo a otro. Es decir, que la ideología y su práctica, van más allá de los nexos legalmente constituidos entre los diferentes tipos de organismos laborales (subseccionales y seccionales sindicales, sindicatos, federaciones, confederaciones).

Finalmente es oportuno reiterar que, si bien las 3 corrientes sindicales internacionales básicas (alemana, soviética y estadounidense), alcanzaron altos grados de desarrollo y potentes indicadores de presencia en El Salvador; también resulta muy necesario y oportuno, advertir que la existencia, el planteamiento y el accionar de las

diferentes organizaciones políticas-militares de la izquierda salvadoreña<sup>15</sup>, llegaron a constituir corrientes ideológicas y dinámicas de lucha, que impactaron al movimiento sindical, en tanto que siempre lo influenciaron, transmitiéndole sus planteamientos políticos, permeándole las estructuras orgánicas, para controlar su funcionamiento y orientar sus movilizaciones en función de los programas y proyectos políticos, impulsados por las diferentes organizaciones revolucionarias salvadoreñas, a partir de que éstas disputaban entre sus similares, apropiarse y aprovecharse de las entidades sindicales, anulándoles toda autonomía orgánica y política, según se puede inferir de las siguientes citas:

“...siempre estuve en la Junta Directiva General y eso quizás nos permitía relacionarnos (...) entrar en choque con las diferentes corrientes (...) que logran formar el Frente Farabundo Martí, el FMLN; es decir (...) la Resistencia Nacional quería apropiarse, digamos, del sindicato, en términos de utilizarlo para sus movilizaciones, para sus intereses; lo mismo sentíamos de las demás, que querían aprovecharse de eso, aprovecharse del sindicato,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

“...qué es lo que pasaba con otra corriente política, la más antigua, el Partido Comunista. Había influencia del Partido Comunista en el Sindicato del Transporte, a grado tal de que (...) para las elecciones de 1977, fuimos al Parque Libertad a apoyar al Coronel Claramount que iba para Presidente y nos turnábamos: los que trabajábamos en la mañana, en la tarde estábamos allí en el Parque Libertad; los que trabajaban en la tarde, estaban en la mañana, allí en la Plaza Libertad; es decir, para que vea usted esa influencia. Claro, (...) el porcentaje que pensaba diferente era menor...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

## **8. Desplazamiento del sindicalismo “libre” por el revolucionario**

Durante los primeros veinte años de existencia del Sindicato del Transporte, las distintas generaciones de su membresía y su dirigencia, desarrollaron una historia de vinculación federativa que transitó por distintos períodos, determinados por el origen

---

<sup>15</sup> Fuerzas Populares de Liberación (FPL), Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP), Resistencia Nacional (RN) y Partido Revolucionario de los Trabajadores Centroamericanos (PRTC).

geopolítico, los objetivos y la concepción ideológica política de las entidades con las que el sindicato se federó. El primer período –constituido desde 1966 hasta 1976– transcurrió con la afiliación del sindicato en estudio, a la Confederación Latino Americana de Trabajadores –CLAT–. El segundo período –iniciado en 1976– se generó con la renuncia del Sindicato de la Industria del Transporte a la CLAT, para integrarse a la Federación Sindical Mundial –FSM– y en el plano local, a la Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños –FENASTRAS–.

En este apartado temático adquieren relevante importancia y clara presencia, el profundo sentido, la firme actitud y la sólida praxis de autonomía orgánica, que en todo momento caracterizó al Sindicato de la Industria del Transporte; así la primera evidencia de tal ejercicio de autonomía se encuentra en el rompimiento (1976) del vínculo con la CLAT –por total inconveniencia–. Así, el sector laboral sindicalizado del transporte, supo demostrar –al final de sus primeros 11 años de existencia– el respeto y afianzamiento de su facultad de autodeterminación colectiva.

“...la Junta Directiva, había optado por federarnos con una organización internacional, que nosotros la desconocíamos. Sabíamos (...) que era la Confederación Latino Americana de Trabajadores, la CLAT y bueno dijimos: “Esto tal vez nos ayuda” (...) no me acuerdo que haya habido acuerdo de afiliarnos (...) pero empezamos a estudiar lo que era la CLAT.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

En el pasaje precedente queda evidenciado que los órganos de dirección sindical, de hecho ejercían facultades que iban más allá de lo esperado, pues a pesar que la afiliación a una entidad internacional pueda constituir una decisión tan trascendental –por su adhesión legal, ideológica, programática y política– aparentemente nunca fue consultada con las bases. El aspecto más grave de la decisión referida, atribuible a la Junta Directiva General, no sólo radica en el hecho mismo de la afiliación del sindicato a la CLAT, claramente ocurrida sin previa discusión alguna con las bases, si no también y principalmente, por no haber buscado la más básica información sobre la entidad internacional, y mucho menos sin la realización previa de un detenido análisis y



necesaria discusión con las bases respecto de proceder a ejecutar la decisión de afiliarse al organismo sindical a una confederación internacional, pero desconocida completamente.

El fundamento de las afirmaciones antecedentes, fácilmente se encuentra en las palabras de Salvador Duarte arriba citadas, al relatar –en alusión al acto de afiliarse al sindicato a la entidad laboral internacional– que los mismos sindicalistas se dijeron a sí mismos: *“Esto tal vez nos ayuda”*. Más fuerza reveladora alcanza la frase de cierre de la cita en comento, respecto del total desconocimiento e inconsciencia de los trabajadores y sus dirigentes, al haberse afiliado casi a ciegas, pues confiesa en forma tan contundente que al estar ya consumada la afiliación *“empeza[ron] a estudiar lo que era la CLAT”*.

Sobradamente enfatizados quedan el desconocimiento y la inconsciencia de la afiliación a la CLAT, según el contenido del pasaje de entrevista detallado a continuación:

“...poco a poco nosotros entendimos, estudiando, preguntando ¡bueno! Nos dimos cuenta de que el poder que la CLAT (...) a nivel internacional era grandísimo, tenían un discurso muy revolucionario (...) venía (...) de otra confederación que después se cambió nombre, que llegó a ser la Federación Nacional del Trabajo, (...) investigamos y resulta de que la CLAT recibía todo, dinerales de (...) una fundación alemana, (...) Konrad Adenauer (...) que sufragaban los gastos (...) vimos que aquello (...) no era una verdadera organización de la clase trabajadora;...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Después de 10 años de afiliación a la CLAT, en los que las bases del Sindicato del Transporte asumieron el mayúsculo error cometido por su dirigencia sindical, penosamente apoyado con su pasividad en tan equívoca decisión, surgió otra generación de sindicalistas que logró desplazar a ese antiguo liderazgo que –además de no admitir sus yerros– había desarrollado una cómoda actitud conservadora y hasta contrarrevolucionaria, con la que seguía ejerciendo poderosa influencia entre las bases sindicales, al cuestionar y oponerse radical y abiertamente a la –ya urgente– necesidad de federarse en el escenario local o nacional, ello fue así porque:

“...la vieja dirigencia que estaba muy conectada con la CLAT y (...) decía que si hoy nos federábamos con cualquiera de las dos [FUSS o FENASTRAS], al día siguiente íbamos a amanecer con un cumbo de pintura roja, pintando en las calles, (...) –quiérase o no– un viejo dirigente (...) tenía mucha influencia en las bases (...) o sea que había mucho reconocimiento de las bases, entonces como ellos tenían esa concepción, se buscó (...) la que (...) se identificaba menos con (...) el concepto revolución (...) FENASTRAS que acababa de salir de la Confederación General de Sindicatos, eso nadie podía decir: “¡huy! allí está el Partido Comunista con influencia en la FENASTRAS”...”  
(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

El primer período experiencial federativo del Sindicato del Transporte, fue clausurado entonces con el rompimiento definitivo del vínculo con la CLAT, al haber gestionado una nueva afiliación –casi de manera simultánea– tanto en el escenario local con la FENASTRAS, como en el ámbito internacional al incorporarse en la Federación Sindical Mundial (FSM), todo ello en el año de 1976.

“...tuvimos que decidir si nos federábamos (...) decidimos por la FENASTRAS, hasta eso sintió la vieja dirigencia (...) demasiado político, demasiado rojo (...) no quiero decir de que toda la vieja dirigencia, pero sí muchos de ellos (...) habían sido desplazados de sus cargos (...) no les costó nada apartarse y hacer (...) ese organismo, Consejo Sindical Salvadoreño...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

“...casi al mismo tiempo, fue el año 76 [1976] que nos (...) federamos con FENASTRAS y también el 76 [1976] que nos afiliamos a la FSM.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

Haber terminado con la afiliación a la CLAT, fue una consecuencia directa del surgimiento de nuevas generaciones de dirigentes sindicales, con otros valores, ideas y actitudes que –al estar más informadas y conscientes de la naturaleza de la CLAT– optaron por la afiliación local con la FENASTRAS y con la FSM, como alternativas muy claras para buscar nuevos rumbos, distanciarse de la CLAT y sacar al Sindicato del Transporte, del aislamiento en el que se encontraba, aún a pesar de la capacidad de movilización alcanzada y demostrada; todo ello, con una visión determinada por

necesidades muy básicas en el seno de la clase explotada: contribuir a la construcción de la unidad de los trabajadores de todos los sectores.

“...en 1976 se da un cambio, claro se venía gestando antes del 76 [año 1976] y (...) nuevas generaciones de trabajadores que, deciden buscar una federación, es decir (...) el sindicato a pesar de su fuerza necesitaba salir del aislamiento, así es que hay un grupo (...) muy fuerte que creen de que la FENASTRAS, (...) presta las condiciones para federarse en ella, hay un grupo que piensa que es la FUSS, (...) porque (...) FUSS había tenido mucha injerencia –digamos– o mucha influencia en (...) este Sindicato de Pilotos...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

El cambio referido en esta cita, tenía una aspiración de autonomía bien clara en dos sentidos: Uno, romper todo vínculo con organizaciones internacionales dedicadas al tema laboral, pero que no habían sido forjadas, ni estaban dirigidas y mucho menos sostenidas por la clase trabajadora –entiéndase la CLAT– y, dos, evitar adherirse a federaciones anteriormente vinculadas a organizaciones políticas locales –como el caso de la FUSS con el Partido Comunista– o a otras entidades laborales con vinculación histórica no deseada, tal era el caso de la FUSS que había estado relacionada con el Sindicato de Pilotos Automovilistas, el precedente genealógico inmediato del Sindicato de la Industria del Transporte.

Esta delicada decisión colectiva de afiliar el esfuerzo sindical por segunda vez, reduciendo las posibilidades de repetir errores pasados –como con la CLAT– demandaba cuidar la autonomía y evadir toda potencial influencia que amenazara esa autonomía. Esta línea de interpretación se refuerza con los pasajes de entrevista siguientes:

“...nos llegamos a afiliar, digamos a la FENASTRAS porque (...) la FESTIAVTSCES (...) aglutinaba sindicatos de la industria textil, de alimentos, de

bebidas, no cabíamos (...) las dos opciones que teníamos: nos afiliábamos con la FUSS o nos afiliábamos con la FENASTRAS<sup>16</sup>...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

“...Para 1975 (...) FENASTRAS (...) tenía un par de años (...) de haberse construido, con disidencia de sindicatos de la Confederación General de Sindicatos [CGS].

(...) eran sindicatos dentro de la confederación creada por gobiernos anteriores, para contrarrestar el movimiento progresista sindical, pero que de allí salen sindicatos para construir la FENASTRAS.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Queda en evidencia que la generación de dirigentes del Sindicato del Transporte de mediados de la década 70, promovió romper todo vínculo con la CLAT, para afiliarse a la FENASTRAS, al estimarla como la opción más conveniente, pues había sido constituida –sólo 2 años atrás– por sindicatos que –en una lógica similar de redefinición– se habían desprendido de –y roto el vínculo con– la “progubernamental” CGS.

La búsqueda de una federación sindical –ni “roja”, ni “comunista”, ni con influencia política de izquierda– que gozara del consenso entre la membresía, para afiliarse al Sindicato del Transporte, puede explicarse a partir de la necesidad de ir desarrollando y fortaleciendo la experiencia organizativa, para articular los esfuerzos de lucha sindical a una dinámica organizativa, social y política más grande: la lucha de clases, pero que partiera de una amplia aceptación –entre las bases sindicales– del hecho de federarse; así lo revela el siguiente pasaje de entrevista, en la que se parafrasea una idea de Lenin (Lenin, sin año de edición: 37), sobre los diferentes elementos que componen las organizaciones sindicales.

---

<sup>16</sup> FENASTRAS: Federación Nacional Sindical de Trabajadores Salvadoreños. FESTIAVTSCES: Federación de Sindicatos de Trabajadores de la Industria del Alimento, el Vestido, Textiles, Similares y Conexos de El Salvador. FUSS: Federación Unitaria Sindical de El Salvador.

“...en los afiliados hay elemento que es avanzado, un intermedio y uno atrasado no, entonces al elemento avanzado no le podía preocupar afiliarse a la FUSC porque allí estaba la influencia, digamos, del Partido Comunista no le interesaba...”

“...no era la intención otra sino que ese elemento intermedio y atrasado pues, apoyara el concepto de federarnos...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

Otro de los importantes episodios del Sindicato de la Industria del Transporte en sus esfuerzos por federarse desde una perspectiva más autónoma, en el ámbito internacional –en forma similar a la experiencia con FENASTRAS en el escenario nacional– sucedió en el mismo año de 1976, aunque también se buscaba aportar a la lucha de clases en la que ya estaba muy activa y comprometida, una importante cantidad de integrantes del sindicato referido.

“...tomamos la iniciativa en 1976, de afiliarnos a la FSM, a la Federación Sindical Mundial, es una buena experiencia.”

“...un fenómeno que se dio con la llegada de nuevos directivos, con otras perspectivas y todo eso; una de ellas, buscar una federación y por otro lado nuestro vínculo con una organización mundial de trabajadores...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

“...cuando esta Junta Directiva es cambiada, nosotros optamos por la Federación Sindical Mundial, que también ignorábamos la verdadera función (...) que nace en el 45 [1945], al final de la Segunda Guerra Mundial (...) estamos hablando ya de una verdadera lucha de clases incluso dentro de los grandes poderes de la clase trabajadora, tanto los rusos como los Estados Unidos; (...) ellos en esa época ya tenían aquí a la antecesora de la ORIT...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Afiliar el sindicato a un organismo laboral internacional como la FSM, no fue un acto con la sola intención de vincularse con organizaciones laborales externas, sino también constituyó un claro y decidido cambio de posición en la lucha de clases, abandonando la filiación y las prácticas radicalmente economistas, “apolíticas”, difundidas por –y desarrolladas con– la CLAT, para incorporarse a un organismo sindical internacional –la FSM– precisamente surgido en la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) –en ese entonces modelo de la revolución proletaria y

del Socialismo– que en el marco de una prolongada coyuntura histórica –conocida como Guerra Fría– confrontaba con los Estados Unidos de América (EUA), máxima expresión mundial del Capitalismo.

Es decir que la dinámica de organización, educación, movilización y lucha sindical también era un escenario que las dos potencias mundiales enfrentadas no despreciaban ni en lo más mínimo, sino por el contrario, se disputaban la voluntad, la consciencia y la ideología de las amplias masas trabajadoras en el hemisferio occidental del planeta. Una evidencia contundente de lo afirmado lo constituyó la FSM, así lo sostiene y critica uno de los entrevistados en la siguiente cita:

“...cuando la URSS crea la Federación Sindical Mundial, (...) que era para defender intereses nacionales de la URSS, no de los trabajadores y allí nos equivocamos muchos y ahorita todavía hay gente muy equivocada con eso;...”

(Salvador Duarte, entrevista del sábado 18 de diciembre de 2010)

Diferente es la posición de otro de los ex-dirigentes sindicales, quien da a entender que el haber vinculado el Sindicato de la Industria del Transporte a la FSM, fue una avanzada –y osada– decisión colectiva con la que se pretendía evidenciar enfáticamente el rompimiento con la CLAT y el pensamiento de la dirigencia que conducía al sindicato en los años 70. Esta podría ser una interpretación derivada de las dos citas subsiguientes.

“...el transporte dio un paso todavía más adelantado, que tomó la decisión de afiliarse a la Federación Sindical Mundial, era como para contrarrestar la antigua afiliación que se tenía con la CLAT (...) en ese tiempo, (...) era estar con los países de Europa del Este, con la Unión Soviética (...) esa (...) nueva dirección del Sindicato del Transporte veía bien ese tipo de relación...”

“...el nuestro era el único [sindicato] afiliado directamente con la Federación Sindical Mundial, era algo (...) como una respuesta, decir: miren nosotros ya no somos, ya no estamos con la CLAT, (...) tenemos otro pensamiento.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Esta relación establecida con la FSM, posiblemente sirvió para concretar los dos fines apuntados arriba –distanciarse completamente de la CLAT y enfatizar el cambio ideológico entre la dirigencia– no obstante, los resultados generales de haberse federado, parece que fueron bastante modestos, aunque el más notable fue haber gozado de un máximo respeto a la autonomía del sindicato, por parte de la FSM.

“...consideramos que la Federación Sindical Mundial (...) jamás tomaron partido (...) en –por decir– ¡hey! hagan legal o hagan ilegal esta cuestión (...) ellos desarrollaban, el subsindicalismo (...) como lo desarrollaban en Europa, nosotros lo que hacíamos era ir a sus congresos, y todo ese tipo de cosas,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

Debe tenerse muy presente que al terminar con la CLAT, para afiliarse a la FSM, la dirigencia sindical más clarificada, advertía la existencia y naturaleza de una considerable cantidad de organismos “laborales” internacionales y regionales, que desarrollaban una encubierta y sofisticada práctica contraria a los intereses clasistas de los trabajadores, pues a pesar que muchas de esas entidades, eran financiadas por organismos extraños a los trabajadores, la mayor parte de las masas trabajadoras ignoraban tal situación. Es por estas razones que la dirigencia más clara y más informada, evadió todos los potenciales riesgos y consecuencias de una probable estrategia de denuncia franca y abierta sobre el financiamiento y los propósitos de organismos como la CLAT y similares, pues esas masas, al no comprender clara y completamente esas posibles denuncias, podían retirar el apoyo a sus dirigentes en un tema que podía volverse confuso o generar un peligroso divisionismo en el contexto de un tema que demandaba agudo análisis para entenderlo en forma cabal y con actitud consecuente.

Al inicio de este período comprendido entre 1966 y 1976, el sector transporte de la clase dominante había sido favorecido con el intento modernizador del incipiente modelo de desarrollo *industrializante por sustitución de importaciones*, impulsado desde el gobierno ejecutivo a partir de los años 50 a través de las grandes obras públicas de infraestructura, en el sentido que éstas posibilitaron la introducción de

nuevos rubros de producción en fábricas instaladas en las periferias de las grandes ciudades, que a su vez produjo la migración de trabajadores del campo a la ciudad, que demandaron el crecimiento y diversificación del servicio interurbano y urbano de transporte.

A pesar del crecimiento y diversificación de este sector, sus trabajadores no fueron igualmente favorecidos, pues la patronal transportista no respetaba, ni en lo más mínimo, los derechos y garantías laborales que ya se reconocían en la Constitución vigente desde 1950 y las sucesivas leyes que desarrollaron el Derecho Laboral. Este irrespeto a los derechos de los trabajadores del transporte, fue como un gran punto de partida de las luchas del movimiento sindical en el sector a partir de la segunda mitad de los años 60.

En el plano político, el régimen de *tiranía militar facistoide* –como institucionalidad legitimadora– fielmente sostenida por los generales y coroneles Rivera (1962 - 1967) y Sánchez Hernández (1967 - 1972), a pesar que toleraron el crecimiento del movimiento sindical en los diferentes rubros de la producción, también permitían las tácticas y estrategias represivas que los sectores patronales implementaban para neutralizar, controlar o someter la organización sindical. Frente a la creciente ola de organización y protestas populares anteriores, concomitantes y posteriores a las elecciones presidenciales de febrero de 1972, una vez en la presidencia el Coronel Molina (1972 - 1977), inició su gobierno revirtiendo la leve y controlada permisión de sus dos antecesores, para recrudecer la represión y total intolerancia, al incrementar los encarcelamientos, las desapariciones y los exterminios dirigidos contra las dirigencias del movimiento sindical y social.

Fue en medio de éstas difíciles condiciones represivas y de todos estos giros en el ejercicio arbitrario del poder político estatal, que el Sindicato de la Industria del Transporte logró expandir su trabajo –como el hecho de haber organizado trabajadores del subsector del transporte de carga– y afiliarse, tanto a la FENASTRAS en el ámbito nacional, como a la FSM en el plano internacional. Es a este esfuerzo organizativo, aún



en condiciones tan adversas, al que se le ha denominado desarrollo sostenido (1973 - 1976), como un momento subsiguiente al de surgimiento combativo (1966 y 1972).

Al final de estos dos momentos que constituyen el primer período (1966 - 1976) del ciclo organizativo del Sindicato de la Industria del Transporte, pueden ponderarse una serie de aspectos determinantes en el desarrollo concepcional, estructural y dinámico del movimiento sindical del sector, que le dieron un posicionamiento en el escenario nacional de lucha que tuvo sus propias evoluciones e involuciones. Entre los principales insumos de análisis de este primer período encontramos: las conquistas básicas fundacionales, los avances económico-sociales, la relación desarrollada con otras organizaciones de trabajadores, las contradicciones internas y externas resueltas, los desafíos superados, la afiliación a determinadas corrientes sindicales y los vínculos establecidos con organismos laborales unitarios y múltiples, locales e internacionales.

Las conquistas económico-sociales fundacionales y básicas del sindicalismo en el sector transporte, podemos enumerar: el respeto a la jornada laboral de 8 horas diarias y el establecimiento del salario de 12 colones por día, que se concretaron en los años inaugurales de este primer período de lucha reivindicativa, que constituyeron el momento del surgimiento combativo.

Como avance económico-social importante se identifica la contratación colectiva, que no sólo permitió progresos en la vida personal y grupal de los trabajadores, sino también significó el desarrollo político interno del sector transporte, como por ejemplo el hecho que el sindicato conquistó la potestad de proponer ternas para las plazas vacantes, elemento con el que pudo derrotar la táctica patronal de las “listas negras”, constituidas por los dirigentes o afiliados sindicales que eran despedidos por haberse organizado y que por acuerdos entre patronales, no encontraban trabajo en ninguna otra empresa del transporte.

Otro avance de gran importancia fue la relación fraterna que el Sindicato de la Industria del Transporte desarrolló con otros sectores laborales como el gremio magisterial o los obreros metalúrgicos; una relación fraterna que se concretó mediante la participación en las huelgas por solidaridad, que expresaban el acompañamiento a las

causas económicas y sociales de sus hermandades sindicales en otros rubros de la economía nacional, una práctica colectiva conceptualizada por uno de los entrevistados como *solidaridad militante*.

Entre los desafíos superados por el SNTITSC, encontramos los de naturaleza política y represiva, como los exterminios selectivos y los desafíos político-económicos, tales como la estratagema patronal de la cooperativización de los trabajadores; ambos tipos de medidas patronales (exterminios y cooperativización), fueron valientemente enfrentados por numerosos trabajadores, de las bases o las dirigencias que asumieron todo tipo de consecuencias, como el exterminio, la persecución o el despido, antes que sucumbir ante las diferentes modalidades de la represión patronal tolerada y hasta apoyada por los diferentes gobiernos del período.

En materia de contradicciones internas, el SNTITSC no sólo tuvo un combativo surgimiento que superó la lógica existencialista y pasiva del mutualismo, que había sido muy propia de su antecesor inmediato: el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador (SGPAES), que a su vez procedía de la Asociación de Pilotos Automovilistas de El Salvador (APAES). Esta contradicción interna en el seno del movimiento sindical del transporte, generó una rivalidad improductiva que respondía más a intereses de grupos dirigentes que a los intereses de los trabajadores en general.

Otra contradicción interna fue la afiliación que el Sindicato de la Industria del Transporte sostuvo con la corriente del sindicalismo “libre”, durante los primeros 10 años de su existencia legal, corriente representada por la CLAT y el IADSL, de la que se desvinculó total y definitivamente al final de este primer período, para incorporarse a la corriente del sindicalismo revolucionario, representado internacionalmente por la FSM y en el escenario local por la FENASTRAS.

Este significativo cambio de filiación ideológica, orgánica y programática, del SNTITSC en los ámbitos internacional y local, fue un proceso clave que permitió un posicionamiento claramente dentro del sindicalismo clasista transformador, que desarrolló un rol protagónico en la composición estructural y dinámica del torrente

político-social de lucha del pueblo salvadoreño, que crecía y avanzaba articuladamente en la ascendente lucha revolucionaria de mediados de la década de los años 70.

**CAPÍTULO IV**  
**RESISTENCIA RADICALIZADA DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL**  
**TRANSPORTE EN EL ESCENARIO DE LA LUCHA DE CLASES**  
**DE 1977 A 1980**

La segunda etapa del ciclo organizativo del Sindicato de la Industria del Transporte, referida en este trabajo como *resistencia radicalizada*, se constituyó de una serie de acontecimientos históricos internos, numéricamente modestos, pero extremadamente cruciales por haber sido desarrollados en un contexto de ascendente confrontación entre las clases sociales salvadoreñas fundamentales. El primero de esos acontecimientos fue la aparición de vínculos entre algunos directivos del referido sindicato, con una organización política-militar denominada Brigadas Obreras, a partir de 1977. Como elemento de cierre de esta corta etapa, la huelga de 1980 –con la que se logró el incremento salarial del 75%– aún es muy recordada, no sólo por la fuerza y la capacidad demostradas por el movimiento sindical del transporte, sino también porque la cuantía conquistada, podría carecer de antecedentes similares y de logros posteriores comparables.

La *resistencia*, como denominación de esta etapa, se refiere a la clara determinación mayoritaria de las bases y las dirigencias del Sindicato de la Industria del Transporte, en el sentido de continuar la lucha por sus derechos y su existencia misma, en medio de un ambiente más que adverso, progresivamente represivo, que demandó asumir la *radicalización*, integrada por dos ingredientes básicos: de un lado, la disciplina como garantía de sobrevivencia, y de otro lado, el aprendizaje del arte de la conspiración, como poderosa arma de lucha para defenderse de la creciente y enfurecida represión patronal y estatal, que funcionaba como estimulante directo de los avances del movimiento laboral y social en su misión histórica de sobreponer sus más elementales intereses de clase, como preservar la estructura organizacional y hacer progresar el proyecto político más consecuente con las aspiraciones proletarias.

La agitada y compleja dinámica del escenario nacional –durante los 4 años de esta etapa– no constituye sólo el panorama contextual de los acontecimientos centrales

del Sindicato de la Industria del Transporte, si no que –ese panorama– también fue el torrente fáctico del que formaron parte las contradicciones intraclasistas e interclasistas.

Las primeras –contradicciones intraclasistas– obviamente confrontan a dos o más sectores de una misma clase y versan sobre el contenido, las manifestaciones e implicaciones de los intereses sectoriales programados, generalmente expresados en las posibilidades de articulación o dispersión que van desembocando en diferentes coyunturas.

Las segundas –contradicciones interclasistas– son esos choques evidentes en los planos económico, social, ideológico, cultural, político y hasta militar, que se van manifestando con toda su fuerza en hechos claramente destinados a neutralizar o desplazar los planes de una u otra clase, según la capacidad de combate, maniobra y consenso de uno o de varios sectores de la clase triunfante frente al resto de sectores de su propia clase o de las clases conexas y adversas, sectores y clases a quienes termina aliando a su favor o sometiendo con diferentes instrumentos y mecanismos de violencia política-ideológica-cultural.

En 1977 la clase dominante salvadoreña demostró su determinación para completar y consolidar el desmontaje del sistema electoral competitivo de representación proporcional que mínimamente se había introducido y estructurado al final del primer quinquenio de la década 60. Así, la dictadura militar, presidida en ese momento por el coronel Arturo Armando Molina, repitió el episodio represivo de 5 años atrás (1972), no sólo a la hora de escutar las urnas, sino también frente al ejercicio de las libertades públicas, en tanto que se reprimió las protestas en las calles y las concentraciones populares en las plazas públicas de San Salvador y las principales ciudades del país, derivadas del fraude con el que –por segunda ocasión consecutiva– se arrebató nuevamente el triunfo electoral presidencial a la UNO.

**CUADRO 2**  
**RESISTENCIA RADICALIZADA DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL**  
**TRANSPORTE DE 1977 A 1980**

| HECHOS INTERNOS DEL SNTITSC  | AÑO         | ACONTECIMIENTOS DEL ESCENARIO NACIONAL   |
|--|-------------|--|
| - Inician vínculos de directivos del SNTITSC con Brigadas Obreras  | <b>1977</b> | - Fraude: elecciones presidenciales de febrero.<br>- Asesinato de sacerdotes católicos.<br>- Alianza: militares conservadores y sector terrateniente.<br>- FARO-ANEP-Cámara de Comercio, con capacidad de vetar decisiones públicas. |
| - Huelga en Transportes a La Libertad  | <b>1978</b> | - Sólo el PPS compite contra el PCN y éste ocupa casi todos los municipios y diputaciones.   |
| - Incremento de “matanzas” en movimiento sindical y SNTITSC.<br>- Huelga en el sector transporte de carga. | <b>1979</b> | - Golpe de Estado del 15 de octubre<br>- Masacre en marcha de las LP-28 (29 octubre).  |
| - Huelga del 75% de incremento salarial  | <b>1980</b> | - Masacre en marcha de CRM (enero 22)<br>- Reforma Agraria<br>- Represión generalizada   |

Fuente: elaboración propia y Almeida, 2011: 242, 245, 246, 282.

El efervescente escenario nacional de protestas había comenzado en noviembre de 1976 y se mantuvo hasta finales de febrero de 1977 en ocasión del fraude electoral y la inmediata masacre en la Plaza Libertad el 28 de febrero. Esta importante *ola de protesta* fue regida por el principio de solidaridad, que llegó a tener como escenario el territorio nacional, debido a que logró articular (a través de un Comité Intersindical) organismos sindicales de distintos rubros económicos y zonas geográficas, entre ellos los conductores de buses de las rutas 5 y 28 integradas en el SNTITSC, de cuya dirigencia algunos de sus integrantes ya coordinaban trabajo con la organización denominada *Brigadas Obreras* (Almeida, 2011: 285 y 286).<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Paul Almeida, en *Olas de movilización popular: movimientos sociales en El Salvador, 1925 - 2010* (p. 286), alude a una Comisión Organizadora de las *Brigadas Obreras*, como un organismo vinculado a una “serie de huelgas” que “estallaron” en diferentes sectores (industrial, manufacturero, transporte,

Frente a esta incipiente y prometedora manera de la clase trabajadora de alcanzar importantes niveles de coordinación, la clase dominante hacía lo suyo al consolidar sus posibilidades de recuperar la hegemonía sobre las decisiones de Estado o al menos la capacidad de revertirlas; esto se concretó mediante la alianza establecida entre ANEP, FARO, la Cámara de Comercio, militares conservadores y la Organización Democrática Nacionalista, en función de contrarrestar los intentos de Reforma Agraria de la década 70.

Además de la radicalizada posición adoptada por algunos directivos sindicales, al haberse incorporado a organizaciones político-militares, entre ellas las *Brigadas Obreras*,<sup>18</sup> la lucha interclasista continuó en el plano económico, pues del año 1978 al de 1980, no faltó al menos una huelga por cada año, incluyendo la protagonizada por los trabajadores del transporte de carga en 1979. En la mayoría de estas huelgas, la resistencia radicalizada del Sindicato de la Industria del Transporte, consistió en el hecho de haber enfrentado y repelido los ataques armados nocturnos con los que la patronal y el régimen militar buscaban neutralizar la lucha sindical progresiva. Toda esta etapa de *resistencia radicalizada* del movimiento sindical del transporte, constituyó un grado de desarrollo transicional que generó condiciones subjetivas en muchos dirigentes sindicales que terminaron participando en la lucha de clases netamente armada, como efectivamente ocurrió a partir de enero de 1981, momento en el que la lucha interclasista pasó a su máximo nivel de expresión: la guerra civil.

---

pesquero, metalúrgico) a finales de 1976 y que se extendieron hasta el fraude electoral de las elecciones presidenciales y la masacre en la Plaza Libertad, al final de febrero de 1977.

<sup>18</sup> Las *Brigadas Obreras* fue una organización clandestina que –sin el desarrollo ni la duración de las cinco que llegaron a constituir el FMLN– logró vincular algunos dirigentes del Sindicato de la Industria del Transporte, al que apoyó con la táctica de los grupos de autodefensa para proteger la continuidad de las huelgas y la seguridad de los huelguistas, que enfrentaban las arremetidas armadas de disuasión, captura y exterminio ejecutadas por los cuerpos represivos estatales (Policía Nacional, Guardia Nacional y Policía de Hacienda) y de los grupos armados irregulares amparados por el régimen dictatorial, como los Escuadrones de la Muerte.

Entre los dos extremos de la lucha de clases (tanto económica, impulsada por el movimiento sindical, como la político-militar de exterminio contra los huelguistas, a cargo de los Escuadrones de la Muerte), también ocurría una importante cantidad de hechos que constituyó la lucha política social de masas en el escenario nacional, que además de crecer, se radicalizaba mediante la diversificación de tácticas como: las tomas de iglesias, fábricas, ministerios, embajadas, radios y tierras, así como las barricadas, cuya realización se elevó por decenas, principalmente la toma de iglesias que llegó a casi 130 entre 1978 y 1980, seguida de la toma de tierras que alcanzó un número de 80 y en una tercera posición las tomas de fábricas que se registraron en un máximo de casi medio centenar (Almeida, 2011: 294).

Simultáneamente a lo anterior, el régimen gubernamental de *tiranía militar facistoide* personificado en el Presidente militar fraudulento –General Carlos Humberto Romero– fue derrocado mediante Golpe de Estado el 15 de Octubre de 1979, por un grupo de militares jóvenes que asaltaron el poder político formal constituyéndose en una Junta de Gobierno, que a pesar de integrarse con dos progresistas civiles y de haber prometido llegar a ser –aunque sólo por autodenominación– “Revolucionaria”, a la vuelta de 3 meses (enero 1980) calló bajo el control de otro grupo de militares y sectores oligárquicos conservadores. A pesar de todo esto, el sector agrícola de la clase dominante soportó el anuncio de la Reforma Agraria y la ejecución de al menos la primera de las tres fases inicialmente programadas.

Es decir que, la Reforma Agraria, fue como una “tabla de salvación” para evitar el naufragio de la clase dominante que ya enfrentaba hondas contradicciones internas en torno a la –amplia y enconadamente disputada– necesidad de modificar el *Modelo de Desarrollo Agroexportador Diversificado*. De no haberse abierto la válvula de la reforma al régimen de propiedad sobre la tierra, seguramente las masas populares organizadas, se hubiesen acercado más a una eventual derrota de la clase dominante y su aparato militar de gobierno. Este movimiento de masas que ya parecía mucho más desestabilizador y más fuera de control en 1980, fue abiertamente masacrado a plena



luz del día en la Gran Marcha por la Unidad Popular del 22 de enero, en la que efectivos estatales asesinaron a un considerable número de marchantes.

En medio de todo este huracán de lucha interclasista y a pesar que la clase dominante había desatado de forma generalizada la represión, el SNTITSC decidió impulsar la huelga de 1980 con la que logró conquistar el incremento salarial del 75%, acontecimiento con el que se estima quedó cerrada esta etapa de *resistencia radicalizada*.

## **1. El sindicato y las federaciones sindicales**

La dirigencia sindical más avanzada, al enterarse de la naturaleza y conexiones de los organismos laborales como la CLAT, la ORIT, la CIOSL y el IADSL<sup>19</sup>, decidió impulsar un cauteloso trabajo de clarificación sobre la inconveniencia de continuar vínculos con ese tipo de organismos “laborales” internacionales, sin arriesgar el apoyo de sus bases. El referido esfuerzo de clarificación fue desarrollado en forma selectiva y paulatina, entre los dirigentes sindicales con perfil ideológico más comprometido con los intereses y la práctica de la clase trabajadora.

“...nos dimos cuenta pues de toda la farsa que existía en estas organizaciones. Esta organización la ORIT, (...) y la Confederación, la CIOSL, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, esa la fundan (...) para contrarrestar a la Federación Sindical Mundial, bueno pero a estas alturas ya nosotros conocíamos bastante del movimiento internacional pero no podíamos hacer nada porque si nosotros empezábamos a hablar sobre eso, íbamos a dividir al movimiento, así que optamos pues por ir poco a poco, empezando a hablar de estas cuestiones a nivel de Junta Directiva, después con otros compañeros de otras directivas, y así fuimos entendiendo que el movimiento sindical en América Latina estaba directamente bajo opciones pues que no eran las de los trabajadores...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

---

<sup>19</sup> CLAT: Confederación Latinoamericana de Trabajadores. ORIT: Organización Regional Internacional de Trabajadores. CIOSL: Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres. IADSL: Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre.

El entrevistado, al continuar enmarcándose en el contexto de la Guerra Fría entre la URSS y los EUA<sup>20</sup> –por aludir a la Revolución Cubana y al Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre– pone de relieve algunos elementos de lo que parece una estrategia regional de control y neutralización del movimiento sindical – impulsada por la clase dominante continental– cuando detalla y sostiene cuestiones que evidenciaban de forma contundente el origen, los vínculos orgánicos, el financiamiento y los aspectos funcionales de tantas organizaciones supuestamente “laborales” de carácter internacional, sobre todo las de la región latinoamericana, que estaban controladas por una megaestructura del gobierno de los EUA, según se infiere de la siguiente cita.

“...preocupados (...) porque (...) la Revolución Cubana iba a ser (...) un incentivo de organización en América Latina, fundan [los EUA] el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre, este instituto empieza a fundar aquí centros educativos y empiezan a halar gente y como tenían dinero, alimentado, este instituto (...) por la AFL-CIO<sup>21</sup> y por la [Agencia] Central de Inteligencia [CIA] de los Estados Unidos y ayudado por la AID<sup>22</sup>, cuando la CIA ya no tenía fondos y la AFL-CIO daba por un veinticinco por ciento de lo que el Instituto consumía, entonces acudían a la AID, todo esto por órdenes del Departamento de Estado, pero esto nosotros ya lo conocíamos y ya sabíamos que las organizaciones de aquí como la CLAT –por ejemplo– y las organizaciones que estaban con ellos...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

En este amplio tema de estrategia de neutralización y control del movimiento sindical en América Latina, por parte de la clase dominante regional, el narrador destaca un episodio de la historia del Sindicato de la Industria del Transporte (ya

---

<sup>20</sup> URSS: Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. EUA: Estados Unidos de América.

<sup>21</sup> AFL-CIO: siglas en inglés que en español podrían traducirse como Federación Americana del Trabajo - Congreso de Organizaciones Industriales.

<sup>22</sup> AID: Agencia Internacional para el Desarrollo. Organismo de cooperación de los Estados Unidos de América, mediante el cual canaliza fondos a diferentes países.

federado localmente), refiriéndose a una asamblea en la que se inició la discusión de incorporar a la FENASTRAS al Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre (IADSL), sin que las bases –y quizás– ni la dirigencias sindicales federativas supieran con exactitud qué era el IADSL.

Utilizamos el adverbio “quizás”, para denotar una fuerte duda respecto del supuesto desconocimiento de la dirigencia federal sobre la naturaleza del IADSL y de las consecuencias de afiliar la federación sindical a ese instituto, pues en la entrevista citada, se relaciona a Juan Huevo, como promotor de la idea de afiliar FENASTRAS al IADSL, quien previamente había estado detenido y que –al igual que otros dirigentes del movimiento sindical– había sido “trabajado por el gobierno”.

“...en esa época entró Juan Huevo (...) planteábamos pues que íbamos a ser un buen dirigente, pero desgraciadamente estuvo, lo tuvieron preso y parece que a muchos dirigentes que el gobierno los metía presos, como que los trabajaban y como que los hacían cambiar, y no estoy diciendo que en el caso de él así fue, pero el hombre cambió (...) en una asamblea (...) en la FENASTRAS, (...) empezó él [Juan Huevo] a hablar que había que ingresar con el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre, entonces yo me paré y les dije: “Miren ¿Conocen ustedes qué es esa organización?” y resulta que nadie la conocía, entonces “esa organización allí tiene, había que discutir mucho” –les dije– “no es conveniente que la federación entre”, entonces ese acuerdo –que ya casi se lograba– quedó en suspenso, dijeron: “Bueno, vamos a seguir hablando y eso hasta aquí muere, ya no vamos a hablar más de eso por de pronto, hay que conocerlo más”, entonces nosotros al salir de allí dijimos: “Estos sí se van a meter con el Instituto no hay duda”,...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

La conducta de Juan Huevo en esa asamblea –de proponer la afiliación de FENASTRAS al IADSL– pudo haber sido una auténtica actitud ingenua, producto de un incauto entusiasmo, verdaderamente ignorante de la naturaleza del IADSL, su original motivación política y los vínculos con entidades extranjeras, totalmente ajenas a la clase trabajadora; aunque también cabe la duda para considerar, que la conducta de Juan Huevo, realmente pudo haber sido todo lo contrario, es decir, un acto completamente consciente, que consistía en realizar un trabajo eficiente de promoción

del IADSL, para lograr la afiliación de FENASTRAS a ese organismo “laboral” internacional, pues dirigentes con la talla de Juan Huevo, probablemente habrían tenido nexos con organismos “laborales” –como el IADSL– con presencia en la región latinoamericana (Casper, 1984: 205), vinculados a –financiados y controlados por– algunas dependencias del gobierno de los EUA (como la Agencia Central de Inteligencia, Departamento de Estado).

Al haber sido afiliado el Sindicato de la Industria del Transporte a la FENASTRAS, se logró incorporarlo a un escenario intercolectivo muy avanzado, determinado por una práctica y un principio de abundante retroalimentación, que se enmarcaba en una lógica más clara y más desarrollada de la lucha de clases; nos referimos a la lógica determinada por la práctica y el principio del permanente debate ideológico-político.

Es decir que uno de los principales logros del Sindicato de la Industria del Transporte (SNTITSC), obtenido con el hecho de federarse, consistió en agregar a sus luchas económicas, el componente ideológico-político que condujo a un proceso encaminado a una situación revolucionaria. Sin duda que esta inclusión de lo ideológico-político en el seno de la federación sindical, contribuyó al esfuerzo unificador de la clase trabajadora salvadoreña.

Veamos a continuación cómo es que se desarrollaba esa dinámica intersindical en el seno de la FENASTRAS, de la que ya formaba parte activa el SNTITSC:

“...en los congresos federales, que pasamos hasta dos días y dos noches, discutiendo las líneas políticas de la federación, ya no seguían prácticamente ni siquiera las posturas gremiales, sino que más que todo eran posturas políticas; entonces, discutíamos sobre eso y discutíamos también sobre el fortalecimiento de los sindicatos, entonces pienso de que esa cuestión sí nos llevó a fortalecer y fueron los avances políticos digamos en cuanto a esa alimentación que tuvimos...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

“...dentro de los congresos nosotros lográbamos identificarnos por nuestras posiciones políticas, hacia la federación, hacia los sindicatos, incluso hablábamos en esos momentos de las posiciones del Partido Comunista, que eran unos revisionistas, porque allí nos decían a nosotros que éramos “los ultraizquierdistas”...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Los elementos que se infieren de las citas precedentes, son fundamentalmente tres, así: Primero. El escenario intersindical –concretado en los congresos federales– permitió superar las “posturas gremiales” para avanzar, mediante la discusión, hacia las “posturas políticas”, es decir, el entrevistado nos revela el cumplimiento exacto de aquella conocida tesis de adquirir y superar la conciencia de clase en sí (posturas gremiales) para transitar a la “conciencia de clase para sí” (posturas políticas).

Segundo. La identificación de la dirigencia del SNTITSC con sus pares –de otras entidades sindicales– en el escenario de los congresos federales, giraba en torno a las posiciones políticas respecto de cómo se concebía a las federaciones y los sindicatos. En esta y en otras materias, la dirigencia del SNTITSC, no coincidía con las posiciones sostenidas por organizaciones políticas como el Partido Comunista (entiéndase salvadoreño), a quien consideraban “revisionista”. En ese mismo sentido de contraposición ideológica, la dirigencia sindical del transporte y todas las demás dirigencias federadas que compartían sus posiciones, fueron tildadas de “ultraizquierdistas”, acudiendo a esa difundida idea de que debe existir una izquierda no extremista o moderada, es decir dispuesta a conciliar a las clases sociales, una cuestión imposible desde el enfoque materialista dialéctico e histórico.

Tercero. El trabajo de dirigente sindical, en una dinámica federativa, exigía altos niveles de disciplina, entrega y sacrificio, a grado tal que los congresos federales se desarrollaban durante “dos días y dos noches”. Además de estos esforzados valores que practicaba la dirigencia del SNTITSC, en el seno de la FENASTRAS, también había una cultura de transparencia, pues si bien las personas responsables de participar en los congresos federales, principalmente eran quienes integraban las juntas directivas generales, también podían asistir directivos subseccionales e integrantes de la membresía, para estar en conocimiento del contenido y la forma en que tales eventos se desarrollaban. Así se advierte en las siguientes líneas.

“...cuando eran congresos sindicales, había que aclarar que estaban las directivas sindicales, las directivas generales, llegaban también, algunos miembros de algunas

subseccionales, (...) solamente llegaban las dirigencias de los sindicatos, juntamente con algún grupo de base para que estuvieran ellos también al tanto de cómo se estaba desarrollando.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Arriba ya referimos el tema del debate ideológico político, porque fue una práctica y un principio en el seno de la FENASTRAS –de la que formaba parte el SNTITSC–. Sin embargo, el debate ideológico político, era “saboteado” o contrarrestado por la dirigencia misma de la federación, en el sentido que buscaba la manera de “sobornar” o “comprar” las voluntades individuales de la membresía del Sindicato del Transporte, a través de regalías, pues posiblemente algunas personas de la dirigencia federativa, además de recibir influencia de –y articular su trabajo con– las organizaciones políticas de izquierda, pretendían establecer –a cualquier precio y por cualquier medio– el mayor control ideológico, orgánico y programático posible sobre los sindicatos integrados en la FENASTRAS, tal como se puede inferir de la siguiente cita.

“...teníamos que andar peleando a veces con la misma federación a la cual nosotros estábamos afiliados porque querían, estaban con un pensamiento político totalmente diferente y ellos querían, se llevaban a reunir a los trabajadores a la federación; por supuesto les ofrecían pan, les ofrecían café, un montón de cosas y algunos trabajadores iban más que todo por eso...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Tanto la interpretación última, como esta cita precedente, son reforzadas por otro de los narradores claves, con aportes más claros y más reveladores –de otro de los narradores claves– que se detallan en seguida.

“...cada quien quería tomar control del Sindicato [de la Industria] del Transporte y cada quien organizaba o tomaba control de algunas subseccionales...”

“...este tipo de lucha entre las organizaciones políticas, nos llevó...a plantearnos la renuncia a la FENASTRAS...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio 2010)

Cumplida casi la primera década de historia federativa, en la que las maniobras o estratagemas de las organizaciones políticas y militares de izquierda, iban siendo más diversas, crecientes y hasta descaradas, orientadas al control hegemónico sobre los sindicatos afiliados a FENASTRAS, en clara coordinación con elementos de la dirigencia de esta última, el SNTITSC decidió renunciar a la organización federativa.

## **2. La relación con las organizaciones revolucionarias**

Las bases y dirigencias del Sindicato del Transporte (SNTITSC), así como de un importante número de otras entidades sindicales, federativas y confederativas –en las décadas 70 y 80 del siglo XX en El Salvador– participaron de una compleja y dinámica constelación de recíprocas interacciones ideológicas, sociales, políticas, orgánicas y logísticas, entre organizaciones del movimiento político-social y el movimiento político-militar de izquierda; interacciones que por su intensidad, propósitos, contenidos y resultados, afectaron negativa y positivamente al movimiento sindical salvadoreño.

Las Ligas Populares 28 de febrero –LP-28–, el Bloque Popular Revolucionario –BPR– y el Frente de Acción Popular Unificado –FAPU–, son los ejemplos más notorios de organizaciones revolucionarias de masas surgidas en El Salvador durante la referida década de los años 70. Estas organizaciones, además de aglutinar a numerosas y diversas expresiones del movimiento político-social, lograban articular su accionar con determinadas organizaciones del movimiento político-militar salvadoreño de la misma época, tales como: las Fuerzas Populares de Liberación –FPL–, el Ejército Revolucionario del Pueblo –ERP–, las Fuerzas Armadas de Resistencia Nacional –FARN– y el Partido Revolucionario de los Trabajadores Centroamericanos –PRTC–. Ambos torrentes organizativos (político-social y político-militar), surgieron, desarrollaron y se fortalecieron, influenciando a los diferentes tipos de organismos laborales (desde los sindicatos, con sus seccionales y subseccionales, hasta las federaciones y confederaciones sindicales).

Como producto de este proceso de interacción entre las organizaciones político-militares y las político-sociales –incluidas en estas últimas las entidades laborales– se advierten dos tipos fundamentales de resultados: los de avance y los de retroceso. Es decir que, por un lado, una parte de las masas trabajadoras avanzaron en el desarrollo de su conciencia y su accionar, al sumar a su lucha sindical socioeconómica, la lucha histórico-política por la transformación de la sociedad. Y por otro lado, en materia de unificación del movimiento político-social con el político-militar, se retrocedió –como la renuncia del SNTITSC de la FENASTRAS– debido a la actitud posesiva y utilitarista de las entidades revolucionarias frente a las entidades sindicales bajo su influencia, al grado de irrespetarles su autonomía organizacional más básica.

“...tuvo mucha importancia el surgimiento de (...) el Bloque Popular Revolucionario, el FAPU, las Brigadas Obreras, las LP-28; (...) tenían prácticamente incidencia ya en el movimiento obrero y el Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte (...) eso permitió (...) que los trabajadores asimilaran (...) era necesario (...) otra etapa en la lucha, ya no del economicismo sino avanzar un poco más.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...esta etapa tiene (...) muchas facetas (...) creíamos de que con el surgimiento de cinco organizaciones que se decían revolucionarias, se iba a fortalecer el sindicato como tal, pero prácticamente las rivalidades entre ellas fue transmitida al sindicato y nos dividíamos (...) una subseccional donde había una junta directiva influenciada por una organización, se retiraba o tenía problemas con otra que era controlada por otra organización...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Durante la interacción desarrollada por las organizaciones revolucionarias (político-sociales y político-militares) y el movimiento sindical, en los años 70 y 80 –y específicamente en el caso del SNTITSC– los principales avances generados fueron: el fortalecimiento numérico, organizativo y político, el apareamiento de dirigentes sindicales avanzados, el acceso a la teoría política revolucionaria, la superación de la lucha legalista y electorera por la de naturaleza política y revolucionaria; es decir que, una determinada proporción de dirigentes e integrantes de la membresía del referido sindicato y su accionar –en el marco del ascendente proceso de lucha de clases–



atravesaron una transformación favorable a los intereses de la clase trabajadora salvadoreña. Los avances enunciados, están referidos en las citas comentadas a continuación:

“...el 75, 76, 77 fueron los años en donde el Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte se vio fortalecido numéricamente, en aspecto organizativo, se vio fortalecido políticamente también, con la participación de las diferentes organizaciones revolucionarias.”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...hasta estos años, mediados de los 70 (...) surgen nuevos elementos (...) consecuencia del surgimiento de tanta organización revolucionaria...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...en esta década de los 70 comienza a haber (...) una militancia que se aparta del comportamiento al que estaban sometidos los trabajadores (...) nuestros sindicatos (...) si el Partido Comunista tenía la influencia (...) estaban sometidos a (...) Código de Trabajo.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

En lo relativo a la formación teórica-política de los sectores laborales, el activismo de las organizaciones revolucionarias, evidenció que:

“...había más alternativas (...) permitió (...) acceso a (...) algunas otras lecturas (...) del Manifiesto del Partido Comunista; (...) las obras de Lenin, no precisamente porque fuera el programa de formación que tenían estas organizaciones para los sindicatos; (...) eso permitió ver de otra manera la realidad (...) que no era solamente la vía electoral (...) la única alternativa política de lucha de los trabajadores...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Pero el fenómeno formativo ideológico-político en el seno del movimiento sindical, por la interacción con las organizaciones revolucionarias, no se quedó sólo en meras lecturas autodidactas, sino que fue una iniciativa de los trabajadores, de buscar otras alternativas políticas, que potenció el proceso organizativo del SNTITSC y cualificó las condiciones de su membresía para discutir diversos temas, así como el contenido de aspectos determinantes del rumbo de la lucha de clases, según se ve a continuación:

“...la etapa de mayor apogeo fue (...) del 76 digamos al 80 (...) hubo influencia de las diferentes organizaciones político militares (...) esto enriqueció mucho el pensamiento de muchos trabajadores (...) una etapa de organización, de discusión de muchos conceptos (...) del diálogo-negociación, nuestro sindicato (...) en las asambleas o en sus reuniones de directivos, había una discusión acerca si era correcto o no era correcto entrar a la negociación...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...para principios de 1980 (...) del papel que habían jugado las organizaciones político militares (...) ya había otra forma de pensar, el derrotismo no lo conocíamos, (...) cada cateo significaba que respondíamos con más organización.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

A manera de juicio valorativo de aprobación, el narrador clave explica el porqué las organizaciones políticas revolucionarias se acercaron al sector obrero y destaca los resultados de tal acercamiento.

“...a mediados de los años 70, (...) las organizaciones habían entendido eso de que había que ir al sector obrero (...) tuvimos la visita de mucho estudiante en los sindicatos.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

“...quizás (...) habían definido de que en el sector obrero (...) estaba la fuerza para la transformación de la sociedad y eso hizo que (...) cuadros políticos, muchos de ellos universitarios, se acercaran a nuestro sindicato y pudiéramos discutir ya otras cosas aparte del salario o del contrato colectivo, (...) sino que plantearnos la necesidad de construir una nueva sociedad...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

La formación ideológica-política y los avances logrados en el pensamiento, las actitudes y el actuar –tanto individuales como colectivos– de los sindicalistas del transporte, consolidaron las convicciones revolucionarias, a un nivel tan importante, que los trabajadores enfrentaron con determinación, valentía y creatividad las situaciones de persecución más difíciles propinadas por el régimen dictatorial impuesto por la clase explotadora.

“...cada cateo significaba la captura de la gente que estaba reunida en el sindicato (...) llegan a catear, capturan a todos los directivos y los llevan para Santa Tecla –era la Penitenciaría (...) se juntan otros presos políticos y deciden formar el COPPES, el Comité de Presos Políticos de El Salvador (...) cada cateo significaba una redada...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

“...en ninguna de esas coyunturas (...) el Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte nunca cerró las puertas, (...) sabíamos el costo que estábamos, que íbamos a pagar (...) pero era de hacerlo...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...si bien alguno tenía militancia política con alguna organización revolucionaria, pero los trabajadores optaron –y eso lo discutimos en la Junta Directiva General–decíamos de que si alguien quería irse, que se fuera, pero que era necesario mantener la organización sindical, (...) que estaba convencida también y los trabajadores de que el momento que se estaba viviendo era precisamente para mantener la organización viva, porque si no, al final se iba a fracasar.”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

La relación que el SNTITSC mantenía con las organizaciones revolucionarias, implicaba para la dirigencia sindical, el asumir algunos sacrificios, tales como renunciar eventualmente al descanso nocturno, en función de los intereses de la clase trabajadora, así queda evidenciado en la siguiente cita.

“...tuvimos la oportunidad de varios miembros de la Junta Directiva General que nos tocaba andar en las noches, (...) desvelándonos para poder estar en las asambleas que convocaba el Bloque Popular Revolucionario, a subseccionales que eran del Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

Aportes tan abnegados como el referido en el pasaje anterior, fueron cualificando aún más la conciencia de la dirigencia sindical y sus bases, respecto de la importancia de participar de esas asambleas que –muy lejos de ser eventos con motivación económica social– eran auténticos foros para el debate de naturaleza histórico-política que demandaba la situación revolucionaria de la segunda mitad de la década de los años setenta del siglo XX.

Este nivel tan comprometido y entregado de participación en la dinámica de lucha de clases –dirigida por organizaciones como el Bloque Popular Revolucionario (BPR)– por supuesto que generó un profundo sentido de dignidad y autonomía en el seno de las dirigencias sindicales. Este valor de la autonomía llegó a desarrollarse al grado que las dirigencias sindicales, no toleraban que se violentaran sus facultades decisorias sobre el quehacer organizacional, en el marco de sus luchas económicas y políticas.

“...desde 1976 hasta 1985, estuvimos con FENASTRAS; todo iba bien hasta que (...) la Resistencia Nacional, claro con la expresión de FENASTRAS, trataba de arrebatar (...) bases a otras corrientes (...) o a otros sindicatos que pretendían mantener su independencia, es decir, para poder luchar con (...) efectividad, sin un bastón de mando que le dijera qué es lo que tenía que hacer, sino que en realidad desarrollara su lucha económica y que también desarrollara su lucha política...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

En esa dinámica de disputa de las masas laborales sindicalizadas, por parte de las organizaciones revolucionarias, éstas desarrollaron diferentes mecanismos de reclutamiento que casi configuraron una lógica de compra de voluntades, que se alejaba de la convicción y el compromiso abnegado del que acabamos de hacer referencia atrás en cuanto a las asambleas nocturnas del BPR.

“...al principio sí parecía un tanto así escandaloso, pero después, como todas las organizaciones (...) reclutaban de una manera, otras de otra manera, algunas ofrecían viajes al exterior, otras ofrecían estipendios (...) ofrecían cualquier cosa, entonces había gente que realmente se decidía a militar con ellos, (...) en el transporte, hizo de que muchos, (...) se incorporaran a las diferentes organizaciones...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Un hecho que debe quedar muy claro es, que la mayoría de organizaciones revolucionarias, simultáneamente se esforzaban por influir (hasta controlar y garantizar como base para sí) el activismo y la membresía de las entidades y federaciones sindicales. Esa cerrada disputa por controlar –como territorios o instrumentos de su

propiedad– el actuar de los organismos sindicales, se definía con el predominio de una de esas organizaciones revolucionarias frente a las demás, momento en el que ya no cedía espacio a ninguna otra de sus similares.

“...1976 (...) han surgido todas las organizaciones (...) la FENASTRAS, tenía influencia de diferentes organizaciones políticas, (...) pero había una que terminó predominando (...) así como en la FUSS había una que era predominante, (...) lo mismo que la FESTIAVTSCES, hablo de estas tres federaciones porque (...) aglutinaba[n] la mayoría del movimiento sindical...”

“...formaron un frente, pero (...) las contradicciones que entre ellos había (...) se acentuaron, a grado tal de que había organizaciones que creían de que eran las propietarias de un sindicato, y no permitían que otra entrara...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...si un sindicato era de una organización, es decir, estaba influenciada por una organización, no recibía el apoyo de las otras organizaciones.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Esta práctica de las organizaciones revolucionarias salvadoreñas, de disputarse el control sobre las entidades sindicales, fue configurando una especie de feudalismo organizativo, que acarreó divisionismos y rivalidades totalmente absurdas entre los trabajadores, según la siguiente cita.

“...haberle hecho daño al movimiento sindical en eso de fraccionarlo; es decir, cada organización se sentía –digamos– casi propietaria de las federaciones (...) de los sindicatos donde ellos tenían trabajo y que nos llevaba a una rivalidad, (...) que no tenía ningún sentido...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

En el contexto de pretender un justo balance de errores y aciertos, como resultados de la etapa de intensa y multidireccional relación desarrollada entre las entidades sindicales y las organizaciones revolucionarias, en las siguientes citas se identifican detalles para ese balance, en el entendido que tanto los aciertos como los errores repercutieron en diferente medida.

“...si hablamos de toda la militancia del transporte, (...) digamos (...) 1000 afiliados al sindicato (...) un 5 por ciento de gente que se involucraba ya en la lucha política puramente (...) ya no electoral (...) la influencia del Partido Comunista y la influencia de otras organizaciones para que siguiéramos en la línea del electoralismo...”  
(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Es valioso enfocarnos en el binomio anterior, en el sentido que frente al importante acierto de contar con un valioso 5 por ciento de sindicalistas activos en la faceta política de la lucha de clases, aparece el error de insistirle a las masas trabajadoras con la vía electoral de lucha, muy a pesar que en la consciencia colectiva de la sociedad salvadoreña, aún estaba fresca la experiencia de fraude en las elecciones presidenciales de 1972 y la repetición de la misma historia de fraude en 1977, seguramente fue el tema político más palpitante en el quinquenio segundo de los años 70.

A juzgar por el texto siguiente, en el seno de las organizaciones revolucionarias tampoco había intención de cultivar teóricamente a las masas trabajadoras involucradas en la lucha de clases, pues pareciera que un estrato social dirigente de la mayoría de esas organizaciones revolucionarias, condujo la lucha revolucionaria, sin permitir la conducción a los sectores obrero y campesino, de manera que no promover o hasta impedir la formación teórica de tales sectores, era una estratagema intencionadamente ejecutada para evitar el hecho de ceder la conducción revolucionaria a los trabajadores.

“...un partido tan antiguo y con tanta experiencia no daba la formación marxista leninista que necesitaban los trabajadores en ese momento, para no seguir siendo víctimas de los caprichos de la pequeña burguesía (...) que condujo (...) ese proceso (...) sí habían obreros, habían campesinos pobres, pero no en la dirección, sino que en la dirección estaban siempre los intelectuales, los profesionales, mucho estudiante universitario...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Merece mucha atención y análisis el contundente y grave señalamiento que el narrador le hace al Partido Comunista Salvadoreño (referido como “partido tan antiguo” y de “tanta experiencia”), al atribuirle la responsabilidad de no haber

promovido el marxismo-leninismo entre los trabajadores, así como la “caprichosa” naturaleza de la dirigencia comunista (referida como “pequeña burguesía”) que impidió a los sectores obrero y campesino la conducción revolucionaria del Partido Comunista en el marco de la lucha de clases en El Salvador.

Además de este delicado tema, de la falta de formación teórica de las masas trabajadoras para asumir la conducción de las organizaciones políticas –como el PCS–, podríamos estimar otro fenómeno generador de una inevitable contradicción en el seno de la clase explotada, entre las bases de las organizaciones sindicales y los dirigentes sindicales militantes de organizaciones político-militares. Una contradicción consistente en la colisión interna de intereses de la misma clase explotada, en el sentido que, por un lado la organización sindical necesita y demanda disponer de y ejercer determinados niveles de autonomía, y que –por otro lado– es puesta en riesgo por los dirigentes sindicales que militan en las organizaciones político-militares revolucionarias, que impulsan la lucha política de clases, que resulta extremadamente urgente para potenciar el proyecto político revolucionario para emancipar a la clase trabajadora en general. Esta colisión entre intereses inmediatos (autonomía sindical y federativa) e intereses programáticos (impulso del proyecto político de clase que eventualmente implica actividades ilegales), se refleja claramente en la reflexión siguiente:

“... Es que aquí el partido –les decía, yo siempre decía el Partido Comunista– (...) nos están poniendo a hacer trabajo que no le corresponde al sindicato, como eso de directivos armados, (...) por ejemplo viene la Policía y me hallan armas a mí, y “bueno ¿Y vos por qué andas armado?” y era cierto, el trabajo de nosotros era la Constitución, los códigos, la ley, eso era, pero ellos cometieron el error de llevarse buenos dirigentes sindicales al monte y dejaron y se abandonaron muchas organizaciones sindicales.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

El hecho que los intereses inmediatos contenidos en la autonomía de las estructuras orgánicas laborales y el necesario impulso de la lucha política de clases, entren en una franca contradicción, constituye un fenómeno propio del desarrollo

dialéctico de la lucha antagónica librada por la clase explotada frente a la clase explotadora; es así que la lucha de clases, no sólo demanda de entrega y disciplina, sino también de un agudo potencial analítico y de altas dosis de habilidad, para saber combinar, con efectividad la “lucha de masas” (sostenida por el movimiento sindical y popular en general) y la lucha político-militar (impulsada por las organizaciones revolucionarias) en una sola dirección: derrotar a la burguesía e instaurar la dictadura proletaria.

En el cierre de la anterior cita transcrita, el entrevistado señala con claridad el “error” atribuible a las organizaciones político-militares, que consistía en dejar acéfalas a las entidades sindicales al incorporar “buenos dirigentes” a las milicias revolucionarias armadas (Harnecker, sin año de edición: 53 y 54), sin hacer nada por garantizar que los organismos sindicales quedaran en manos de nuevos dirigentes preparados y cualificados mediante programas de formación, para asumir eficazmente la conducción sindical en el inminente momento de sustituir a los dirigentes que se iban “al monte”, es decir a integrar las filas de combatientes revolucionarios que operaban fundamentalmente desde lo rural.

Hemos dicho que la conducción ejercida por la “pequeña burguesía” –en el seno de las organizaciones revolucionarias y las entidades sindicales bajo su influencia– padeció de la grave desatención, y hasta obstrucción, de la formación ideológico-política de las bases sindicales. A ese fenómeno puede sumarse la intolerancia de los cuestionamientos y disensiones que mediante el debate expresaban algunos sectores de sindicalistas vinculados a las organizaciones revolucionarias, respecto de algunas decisiones estratégicas en el proceso de la lucha de clases, tal como se nota a continuación respecto del conocido proceso de “Diálogo-Negociación” entre el movimiento político-militar y el Gobierno de El Salvador.

“...cuando supimos del planteamiento de negociación, hubo sectores de obreros que dijeron: “hey no, eso no está correcto”. Claro eso era ¿Estar contra quién? Contra la jefatura, ¿Quién era la jefatura de las organizaciones? Si no mire cómo está ahora, es la



pequeña burguesía, esa clase es vacilante; si no fueron vacilantes, (...) estuvieran dirigiendo al pueblo de otra manera.””

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Como bien notorio resulta, el entrevistado enuncia juicios de valor sobre la conducta de la pequeña burguesía –evocándola con el rol de jefatura– tanto de la conducta desarrollada durante las décadas en estudio, como en la actualidad. En la cita siguiente, el entrevistado va más lejos al cuestionar la naturaleza revolucionaria de las dirigencias de las organizaciones político-militares, en el sentido que les atribuye haberse amparado al planteamiento marxista leninista solamente de forma verbal o teórica, pues sus actuaciones eran contrarias a los postulados centrales de tal planteamiento.

“...las dirigencias de las diferentes organizaciones (...) político militares se decían ellos. (...) algunos trabajadores hemos ido descubriendo de que en realidad todas esas corrientes que se decían marxistas-leninistas, eran producto de la influencia del Revisionismo...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

Con el final de esta cita se completa la crítica formulada por el entrevistado a las dirigencias de las organizaciones político-militares salvadoreñas (de los años 70's y 80's del siglo XX) en el sentido que el Revisionismo (conocido también como Reformismo) es promovido por su base social, integrada por la aristocracia obrera y por la ya referida pequeña burguesía, que se relaciona con –e integra a– la clase obrera.

Volviendo al contexto de los mecanismos de reclutamiento que las organizaciones político-militares aplicaban a las entidades sindicales para atraerlas bajo su control e influencia, la Resistencia Nacional financió a la FENASTRAS, una práctica que generó daños irreversibles en las organizaciones sindicales integrantes de la federación, en tanto cayeron en la dependencia, perdieron la iniciativa y tuvo cabida el paternalismo, que a la larga –y en la actualidad– han desarrollado profundas raíces. Todo esto muy a pesar del poderío de la citada federación, derivado de la naturaleza

clave y la práctica combativa de los sindicatos que la constituían, según se ve a continuación.

“...FENASTRAS que tenía sindicatos muy estratégicos y muy combativos, (...) su dirigencia había sido influenciada por la Resistencia Nacional, (...) podría hablar yo (...) del financiamiento que (...) fue haciendo poco a poco dependientes a los sindicatos; a las dirigencias las fue haciendo dependientes de, el sostén económico de estas organizaciones [político-militares]; algo así como introducir el paternalismo...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

El sostén financiero –como mecanismo de control y sometimiento– promovido entre el movimiento sindical avanzado, así como el Revisionismo, que regía el pensar, el actuar y los objetivos de lucha de las organizaciones político-militares –exceptuando a una sola de ellas en sus inicios–, fueron dos factores (financiamiento y Revisionismo) que determinaron al movimiento sindical a dejar el agreste sendero de la lucha de clases en El Salvador, para apoyar el proyecto reformista de las organizaciones “revolucionarias” conducidas por la pequeña burguesía.

“...del financiamiento de las organizaciones político-militares a las federaciones o a los sindicatos, eso lo convertía en bastón de mando o sea que FENASTRAS hacía lo que decía la Resistencia Nacional, FUSC hacía lo que decía el Partido Comunista Salvadoreño; entonces si nosotros vemos, tanto la una como la otra o las cinco en su totalidad estaban influenciadas profundamente por el Revisionismo, exceptuando un tanto, cuando se inició o digamos exceptuando un tanto los inicios de las Fuerzas Populares de Liberación, bajo la conducción de Cayetano Carpio, que hizo un esfuerzo de impregnarle más Marxismo a esta organización.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

Con el sostén financiero, que las organizaciones político-militares de izquierda usaron como “bastón de mando” –para conducir a su antojo el movimiento sindical– la dirigencia “revolucionaria” de tales organizaciones, hizo profundos estragos en la consciencia, la iniciativa, la dignidad y la autonomía de las entidades laborales (sindicatos, federaciones y confederaciones) al destruirles por completo el valor

fundamental de la autosostenibilidad, cuya inmediata consecuencia fue el declive, principalmente en el caso del Sindicato de la Industria del Transporte.

“...perder el hábito de contar con sus propias fuerzas a grado tal de que (...) las dirigencias de los sindicatos, no se preocupaban ya de buscar el autofinanciamiento, porque estaba garantizado...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

““...el declive, tuvo que ver mucho las actitudes, (...) de las organizaciones (...) revolucionarias, entre comillas, porque hubo organizaciones que empezaron a financiar a los sindicatos, eso hacía de que (...) aquella consigna de “contar con nuestras propias fuerzas”, se fue haciendo débil, entonces ya ¿La gente para qué iba a organizar si no necesitaba ingresos? Porque ya tenía asegurado el pago de su local, (...) un fenómeno que se generalizó en todas las federaciones...””

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Queda claro entonces que las organizaciones político-militares –usando el “bastón de mando” o sostén financiero– apartaron al movimiento sindical del camino de la Lucha de Clases, para impulsar con éxito el denominado Proceso de Diálogo-Negociación que culminó con los Acuerdos de Paz de 1992, piedra angular de la monumental obra del Revisionismo: la Revolución Democrática (burguesa), cuya principal manifestación se encuentra en la libre participación de la izquierda en: el mercado electoral, las cuotas de representación parlamentaria, alternancia en los gobiernos locales y en la gestión del Gobierno Ejecutivo, con el clarísimo compromiso de promover una administración colaboracionista, de conciliación de clases.

Entre los principales retrocesos ocurridos en el marco de la relación desarrollada entre el SNTITSC y las organizaciones político-militares de izquierda, fue el hecho que aquél renunció de la FENASTRAS, ante la excesiva lucha entre tales organizaciones – por ejercer mayor influencia y control sobre el sindicato en estudio– así como por la franca pretensión de la Resistencia Nacional, de reclutar a los sindicalistas del transporte, al costo que fuere, llegando al extremo de vulnerar la normativa estatutaria sindical. Obviamente que esta renuncia de un enorme sindicato, de las filas de la

FENASTRAS, fue un claro retroceso a la necesaria unidad del movimiento sindical, social y político-militar que la lucha de clases siempre demanda.

“...el Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte tenía la característica de que en su seno se movían las diferentes organizaciones (...) las cinco organizaciones (...) en algunos lugares había influencia del Partido Comunista, en otras de las FPL, en algunas otras del PRTC y de otras de la Resistencia Nacional y hasta el ERP, tenía alguna influencia a través de las Ligas Populares, (...) esa lucha entre ellas, repercutía en el movimiento sindical. Esa, no unidad sincera entre ellos (...) hizo que (...) tomáramos el acuerdo de renunciar de FENASTRAS. Es decir porque la Resistencia quería, como quien dice, reclutar a nuestros elementos y fue una reacción (...) porque violentaban nuestros estatutos...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

Otro sensible retroceso –en el SNTITSC– previo a la renuncia de la FENASTRAS, fue la dispersión producida por la disputada influencia que las organizaciones político-militares incansablemente buscaban asegurar –cada una para sí– sobre los distintos órganos directivos, las subseccionales y las seccionales del sindicato. La dispersión al interior de un mismo sindicato –tan grande, prestigioso y combativo– como el de la industria del transporte, por supuesto que se volvió una retranca para que el movimiento laboral sindicalizado, articulara unificadamente su aporte a la dinámica de lucha de clases en la que ya participaba desde sus reivindicaciones socioeconómicas y sus convicciones políticas de transformación de la realidad.

“...esa dispersión generada por las luchas entre organizaciones no; es decir, cada quien quería tener influencias sobre determinada seccional o subseccional o sobre la Junta Directiva General no, eso no ocasionaba ninguna unidad, ninguna cohesión...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

En la relación que el Sindicato del Transporte sostenía con las organizaciones político-militares, se cometieron algunos errores que perjudicaron mucho a la población sindical, en el sentido que tales errores exacerbaban la persecución que ya

sufría el movimiento laboral, incluso –y principalmente– por acontecimientos en los que se mezcló la actividad sindical con el accionar político-militar, como el que se detalla a continuación:

“...en la década de los 70, no recuerdo exactamente cuándo fue la huelga de la Ruta Cinco, pero que sí me recuerdo en el aspecto de la fecha de que fue cuando la Policía Nacional y la Guardia Nacional detectaron unas bombas y se las llevaron para sus cuarteles, para desarmarlas; (...) unas bombas (...) “cazabobo” y estallaron (...) una en la Policía Nacional y otra me parece que en la Guardia Nacional.”

“...una huelga que estaba planificada que, aunque la Junta Directiva General del sindicato no estaba muy de acuerdo con esa huelga, por la forma en que se estaba haciendo, los trabajadores con la influencia de la FUSS que era prácticamente (...) la federación sindical que estaba influenciada en ese momento por el Partido Comunista o todo el tiempo estuvo influenciada por ellos, allí estuvieron planificando esa huelga. Nosotros lo que hicimos como Junta Directiva General, como irnos a incorporar para que no fueran a ver de que la Junta Directiva General estaba afuera de esa huelga. Pero después también hicimos las valoraciones de esa huelga, que fue una huelga fracasada, y murió un compañero...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Esas bombas referidas en la primera de las dos citas anteriores, fueron encontradas en un local sindical –posiblemente de los sindicalistas de la Ruta Cinco– que habían sido depositadas ahí por militantes de una organización revolucionaria, en una fecha bien cercana a la realización de una huelga. Al final, en forma clara, el narrador considera que se trató de una “huelga fracasada” con el saldo de un compañero muerto. Este detalle confirma que, si bien la Resistencia Nacional tenía influencia en la Junta Directiva General del SNTITSC, a través de la FENASTRAS, nada impedía para que otras organizaciones político-militares como el Partido Comunista-Fuerzas Armadas de Liberación, ejercieran también influencia en algunas seccionales o subseccionales del mismo SNTITSC, a través de otras federaciones, como en el caso de los directivos sindicales de la Ruta Cinco que se relacionaban con la Federación Unitaria Sindical de El Salvador (FUSS).

Reiterando esas influencias que el Sindicato del Transporte recibía de las organizaciones político-militares, a través de las distintas federaciones, claramente se

identifican los vínculos que públicamente eran bastante conocidos: FENASTRAS - Resistencia Nacional, FUSS - Partido Comunista y –según la próxima cita– Federación Sindical Revolucionaria (FSR) - Bloque Popular Revolucionario (BPR) - Fuerzas Populares de Liberación (FPL).

“...dice Lenin (...) la organización de los trabajadores tiene que ser lo más amplio posible, pero la organización para tomar el poder, esa tiene que ser lo más clandestina posible (...) hubo una confusión en ese entonces que (...) –la Policía, la Guardia Nacional, la Policía de Hacienda, etcétera,– encontraban motivos suficientes, para acusar, digamos a un sindicalista de estar metido en la cuestión política; es decir, en la política militar, entonces, vemos nosotros de que, ser muy cuidadosos (...) es decir, esa es una buena experiencia, (...) no mezclar –digamos– de la manera en que se mezcló (...), en esa oportunidad. (...) era un secreto a gritos que la FENASTRAS tenía influencia de la Resistencia Nacional, (...) un secreto a gritos que el PC tenía influencia sobre la FUSS, por ejemplo; un secreto a gritos (...) que tal organización tenía influencias sobre la FSR, por ejemplo; todo mundo ligaba a la FSR con el Bloque. A los compañeros cuando los llevaban detenidos, los acusaban de estar ligados con las FPL.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 7 de diciembre de 2010)

La paráfrasis que el entrevistado hace de la afirmación del conocido mentor del proletariado mundial –Vladimir Ilich Uliánov, mejor conocido por Lenin– al inicio de la cita precedente, podría estimarse como una especie de “lección aprendida”, pues de inmediato explica –desde sus recuerdos y experiencias– los graves e ingenuos descuidos en que los sindicalistas incurrían al “mezclar” el trabajo de las organizaciones laborales con el de las organizaciones político-militares, enfatizando tales descuidos –más bien crasos errores y faltas disciplinarias– al concluir indicando las vinculaciones ya referidas entre el SNTITSC, las federaciones sindicales y las organizaciones político-militares, que ya eran de conocimiento público y que facilitaba la estrategia represiva de los aparatos de exterminio gubernamental.

Esta reflexión del narrador que evoca la tesis leninista, de saber separar las estructuras orgánicas del trabajo sindical, de las dedicadas a la actividad política conspirativa, es coincidente con la reflexión que hace otro de los narradores, quien agrega otros elementos como: el trabajo de infiltración policial en la estructura sindical,

los extremos cuidados al momento de plantear o promover determinados asuntos en el sindicato y de sus consecuencias, así como de lo difícil que era tratar con dirigentes vinculados a las organizaciones políticas; todo esto según la cita siguiente:

“...vimos también que la organización y no solo el Sindicato [Nacional de Trabajadores] del Transporte sino que todas las organizaciones laboral[es] las estaban politizando (...) alrededor de los partidos, y eso lo consideramos nosotros no bueno, porque ya había una guerrilla bastante fuerte y nosotros trabajábamos abiertamente, no era ese el trabajo de los sindicatos, sin embargo a la FUSS, todo mundo sabía que allí estaba metida la Resistencia Nacional y (...) –como decía alguien– los van a agarrar como así “de pechito” decía y eso fue cierto, nos mataron mucha gente, acusándonos de trabajar con la guerrilla, la policía estaba por todos lados y yo a veces hasta pienso que nosotros tuvimos dirigentes que eran policías, nada más una sospecha que sí estaba bastante inundada o sea que todo lo sabía la policía, si allí no podíamos hacer nada sin que ellos lo supieran; por eso es que a veces con los más de confianza, cuando hablábamos algo lo hacíamos fuera de grupos porque era hasta peligroso por supuesto; (...) después llegó otra clase de dirigentes que ya no con ellos era bien difícil discutir, sino que las cuestiones ya eran como impuestas, entendíamos nosotros que esto venía ya de las organizaciones políticas y también teníamos algún temor porque eran fuertes...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

No obstante que al final de la cita anterior, el narrador advierte que algunas “cuestiones” eran “como impuestas” por parte de las “organizaciones políticas” en perjuicio de la autonomía sindical, la dinámica de lucha de clases se desarrollaba a través de apoyos interorganizativos simbióticos y mediante acuerdos de articulación de los diferentes tipos de lucha.

### **3. Las Brigadas Obreras**

Más que oportuno, es justo aproximarnos a una entidad que –sin aparecer tan relacionada en los párrafos anteriores– constituyó un organismo de naturaleza y actividad política-militar que se acercó bastante a una especie de organización ideal –o imaginada por los trabajadores convencidos de la inevitable y urgente lucha de clases– a juzgar por la composición social, los aportes políticos, organizativos, militares y otros

aspectos más con los que esa organización contribuyó a la lucha sindical, con visión de transformación social. Así, este apartado cierra con algunos factores que determinaron el final de las Brigadas Obreras –organización a la que nos estamos refiriendo– cuya ejemplar actividad dejó una imborrable huella en el recuerdo de dos –de los tres– dirigentes sindicales entrevistados en la presente investigación.

Haciendo honor a su nombre, Brigadas Obreras (en adelante BO), fue una organización creada por trabajadores salvadoreños, en forma independiente de las cinco fuerzas político-militares que en octubre de 1980 constituyeron el FMLN (FPL, ERP, FARN, PRTC y FAL-PCS), aunque se dice también, que un “desprendimiento” (de algunos integrantes) de una de las cinco organizaciones anteriores, contribuyó a la fundación de las BO. Un motivo central para el surgimiento de esta organización, se encuentra en la clara intención y la justificada necesidad de los trabajadores de contar con un instrumento de lucha integrado y dirigido mayoritariamente por dos amplios sectores de la clase trabajadora: obreros y campesinos, como un binomio de garantía determinante para avanzar hacia el derrocamiento de la clase dominante, en tanto que entre sus postulados básicos encontramos: la intolerancia a la idea de “negociar” con la clase dominante, tal como lo hizo –y lo sigue haciendo– la pequeña burguesía, acusada de utilizar el heroísmo proletario, campesino y popular, para entrar a mercadearse en el sistema político representativo de la burguesía local.

“...alternativamente a esas cinco grandes organizaciones con muchos recursos, también los trabajadores hicieron sus organizaciones...”

“...las Brigadas Obreras (...) no (...) fue creada exclusivamente por los obreros, sino que fue un desprendimiento de una organización de las que se había creado (...) mayoritariamente obrero y campesino, eso le dio otro carácter, otro contenido; es decir, se veía la necesidad de transformar la sociedad y se veía la necesidad de oponerse a negociar con la clase dominante; entonces claro eso iba en contra del pensamiento de la pequeña burguesía, que buscaban negociar para compartir, como están compartiendo ahora y van a seguir compartiendo, mientras no exista una línea verdaderamente proletaria.”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre 2010)



Sobre la naturaleza política o militar de las BO, se ha dicho que era una organización más política que militar; sin embargo, es merecido hacer notar que la lucha militar de las BO, estuvo al servicio de la lucha huelguística promovida, sostenida y desarrollada por la clase trabajadora, integrada también por el movimiento sindical del transporte, un sector apoyado con la creación, entrenamiento y desarrollo de las autodefensas, un instrumento táctico militar determinante para contrarrestar la represión más descarada y mortífera de la patronal y el gobierno a su servicio, al momento que éstas arremetían contra toda expresión de lucha huelguística para desbaratarla o aniquilarla. Aún con todo ello, el trabajo de las BO siempre estuvo más inclinado al proceso de lucha de clases por el que atravesó el sector obrero, que incluye al Sindicato de la Industria del Transporte; así lo denota el párrafo próximo.

“...las Brigadas Obreras (...) eran menos militares que políticas (...) la cuestión militar se fundamentaba (...) en la autodefensa (...) se realizaba mucha huelga y había necesidad de preparar la autodefensa; es decir, hablar de las Brigadas Obreras, como un ente militar, con un desarrollo militar, diríamos que el necesario para la autodefensa de una huelga; (...) estaba más orientada al trabajo (...) en el movimiento obrero...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre 2010)

La necesaria y determinante táctica de las autodefensas en el seno del Sindicato del Transporte, es reiterada por el narrador, al recordar que toda huelga estaba amenazada, no sólo por los cuerpos represivos estatales como la Guardia Nacional (GN) y la Policía Nacional (PN) –según se verá más adelante– sino también por los aparatos de exterminio, de ultraderecha, como el caso de los feroces Escuadrones de la Muerte.

“...no había huelga que no fuera amenazada en aquel entonces por los Escuadrones de la Muerte, entonces estas Brigadas Obreras tuvieron la concepción de desarrollar la autodefensa que (...) fue bien destacada (...) esta creación de la autodefensa en una empresa (...) Transportes a La Libertad (...) los Escuadrones quisieron (...) desbaratar una huelga, en una noche, pero estaban los grupos de autodefensa (...) lograron repeler el ataque, eso evitó que hubiese víctimas...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Ante el oportunismo de la pequeña burguesía –dirigente de la mayoría de organizaciones político-militares de la época– y debido a la notoria incompatibilidad de los intereses de esa capa social, con los intereses y aspiraciones del proletariado y campesinado pobre, éstos decidieron constituir y acrecentar las filas de las BO, cuya composición social fue estrictamente obrera, principalmente constituida por trabajadores de los sectores transporte y construcción, quienes buscaban y querían ir más allá de un proyecto revisionista o reformista, es decir, totalmente comprometidos – hasta las últimas consecuencias– con la revolución proletaria y no la revolución democrática-burguesa que conducía y consumó la pequeña burguesía –aunque a medias– en 1992, con los Acuerdos de Paz firmados con la burguesía salvadoreña, representada por el Gobierno de Cristiani Burkhard, bajo la presión de la burguesía transnacional, representada por su aparato de hegemonía mundial, la Organización de las Naciones Unidas.

“...las Brigadas Obreras, en su mayoría, en realidad éramos obreros, que unos estaban en el transporte, otros en la construcción pero en realidad éramos obreros.

Quiero hacer esta diferencia, que no éramos intelectuales, verdad, y que como obreros habíamos tomado conciencia de que había que transformar la realidad.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

“...tenía que ser obrero o (...) hijo de obrero para que fuera miembro de las Brigadas Obreras; entonces (...), da la casualidad de que en esa huelga se compuso un equipo de autodefensa de hijos de obreros verdad y esos habían aprendido algunas técnicas, como la fabricación de algunos pequeños explosivos para, digamos no letales, pero por lo menos, para sorprender al que llegaba a reprimir...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre 2010)

En esta última cita, se aclara la reiterada consigna –literalmente tomada del nombre de la organización– pues las personas integrantes de las BO debían ser obreros o hijos de obreros, en el entendido que sólo así se podría garantizar la posición clasista proletaria, principalmente en los momentos más decisivos de la lucha revolucionaria; así mismo, nos encontramos con una clara alusión al desempeño táctico en concreto (combates con armas de fuego y explosivos seguramente artesanales) que realizaban

los grupos de “autodefensa”, frente a los sorprendidos ataques –también armados– dirigidos a la organización sindical, por parte de los aparatos de represión (Guardia Nacional, Policía Nacional) o exterminio (Escuadrones de la Muerte) en el escenario de lucha sindical (locales afectados por las huelgas).

Dos situaciones deben quedar claras, al momento de explicarnos el crecimiento de las BO: Primero, la influencia de esta organización en el SNTITSC sólo fue ejercida a través de muy pocas personas, precisamente por la clandestinidad y conspiración que lógicamente se necesitaban para ir consolidando el trabajo organizativo y no exponerse a los riesgos de ser detectados por los aparatos de inteligencia estatal. Segundo, a las BO sólo ingresaban personas con alto nivel de avance en cuanto a formación teórica, praxis política-social-organizativa y probada disciplina, de manera que entrar a las BO, sin duda significaba someterse a todos los requerimientos, exigencias y sacrificios que todo militante revolucionario ejemplar debe estar en disposición de asumir y cumplir.

“...no podemos generalizar en que el Sindicato del Transporte como tal recibe la influencia de (...) las Brigadas Obreras.”

“...surge un vínculo digamos y, con el elemento avanzado...”

“...en el Sindicato [Nacional de Trabajadores de la Industria] del Transporte se desarrollaron grupos más avanzados que otros y esos grupos más avanzados, pedían su incorporación a las Brigadas Obreras...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre 2010)

Las BO alcanzaron cierta influencia en la membresía del SNTITSC, debido a que ejercían presencia –con sus militantes– en cada una de las subseccionales sindicales, que a pesar de ser la más pequeña expresión dirigente, era la más numerosa en la estructura orgánica y funcional del referido sindicato, que se había extendido a una importante cantidad de rutas urbanas (de San Salvador) y rutas interurbanas o interdepartamentales, como el caso de las controladas por la empresa Transportes a la Libertad. A pesar de esa considerable expansión de las BO, el narrador advierte que faltó una “buena orientación” ideológica y política. En sentido contrario entonces, puede entenderse que las BO –en igual o parecida forma que sus similares– dieron una

orientación ideológica no muy buena al movimiento sindical salvadoreño del transporte y la construcción, orientación cuyo origen es ubicado en el año 1956, cuando comenzó el cambio de pensamiento de los partidos comunistas en todo el mundo.

“Las Brigadas sí, tenían elementos en cada subseccional, habían logrado eso, desgraciadamente no teníamos la buena orientación ideológica (...) política, y, claro lo que ellos tenían lo transmitían, (...) todo se deformó a partir de 1956, cuando empezaron a transformar el pensamiento de todos los partidos comunistas en el planeta entero...”

(Maximiliano Castro, entrevista del 30 de julio de 2010)

A pesar de la orientación ideológica-política con la que las BO influenciaron a las bases del SNTITSC, uno de los dirigentes de éste –y militante de las BO– reconoce que tal orientación le permitió a los sindicalistas, neutralizar o superar la conducción pequeñoburguesa, apartada de los intereses proletarios, una capa social compuesta por personas con mucho desarrollo intelectual, pero con ingredientes conductuales dañinos para el avance y el desarrollo de la lucha de la clase trabajadora, mayoritariamente obrera y campesina.

“...había una organización: Liga para la Liberación que, por medio de las Brigadas Obreras o (...) con esa viñeta se acerca (...) a los sindicatos, y pues muchos recibimos la formación, (...) política que ellos planteaban. Así es que, pienso (...) que fue un rompimiento, porque nos permitió, como obreros, desarrollarnos, (...) con muy poca dirección pequeña burguesa, y si (...) había mayoría de obreros y eso permitía, muchas veces contrarrestar algunas disposiciones de la dirección pequeñoburguesa, (...) en el sentido no porque sean intelectuales, sino por los hábitos...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre 2010)

Entre los resultados más importantes que pueden rescatarse de la articulación entre el Sindicato de la Industria del Transporte y las Brigadas Obreras, encontramos que éstas se regían por tres principios básicos: el respeto a la autonomía sindical, el trabajo desinteresado y el acompañamiento solidario. A continuación un pasaje que refiere esos tres elementos del accionar político de esa organización cercana al sindicato.

“...las Brigadas Obreras se caracterizó porque nunca al sindicato quisieron plantearle lo que tenía que hacer (...) siempre se comportaron en el afán de organizar más gente para el sindicato, pero que sí en todo momento en las huelgas donde estaba el sindicato, de repente veíamos nosotros que andaban algunos agentes allí...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

El respeto a la autonomía organizacional, la encontramos claramente expresada en el hecho que “nunca” las BO indicaron al sindicato “lo que tenía que hacer”, muy lejos de eso, el narrador afirma que la conducta de la militancia de esa organización amiga (BO) “siempre” estuvo encaminada –principio de trabajo desinteresado– al genuino interés de “organizar” más personas para el movimiento sindical, en este caso del transporte.

El tercero de los principios –acompañamiento solidario– queda evidenciado en el hecho que los militantes de las BO, se presentaban a todas las huelgas promovidas o acompañadas por el SNTITSC, aún a pesar de todos los riesgos de enfrentar –como hemos dicho antes– la represión de la GN y la PN o desafiar los feroces ataques disuasivos o de exterminio de los Escuadrones de la Muerte. Sin duda que estos riesgos que se tomaba la militancia de las BO, eran un elemento de mérito y prestigio ante el movimiento sindical de los sectores transporte y construcción; todo ello en el contexto de asumir la importante labor defensiva del sindicato y las huelgas.

La visión radical de lucha frente al enemigo de clase, que en el seno de las BO se cultivó en sus orígenes y desarrollo, permitió fijar posiciones bien coherentes entre sí –extendidas a la membresía del SNTITSC– frente a distintas coyunturas nacionales, en el marco de un creciente proceso de choque interclasista, tal como vemos en estas citas siguientes.

“...en el 72 [año 1972], (...) esas Brigadas Obreras ya participaron en la cuestión del boicot de las elecciones, (...) un proceso de ir desenmascarando los procesos electorales.”

“...¡dos organizaciones! Se opusieron a asistir (...) las dos dijeron de que se trataba de una trampa de la clase dominante, de allí el Partido Comunista, la

FENASTRAS, todos los demás dijeron (...) que ese Golpe de Estado sí era de verdad y que podía ser el inicio del cambio de la sociedad. (...) las Brigadas Obreras (...) dijeron: (...) “no tenemos nada que negociar con ellos.”

“...la gente del transporte ya influenciada por estas Brigadas y gente de los sindicatos influenciados por el Bloque que dijeron no,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre 2010)

La firme negativa de impulsar, acompañar o consentir un proceso de negociación de las organizaciones político-militares con el gobierno de la burguesía salvadoreña, fue siempre una radical y enfática posición de las BO y algunas dirigencias del SNTITSC, con las que articulaba su trabajo; ello queda evidenciado al advertir que uno de los narradores nos explicó que:

“...en todo el movimiento obrero, (...) sindical (...) por lo general los obreros no estábamos de acuerdo de que se negociara; intuitivamente tal vez, porque nuestra formación no llegaba a entender muchas cosas (...) entonces ¿Para qué se había luchado pues? si se iba a negociar después de tantos sacrificios...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

El planteamiento político central de las BO era bien claro, pues se fundamentaba en una visión materialista histórica, de manera que enfatizaba la necesidad de transformar la sociedad mediante la revolución social que debían impulsar las masas trabajadoras, en una inevitable dinámica de lucha de clases. Sin embargo, muy carentes de medios, las BO –a pesar de tener una mayoritaria influencia entre las bases del SNTITSC– no lograron un desarrollo suficiente para poder avanzar en su proyección histórica-política, pues su militancia terminó absorbida por las otras organizaciones político-militares, que contaban con más recursos –y quizá más experiencia– para ello.

“...una organización –Brigadas Obreras– (...) hizo intentos de construir una tendencia revolucionaria en el seno del movimiento obrero, a partir de los trabajadores jóvenes, a partir de que deberían de conocer el Marxismo Leninismo, desgraciadamente pues, fue una organización que no tuvo los medios para continuar, y las otras tenían capacidad de absorberla y así sucedió.”

“...quien tenía mayoritariamente, relativamente mayor (...) influencia, eran estas Brigadas Obreras que no alcanzaron a desarrollarse, porque fueron absorbidas por una de las organizaciones de las cinco...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Uno de los principales aportes –quizá el más significativo y determinante– que hizo las BO a la lucha económica y social que libró el SNTITSC, consistió en el apoyo y defensa de las huelgas y de los trabajadores que las impulsaban. La entrega, el heroísmo y la permanente disposición al combate de la militancia de las BO, para asumir las causas sindicales y enfrentar todo tipo de agresiones provenientes de los cuerpos represivos del Estado (GN, PN y similares), así como exponerse a los correspondientes riesgos y consecuencias, fue un proceso simbiótico entre la organización laboral y el organismo político-militar que impulsaba la revolución social, aún desde los más frecuentes actos de legítima protesta, que se convertían en verdaderos enfrentamientos tácticos con las fuerzas represivas gubernamentales, es decir, verdaderas batallas donde se ponía en juego la libertad, la integridad física y hasta la vida. A continuación un episodio anecdótico que ilustra muy bien lo afirmado.

“...yo trabajaba en la Ruta Veintisiete, pero estaba dirigiendo la huelga allí en la Ruta Veintiuno, (...) llegó la Guardia Nacional, (...) los mismos trabajadores y que llegaron unos miembros de las Brigadas Obreras, comenzaron a buscar botellas y a hacer las bombas “Molotov” en ese momento. Cuando llegó la Guardia, se encendieron todas las mechas de las botellas y se les gritó pues a los guardias cuando ellos estaban diciendo que nos iban a sacar. Les dijimos que entraran, pero que se iban atener a las consecuencias porque en ese momento esa empresa se acababa...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Seguramente por la firme disposición de llegar a las últimas consecuencias (sindicalistas y militantes de las BO), los guardias se retiraron del lugar y fue así como la huelga continuó y se abrieron negociaciones con el Ministerio de Trabajo con la intervención de un organismo de Derechos Humanos, según el mismo narrador citado.

Las jornadas huelguísticas contaban siempre con la presencia de militantes de las BO que –aunque no fuera advertida por la gente del SNTITSC– llegó a funcionar como

una táctica militar neutralizante de las arremetidas armadas que la Policía Nacional y otros cuerpos represivos ejecutaban contra los sindicalistas, aún al final de las huelgas, tal como se detalla en los siguientes pasajes.

“...era una sola huelga, porque estaba la Ruta Veintiuno, Trece, Catorce y quince y la de Transportes a La Libertad; entonces, nos extrañó tanto, (...) como a las dos de la mañana, cuando sentimos (...) fue la balacera que se armó. (...) no sé si fue buena suerte o mala suerte, pero allí estaban afuera los de las Brigadas Obreras y se agarraron a balazos con la Policía...”

“...los de las Brigadas Obreras les lanzaron fueron unas bombas de contacto y fue que los hicieron retroceder casi hasta el Parque “Bolívar” allí es donde ellos se vieron obligados a pedir refuerzos, cuando ya llegaron los refuerzos, ya entraron los uniformados y también ellos.”

““...todos los trabajadores que estaban allí, dijeron: “bueno, somos trabajadores de la empresa y aquí trabajo de cobrador, de motorista” y pienso que también fue una actitud muy positiva, muy valiente de los trabajadores, cuando vieron que estaban los miembros de las Brigadas Obreras y no los delataron, sino que dijeron pues que allí trabajaban también, entonces les explicamos que, el Compañero Campos Mendoza y yo éramos miembros de la Junta Directiva General y que esa noche en la madrugada había terminado la huelga y que estábamos esperando que amaneciera para entregar las empresas...””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Además de la carencia de medios –como una de las principales causas de su extinción– las BO enfrentaron tres problemas determinantes más de fondo: la dirigencia caudillista, el espionaje por infiltración y el exterminio físico.

““...la conducción de las Brigadas Obreras, nosotros lo estábamos viendo como que estaba alrededor de un hombre, que no había una conducción colectiva; que estaban tomando determinaciones, (...) no era una estructura muy definida, pero habían ciertos niveles; pero en esos niveles, algunas cosas había que conocerlas, pero habían veces que se tomaban decisiones, que en otra instancia no se conocían y sólo pasaban por encima de esa instancia, de ese organismo que estaba allí creado y hacían lo que querían; entonces dijimos: “no debe de funcionar así”...””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)



En este pasaje se revela una visión crítica y un profundo sentido de preocupación entre los dirigentes sindicales del transporte vinculados a las BO, cuya aparente “conducción” era ejercida por “un hombre”, en lugar de un organismo colegiado garante de una organización política-militar más democrática, en manos de una “conducción colectiva” respetuosa de “ciertos niveles” e “instancia[s]” que constituían parte de una posible estructura establecida, de manera que no se procediera al antojo de quienes “hacían lo que querían”.

Como elementos de cierre de este apartado, posiblemente muy determinantes en la desintegración y debilitamiento de las filas de las BO, encontramos la infiltración y el exterminio físico de dirigentes sindicales, tal como se alude a continuación.

“No llegó, (...) preguntamos a la casa de él, y dijeron que no había llegado y (...) estaban preocupados (...) pero creían de que andaba en alguna actividad sindical (...) sacamos un par de campos pagados; (...) pero jamás se encontró el compañero; (...) una de las cosas que manifestaban era de que algunos miembros de la organización –y que también eran miembros del Sindicato del Transporte– como que lo habían secuestrado,...”

“De las Brigadas Obreras; entonces, y estos dos que participaron, prácticamente son dos de los que eran delatores (...), entonces creemos que ya venía esa cosa desde ya hace tiempo, ellos ya venían colaborando con el gobierno.”

“...después es que nos damos cuenta, que alguien nos decía: “miren, es que El Mechudo parece que alguien tuvo que ver en esa cosa”. Yo recuerdo que alguien yo le pregunté, mirá le digo: “¿Qué pasó con El Mechudo?”; se lo dije tan de repente (...) como que no encontró mucha explicación, se quedó hasta pálido cenizo y él sólo me dio otro nombre de otra, de otro miembro, de las Brigadas Obreras, que no era del transporte; y lo abordé también...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“El Mechudo” era el sobrenombre del Secretario de Cultura del Sindicato Nacional de Trabajadores la Industria del Transporte Similares y Conexas, de quien el entrevistado sólo recuerda el apellido Dueñas, que fue “secuestrado” y desaparecido, según se afirma en la entrevista citada, por dos personas que integraban el SNTITSC y militaban en las BO, cuya infiltración no sólo perseguía colaborar con el gobierno, sino también participar en desapariciones físicas como la relacionada en este párrafo.

#### **4. Las diferentes modalidades de la represión**

La dirigencia y las bases del SNTITSC –igual que gran parte del movimiento sindical salvadoreño– durante los años 60, 70 y 80 del siglo XX, enfrentaron una feroz política de hostilidad, persecución y aniquilamiento, planificada y ejecutada permanentemente por la patronal, en alianza con agentes, dependencias y estructuras estatales. Las tácticas represivas eran ideadas y dirigidas contra la institución sindical y sus activistas más activos y ejemplares; entre la diversa gama de modalidades represivas aplicadas, encontramos desde la promoción de juicios falsos, pasando por el cooperativismo antisindical, los cateos incesantes y las capturas indiscriminadas, hasta la desaparición forzada y el exterminio físico de motoristas a plena luz del día, frente a numerosos testigos: los usuarios del transporte colectivo.

Es dignificante advertir que –frente a la constante, desproporcionada y cada vez más rabiosa represión patronal y gubernamental– los sindicalistas y sus aliados, supieron: (a) contrarrestar las crecientes arremetidas de esa represión, a través de los grupos de autodefensa mediante el enfrentamiento armado; (b) desafiar la persecución desde el activismo clandestino y asumir las consecuencias de la solidaridad intersindical. A pesar de todo este proceso –abnegadamente protagonizado por las bases sindicales y sus dirigencias– el declive comenzó a gestarse a partir de la segunda mitad de la década de los años 80.

Una de las estrategias persecutorias impulsadas por los empresarios del transporte, en contra de los directivos sindicales, consistía en iniciarles procesos judiciales, argumentando que éstos amenazaban de muerte a aquellos, pero el objetivo final de tales procesos era despedir a los directivos sindicales de los centros de trabajo y obviamente diezmar las dirigencias para disminuir la fuerza de la organización sindical.

“...los asesinatos de los compañeros en la Ruta 33, están enmarcados (...) en esa primera parte de la década de los 70's y si hablamos de la represión, de los juicios (...)

que hacían las patronales a los directivos sindicales, para correrlos de las empresas, le estoy hablando de finales de los 60's (...) cuando le hacían juicios falsos, yo le mencionaba a usted la figura aquella de *amenazas a muerte condicionada* que, decían que era excarcelable (...) puede imaginarse lo que había pasado en materia de represión, en esa primera mitad de la década (...) la otra mitad de esa década, la represión ya estaba al máximo; pero también la organización política de los trabajadores se había desarrollado, a grado tal que, (...) nos sentíamos orgullosos –en aquel entonces– de que nuestro sindicato, había sido como (...) un vivero para mucho elemento avanzado, para incorporarse a la lucha político militar.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Es oportuno destacar que si bien la patronal –con toda la tolerancia, el apoyo y la coautoría gubernamental– había llevado su estrategia represiva “al máximo”, también los trabajadores, en el ámbito de organización política (más allá de lo legal) alcanzaron un potente desarrollo, hasta el punto de sentirse “orgullosos” porque el Sindicato de la Industria del Transporte fue un “vivero” de personas avanzadas que pasaron a integrar las organizaciones dedicadas a la “lucha político militar”. Este sentimiento de orgullo puede atribuirse a que muchos trabajadores sindicalizados, seguramente entendían este tipo de lucha (política-militar) como el nivel o modalidad de enfrentamiento más sacrificado y heroico de la lucha de clases, en tanto que por esa vía, entregaban su vida para resistir y llegar a derrotar el régimen de muerte de la clase explotadora, que ya había desatado contra los organismos, los principios, las prácticas, las bases y las dirigencias sindicales que demostraban su compromiso con el ideario de la revolución social.

Muy aparte de la sutil apariencia antisindical que tenía el proyecto de cooperativización de los trabajadores del transporte –sindicalizados o no, dirigentes o bases– algunos de los sindicalistas que rechazaron y opusieron resistencia a tal proyecto, recibieron el castigo de la desaparición forzada y el exterminio físico.

“...de la muerte de Ricardo Romualdo y de Alfredo Fuentes Barrera, yo diría que, con la venia del régimen, pero es la patronal la que contrató, ex-agentes (...) de la Guardia Nacional, de la Policía Nacional y ellos son los que se encargaban de (...) reprimir a los que no querían hacerse miembros de la cooperativa, anteriormente le había

dicho de la política de cooperativizar el transporte para, debilitar el movimiento sindical, para debilitar el sindicato.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Como parte del amplio catálogo de medidas con las que se sabotó los avances, la expansión y la creciente fuerza del SNTITSC, encontramos dos tácticas más, claramente dirigidas contra la existencia y la lucha sindical: una de ellas consistió en suspender la inversión en las unidades del transporte –guardándolas y desmejorando con ello el servicio– y la otra táctica, fue el envío gubernamental de las entonces denominadas “flotas de auxilio”, que sencillamente eran unidades de transporte con personal diferente al que trabajaba en las empresas donde la lucha sindical ya tenía fuerza.

“...así es que el sindicato, quizás fruto de todas esas represiones que se sufrieron, de todas esas divisiones que se dieron después, empezó a decaer, agregando a esto también el problema de que los empresarios llegaron a decir que no les alcanzaba y ya no invertían en los buses, (...) aparcando pues las unidades y ya las empresas ya no daban el servicio adecuado, entonces el Estado mandó flotas de auxilio y esos ya no eran miembros del sindicato, ni se les podía hablar de sindicato, ya era gente que desconocían incluso sus derechos, desconocían el sindicato y empezaron a trabajar doble jornada.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto 2010)

Por supuesto que los gananciosos resultados de estas dos tácticas, además de inmediatos, fueron múltiples para la patronal, pues además de la reversión de las conquistas y la cultura sindicales –conseguidas con la más esforzada lucha de los trabajadores del transporte– los empresarios del sector, obtuvieron el apoyo estatal mediante unidades de otros empresarios, conducidas por trabajadores sin cultura sindical, quienes desempeñaron el conocido papel del “ejército de mano de obra barata”.

“...producto de la represión, (...) queda la resaca allí y con esa trata la patronal, y con esa quieren darle una vida nueva a la empresa.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto 2010)

Queda claro entonces –con este último pasaje transcrito– que en esa misma lógica de sabotaje y reversión del sindicalismo en el transporte, la táctica paralela más efectiva del empresariado del sector consistió en “tratar” con los trabajadores que habían optado por (o cedido a la táctica de) constituirse en cooperativas y que no buscaran –o no tuvieran intención de– continuar la lucha sindical.

Otra modalidad permanente de la represión, por parte de los diferentes gobiernos –militares y civiles– fueron las reiteradas detenciones sufridas por los dirigentes sindicales y las personas de su más cercana colaboración. Como resulta notorio, se puede advertir que los tres narradores entrevistados, por haber desempeñado las diversas secretarías del SNTITSC, enfrentaron diferentes detenciones de las que ahora dan testimonio; fenómeno de hostilidad que no amedrentó los ánimos de la organización sindical, pues aún en esos momentos difíciles –como las ofensivas guerrilleras– la sede sindical se mantuvo con las puertas abiertas.

“...la represión en contra de compañeros que estuvieron presos, con acusaciones de ser guerrilleros, (...) Salvador Duarte (...) Maximiliano Castro, (...) yo estuve preso, (...) cuatro o cinco ocasiones, la última ocasión en que estuve detenido en la Guardia Nacional, fue después de la Ofensiva Final, (...) ni siquiera en esos momentos el sindicato cerró sus puertas, se mantuvo siempre con las puertas abiertas, dando cabida tanto a afiliados y no afiliados que llegaban en esos momentos, buscando algún refugio. También, decir que nuestra secretaria (...) Marta Imelda Dimas, (...) la llevaron presa y le decían un montón de cosas de que le iban a sacar hasta el niño, que tenía en su vientre, para que dijera algunas cosas...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Además de las acusaciones de integrar la insurgencia armada, con las que se intentaba justificar las insistentes capturas contra los dirigentes sindicales, las fuerzas represivas del régimen actuaban sin ningún principio humanista ni criterio alguno de respeto a la legalidad o la dignidad de las personas, pues llegaron a extremos de salvajismo al detener a Marta Imelda Dimas, sólo por trabajar como secretaria de la oficina del SNTITSC, a quien atormentaron con la vil amenaza de arremeter contra ella y el fruto de su embarazo, como mecanismos de tortura.

Un caso muy ilustrativo de cómo ocurrieron algunas detenciones lo encontramos detallado en las siguientes líneas:

“...habían tres cheros en un carro y cuando me metieron al carro, me dieron en la cabeza y bueno, me tiraron boca abajo (...) y (...) uno de ellos me puso la pistola en la cabeza y me dijo: “Si gritás te mato”. Y yo dije: lo va a hacer, no dije nada pues, (...) me di cuenta yo de que el que me había mandado [a detener] a mí era López Nuila, y al salir de la cárcel me caí, porque allí estuve una semana parado, fijate nos fuimos a meter al Estado Mayor, (...) ya llegamos, nos tuvieron en una sala, (...) mandó a decir: “Que entre solo él, que él venga a mi despacho”. Entonces les dije yo (...) “¿Qué dicen, entro o nos vamos?” “No –me dijeron– entrá, tenemos confianza en vos, entrá”. Entonces yo entré lo saludé y le dije: “Mire, (...) ¿Por qué usted me mandó a secuestrar a mí? Pasé toda la semana pasada aguantando hambre”,...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto 2010)

El entrevistado tomó la valiente decisión –apoyada por sus compañeros sindicalistas– de ir a reclamarle a un alto funcionario militar, a quien consideraba responsable intelectual de su detención, ejecutada como un secuestro con posibilidades de terminar en ejecución sumaria o desaparición forzada, para reclamarle por el grave atropello. Una decisión bastante osada que –a pesar de exponerse mucho a una detención y desaparición colectivas en la “boca del lobo”– se justificó por el propósito transparentante y formativo hacia sus pares sindicalistas, actitud que sólo podía provenir de un liderazgo vigoroso como el de Salvador Duarte, quien trató de comportarse “a la altura de las exigencias”, pues ocupó en varios períodos la Secretaría General del Sindicato del Transporte.

Encontrándose ya en el despacho del Coronel López Nuila y después de haberle hecho el reclamo, nos comparte la respuesta del militar y el intercambio de palabras que sostuvieron.

“...“Mirá sencillamente –me dijo– vos sos comunista” –me dijo el ‘hijueputa’– a mí no dejó eso de darme risa y de incomodarme y le dije: “Mire Coronel, fijese que desgraciadamente yo le garantizaría que el 99 por ciento no sabemos ni qué es Comunismo, sabemos de hambre, sabemos de represión, sabemos... y le dije un montón de mierdas, que se puso a reír, “Mirá –me dijo– la verdad es que para llegar a agarrar a

los malos a veces hay que atropellar a los buenos –me dijo– ese es tu caso, así es que si no sos comunista...” “No –le dije yo– yo trabajo, no soy comunista, trabajo abiertamente y a mí me han llegado a hablar por pura jodaría” (...) y le dije: “no siga tocando a transporte, nosotros somos trabajadores, hay un capitán que nos dijo que había matado a tres con gran cinismo”. Pero bueno, esas eran puras palabras, porque no había fuerza como para agarrar uno a esas gentes y matarlas...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto 2010)

El testimonio transcrito nos revela con claridad varios aspectos importantes. Uno de los principales lo constituye la defensa que el Coronel hizo de la detención ilegal del dirigente, confesando claramente que la estrategia para “agarrar” a los comunistas – denominados “malos”– incluía el costo de “a veces...atropellar a los buenos”. Con semejante afirmación del Coronel López Nuila, se evidencia que el militarismo anticomunista de los gobiernos salvadoreños, consideraba como su función legítima “agarrar a los malos”, una tarea que partía de los siguientes supuestos: Detener ilegalmente a toda persona sospechosa, para “agarrar” a los “malos” no importaba atropellar a los “buenos”; las detenciones, por tiempo indefinido, podían y debían realizarlas los efectivos armados de las fuerzas estatales, vestidos de civil y en carros pequeños; las personas detenidas recibían tratos inhumanos, crueles y degradantes (como tenerles en pié y soportando hambre todo el tiempo que duraba la detención), con la posibilidad de desaparecerlas (en caso que no confesaran) o ejecutarlas instantáneamente (como en el caso que una detención se complicara en el momento de la captura con los gritos del detenido).

Además de las ilegales y prolongadas detenciones –iniciadas con las capturas ejecutadas en plena vía pública y frente a muchas personas– con las que se reprimía al movimiento sindical del transporte, los trabajadores organizados –principalmente sus dirigentes– pasaron a constituirse en objetivo de aniquilamiento de los regímenes gubernamentales, quienes de esta forma –entre muchas otras– buscaban contener el desarrollo y avance que iban logrando las organizaciones político-revolucionarias que de diversas maneras articulaban la lucha con el movimiento sindical.

“...al surgimiento de las organizaciones revolucionarias, también veíamos la represión por parte del gobierno con los diferentes cuerpos de seguridad llamados de esa manera y (...) el sindicato (...) no se escapó, de dar (...) su cuota de sangre, pero no porque estuvieran peleando, sino porque eran bajados de los autobuses, los compañeros y eran sacados del autobús y los mataban frente a los pasajeros pues. Entonces, eso era como una forma de debilitarnos, pero eso lo que hacía era que nosotros teníamos que trabajar más todavía fuertemente, (...) de 30 a 35 compañeros los, muertos durante todo ese proceso.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Así, la estrategia terrorista de Estado, consistió en aplicar el exterminio sistemáticamente selectivo a todos aquellos dirigentes sindicales sospechosos –o acusados– de “ser guerrilleros” o colaborar con el movimiento insurgente impulsado y constituido por las organizaciones político militares salvadoreñas surgidas en los años 70’s.

“...el impacto que tuve y pienso que algunos otros compañeros también, fue de que la lucha había que, no echarse para atrás, sino que era como una cuestión de que nos estaban inyectando más fuerza, para seguir combatiendo con las patronales, (...) contra el gobierno (...) a través de la lucha sindical; (...) “tenían el sartén por el mango” –según decían ellos– y que bastaba decir: “miren ese motorista es guerrillero” pues y entonces lo asesinaban. Sólo (...) en la Ruta Siete hubo como 24, 25, compañeros asesinados...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre 2010)

Variedad de significados se pueden inferir del contenido mismo de las narraciones y de la expresión literal del entrevistado, pueden también destacarse valiosas interpretaciones. El primer aspecto de fuerte contenido interpretable permite destacar que: las ejecuciones de motoristas-sindicalizados realizadas frente a la población usuaria del servicio del transporte, tenían el claro propósito de entronizar el terrorismo de Estado, en contra de quienes se atreviesen a –o estuviesen pensando en– organizarse y –más aún– entenderse con las organizaciones políticas revolucionarias.

Un segundo aspecto digno de resaltar –cuyo significado expresa con claridad el entrevistado– es “el impacto” que tenían los exterminios físicos de los compañeros sindicalistas bajados de los buses, en el sentido que esa campaña de terror se entendía como una táctica de debilitamiento del movimiento sindical, que demandaba trabajar



con más fuerza para mantener la estructura y la dinámica organizativa. Una fuerza proveniente de la indignación, en el sentido que los asesinatos de sindicalistas se asumían como que les estaban “inyectando más fuerza” para “seguir combatiendo” contra “las patronales” y el gobierno, mediante la estructura y la lucha sindical.

Esta interpretación del mismo entrevistado, revela los niveles de conciencia (convicción y determinación) para continuar sosteniendo la lucha de clases, desigualmente ventajosa para la clase explotadora (las patronales y el gobierno) de quienes se afirma que se jactaban de tener “el sartén por el mango”, en el sentido que bastaba con que un empresario del transporte señalara a determinado trabajador como “guerrillero” para que las fuerzas represivas procedieran a su asesinato, mediante ejecución pública en sus horas de trabajo o mediante la desaparición forzada.

Otro actor vinculado al exterminio de sindicalistas, según otro de los narradores, fue los Escuadrones de la Muerte, cuya relación ya está referida en líneas anteriores, como grupos de exterminio –constituidos por los elementos más agresivos de los ‘cuerpos de seguridad’– que arremetían contra los sindicalistas en huelga y ejecutaban las desapariciones o ejecuciones físicas.

“...la Ruta Dos, que sí sufrió una de las represiones más grandes, quizás en la historia del movimiento referente al transporte. El Sindicato de Transporte perdió alrededor de 23 trabajadores asesinados, secuestrados por (...) los Escuadrones de la Muerte.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto 2010)

Un fenómeno considerado –por uno de los entrevistados– como excesivamente doloroso, fue la “traición” de quienes se integraban al sindicato en una labor de infiltración, para informar a las fuerzas represivas del Estado sobre la actividad organizativa sindical, personas calificadas por el narrador como “delatores”.

“...los hechos que se estaban dando con esa represión por parte del gobierno y los cuerpos que tenía como la Guardia Nacional, la Policía de Hacienda –que era– y la Policía Nacional pues... y luego de eso los paramilitares (...) era una situación muy (...) dolorosa, como también dolorosa era el darnos cuenta que cuando alguien traicionaba

pues al movimiento sindical (...) se convertía en un delator (...) pienso que el Sindicato del Transporte no se escapó, porque allí hubieron como unos, 3, 4 miembros que, fueron delatores que colaboraron con el gobierno, con la policía...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

El uso de las palabras “traición” y “delatores”, por parte del entrevistado, evidencia que en el seno del movimiento sindical hubo mucha ingenuidad e indisciplina en el trabajo gremial vinculado a la dinámica de la lucha de clases. Nos referimos a la ingenuidad, en el sentido que se destinaba afecto y confianza en el seno de un organismo legal y abierto –el sindicato– totalmente vulnerable al espionaje estatal, que funcionaba como antesala o paso previo a la infiltración de los colectivos avanzados que incurrían en indisciplina al no compartimentar –de mejor manera– el trabajo que lograban articular con las organizaciones político-militares.

La represión, a través de sus diferentes modalidades y niveles de intensidad, influyó en la consciencia de los dirigentes sindicales, pues el narrador afirmó que:

“...el sindicalismo revolucionario es producto de la Lucha de Clases, es el sindicalismo de los trabajadores a nivel mundial, (...) que nace del sufrimiento, de la opresión, de la represión de una clase contra otra clase...”

(Salvador Duarte, entrevista del sábado 18 de diciembre de 2010)

Esta cita precedente reitera muy bien, que la represión y otras estrategias de control y exterminio, aplicadas a las amplias masas trabajadoras en el plano mundial, son las que van forjando una nueva consciencia, que se traduce en una práctica más cualificada: el sindicalismo revolucionario, negación del sindicalismo economicista, funcional o sistémico, que va más allá de las reivindicaciones inmediatas de mejoría salarial y prestaciones; un sindicalismo con aspiraciones de tomar el poder para acabar con el capitalismo como régimen de organización social y modo de producción económica, que no puede ofrecer más que exclusión, hambre, terrorismo, guerra y genocidio a la humanidad.

La sistemática y permanente represión que –las patronales y sus diferentes gobiernos civiles y/o militares– desarrollaron y sostuvieron como política y estrategia

de contención y aniquilamiento, hacia el movimiento sindical, alcanzó momentos dramáticos en los que se sabía que toda huelga sería reprimida, porque la fuerza y crecimiento de la lucha sindical ya rebasaba –y hasta burlaba– el marco legal determinado por la clase empresarial a través de su gobierno.

Como una respuesta inevitable, los trabajadores organizados y vinculados al movimiento político-social y político-militar, impulsaron una lucha de resistencia y defensa táctica de sus vidas, causas y demandas socioeconómicas, en el sentido que desarrollaron colectivos denominados de “autodefensa”, para proteger a los trabajadores, frente a los ataques de los cuerpos represivos (GN, PN, PH) o grupos de exterminio (Escuadrones de la Muerte) con los que la patronal y el gobierno disolvían las huelgas. Por supuesto que toda esta resistencia armada de los trabajadores –a través de sus grupos de autodefensa– expresaba una singular modalidad de la lucha de clases que se desarrollaba en la lógica de contradicción frente al empresariado y sus gobiernos, en vista que éstos no respetaron la vida, la libertad o la integridad de las masas trabajadoras, como resultado de la total intolerancia de las libertades sindicales y las demandas socioeconómicas más elementales.

“...estamos hablando de una tiranía militar (...) cualquier huelga iba a ser reprimida, (...) aunque se hubieran hecho pasos legales (...) la autodefensa era (...) equipos que se preparaban, por ejemplo para evacuar (...) eso implicaba tener equipos que contuvieran a los cuerpos represivos, mientras se podía desalojar...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Contar con los referidos equipos de autodefensa, no sólo significaba defender la huelga y las demandas que la motivaban, sino también y principalmente, enfrentar el exterminio que la clase dominante promovió como táctica represiva antisindical, a través de equipos irregulares de aniquilamiento, como se detalla en las citas siguientes.

“...era tan importante la autodefensa, fue la Ruta 102 (...) hubo una huelga donde llegaron vestidos de civil y con gorros navarones, la característica de los Escuadrones de la Muerte y en las Cherokees (...) llegaron a reprimir la huelga de Transportes a la

Libertad, que está precisamente en la Cuarta Calle Poniente y Diecisiete Avenida Norte,..."

"...marcó tanto esa huelga, porque ese grupo de jóvenes, logró repeler esa represión (...) ametrallaron con fusiles G-3, mucho autobús, nosotros no conocíamos el poder de esas armas pero ese proyectil atraviesa los chasis de los autobuses, atraviesa los rines de las llantas..."

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

A pesar de la sobrada impunidad, superioridad numérica y armamentista con la que contaban los cuerpos represivos estatales y los ilegales, la huelga de los trabajadores de la Ruta 102, de Transportes a La Libertad, resultó victoriosa y quedó demostrada la capacidad de resistencia –armada– que tenían los trabajadores del transporte, organizados en su sindicato y en los equipos de autodefensa con apoyo de las BO.

"...continuó la huelga no hasta que se logró firmar hasta el último documento en cuanto al respeto de las prestaciones de los trabajadores, (...) esa agresión no definió nada, sino lo que definió es que no pudieron reprimir los Escuadrones de la Muerte a los huelguistas..."

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

En este mismo contexto histórico, también se evoca una huelga, de otro sector laboral sindicalizado, en la que también se advierte la capacidad de resistencia y la capacidad operativa desarrollada por los trabajadores. Así se infiere de la próxima cita.

"...es bien famosa la Huelga de La Constancia, que la Guardia Nacional quiso agredir pero los huelguistas estaban preparados para volar si era posible los tanques..."

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010, párrafo 110)

Una jornada de represión no terminaba con la huelga que había sido atacada, las posibilidades de enfrentar la represión iban más allá de los resultados y el momento final del conflicto obrero-patronal, en tanto que ocurrían exterminios después de las huelgas.

“...se daba la práctica aquella de que los iban a tirar a basureros, terminaban desfigurados y (...) en esta TALL [Transportes a La Libertad] después de esa huelga hubo también represión, perdimos dos cobradores (...) un motorista...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

En el mismo sentido en que agudizaban las contradicciones entre trabajadores y empleadores, las fuerzas del régimen diversificaban e intensificaban sus tácticas represivas, situación que progresivamente fue dificultando mucho más el crecimiento de las organizaciones sindicales, entre ellas el Sindicato del Transporte.

“...el crecimiento (...) a finales (...) de los 70 se dificultaba; es decir, se habían incrementado (...) los cateos a los locales sindicales (...) eran una práctica, digamos cotidiana (...) de los cuerpos represivos.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

A esta incesante estrategia de persecución al movimiento laboral organizado, incisivamente ejecutada con los frecuentes cateos o registros en las sedes sindicales, debemos agregar las numerosas huelgas reprimidas, las capturas y los asesinatos que en ellas ocurrieron. Toda esta diversidad de tácticas –por su sistemática y voluminosa ejecución– fue determinando y profundizando el declive del SNTITSC.

“...en el año 79 [1979], ya había cierto declive en la organización, (...) la represión (...) en esa última parte de la década, (...) los cateos eran tremendos, las capturas eran exageradas, cada huelga era reprimida. (...) en una huelga murió un compañero (...) estaba muy joven y era revisador de la Ruta 8, (...) fue a apoyar otra huelga, la huelga de la Ruta 5. Fue tanta la represión (...) fue asesinado...”

“...en plena huelga y cuando él quiso (...) evacuar, le dispararon, como dispararle a cualquier delincuente...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

La persecución del sindicalismo, la represión de sus huelgas y la abundante variedad de vejámenes que ejecutaban los cuerpos represivos, intentaban ser justificados por el régimen, al afirmar –generalizando– que todas las jornadas huelguísticas y colectividades sindicales, estaba dirigidas e integradas por la

insurgencia armada de la izquierda. Así, cada persona capturada en las huelgas, era vapuleada hasta los más perversos extremos.

“...lo que hacían era: capturar a los huelguistas, llevarlos al cuartel de la Policía o (...) por el Mercado de Monserrat y allí se daban gusto apaleando a la gente...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

“...el régimen y la patronal tomaban a cualquier sindicalista (...) para justificar la represión a cualquier huelga, decían (...) “La Guerrilla” la había ordenado o porque estaba (...) allí;...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

La violencia física, no sólo era aplicada en las bartolinas, sino también –y principalmente– funcionaba como una de las tácticas centrales en el ataque a las huelgas de cualquiera de los sectores laborales.

“...desde 1968 cuando participábamos apoyando a los maestros (...) eran (...) tremendas palizas. (...) la represión ha ido acompañando todo el movimiento –digamos– huelguístico, y todo el movimiento sindical,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Frente a tanta represión –cada vez más diversificada y cruel– las bases y dirigencias sindicales, continuaron resistiendo y desafiando al empresariado y a las fuerzas represivas del gobierno, mediante la continuidad del trabajo gremial y organizativo.

“...para el Sindicato del Transporte no hubo mayor diferencia (...) la represión era tan intensa que, había muchas veces ausencia de gente pues en el local sindical, pero quizás era uno de los locales sindicales que se mantenía con mucha actividad, a pesar de la represión...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Podemos entender entonces que, si bien ese local del SNTITSC no permanecía con mucha afluencia de personas, las funciones del organismo laboral se continuaban desarrollando y el hecho de mantener las puertas abiertas, además de ser una desafiante

muestra de la moral de combate de los trabajadores, también se explicaba y justificaba por la necesidad histórica de resistir –defendiendo la legitimidad del sindicalismo– y no doblegarse a la incesante amenaza del terrorismo estatal burgués.

## 5. Las grandes conquistas

Si en la segunda mitad de la década de los años 60, cuando surgía el SNTITSC, la cuantía de doce colones diarios, era considerada como “un salario bastante abultado” –según Salvador Duarte, en la entrevista del 15 de agosto de 2010– igualmente abultado pudo haber parecido, trece años más tarde, un salario de veintiún colones diarios. Pero este incremento salarial del 75 por ciento, alcanzado al inicio de la década 80, fue más allá de su contenido económico, pues aún a la fecha de esta investigación (30 años después), tal incremento sigue presente en el recuerdo de los protagonistas de ese acontecimiento, al grado que le atribuyen diversos significados, tal como se denota en los siguientes pasajes de las entrevistas obtenidas.

“...las conquistas siguieron, en 1980 –por ejemplo– marca una gran conquista (...) el aumento de salario, dio un salto tremendo, es decir, pasar de 12 colones diarios (...) a 21 colones, por jornada diaria de 8 horas (...) un salto que ningún sindicato pues había logrado eso pues, un 75%.”

“...dos extremos que marcan: 1966, la jornada de 8 horas; y 1980 que marca el aumento de salario (...) del 75 %. (...) un auge, digamos, intercalado con muchas altas y bajas, con mucha represión, con muchas caídas, yo creo que el Sindicato del Transporte, (...) quizás es el sindicato que mayor número de bajas –por decirlo así– tuvo en este proceso,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

A la conquista del incremento salarial del 75 por ciento, se le atribuyen dos significados básicos: primero, el de haber sido “*un salto tremendo*” que “*ningún sindicato pues había logrado*”. El adjetivo de “tremendo”, como sinónimo de gigantesco y enorme, es una clara alusión al inmenso poderío del que ya disponía el SNTITSC en el plano de la lucha económica en ese momento, pues resulta que el

incremento del 75 por ciento, fue la última de las grandes conquistas con la que se concluyó la etapa de resistencia radicalizada del Sindicato de la Industria del Transporte, en tanto que la lucha de clases fue ascendiendo, en la misma proporción que la represión se iba ensanchando contra los trabajadores en general, y en particular contra las dirigencias de las organizaciones sindicales más vigorosas y más temidas por la patronal, como la del sindicato al que nos venimos refiriendo.

El segundo significado básico –atribuido al incremento salarial referido– es una especie de momento extremo de cierre “*que marca...un auge*” del proceso histórico de lucha de clases en el plano económico, precedido de “*mucha represión*”, a grado tal que el narrador afirma que el SNTITSC “*quizás*” llegó a ser –entre sus similares– el organismo más diezmado, pues considera la posibilidad de haber tenido el “*mayor número de bajas*”.

El análisis previo a la decisión de ir a la huelga y la firmeza colectiva para conseguir los objetivos de la misma, fueron dos principios rectores determinantes en el caso de esta importante conquista de cierre del período de resistencia radicalizada del SNTITSC, así se deja entrever en la siguiente cita.

“...llegamos a presionar por un aumento de salario; pero no un aumento (...) que pedía el 100 % para recibir el 3 %, (...) Sino que cuando nos planteamos pedir el 100 %, era precisamente porque habíamos hecho una evaluación de la fuerza con la que contábamos para hacer esa huelga y (...) de 12 colones lograr 24.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Esos principios de análisis previo y firmeza colectiva –rectores del preámbulo y el desarrollo de la huelga– sin duda que fueron parte de los soportes morales e ideológicos de esa jornada huelguística, pero a la vez constituyeron una expresión de la poderosa autonomía del SNTITSC en sus decisiones y actuaciones; sin embargo, la presencia ideológica y la vinculación orgánica desarrollada por algunas organizaciones políticas de izquierda entre la membresía sindical, permitieron erosionar los principios sindicales (análisis previo y firmeza colectiva) al promover en el interior del sindicato algunos argumentos que –paradójicamente– defendían los intereses patronales, que al



fin de cuentas resultaron como retranca para alcanzar el 100 por ciento de incremento salarial originalmente planteado por el sindicato; así de reveladores resultan los siguientes pasajes del testimonio que respecto del tema externó uno de los narradores claves.

“...se habían paralizado algunas rutas para presionar por esa conquista (...) del 100 % de nuestro salario. Pero al interior del sindicato, que ya se movían las diferentes corrientes políticas, había una de ellas que tenía mucha influencia y argumentos (...) como para no haber permitido haber llegado al 100 %. Le quiero decir que teníamos la capacidad para haberlo logrado,...”

“—cuando nosotros llegábamos a informarles de (...) un ofrecimiento de tal aumento— la gente quería quedarse, en menos del 100 % y nosotros decíamos: “hey, hagámoslo ahora que tenemos la capacidad de hacerlo”. Pero había un argumento, (...) “hey, ustedes lo que quieren es matar a la gallinita de los huevos de oro” (...) y decíamos: “hey ¿Que no hemos dicho que vamos a lograr el cien por ciento? ¿Porqué ahora nos dicen eso?”, “¡hey nombre, lo que ustedes quieren es que desaparezca la empresa!” (...) el sector que tenía influencia en el Partido Comunista, eran los que decían que íbamos a “matar la gallinita de los huevos de oro”,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

La lucha de clases desarrollada en el plano económico, fue permanente. En primer lugar, porque entre todos los sectores de la clase explotadora de la época, ninguno es considerado como más “cruel” y “voraz” que el sector patronal del transporte, elemento de juicio respaldado en las próximas citas. Esa permanencia de la lucha económica de clases, también se explica porque la “patronal” buscaba incesante, las más diversas maneras de revertir las conquistas alcanzadas por el SNTITSC.

“...hay patronales textiles, (...) mecánicas, básicas, (...) pesqueras, cafetaleras, pero ninguna patronal es tan cruel y tan voraz como la del transporte; (...) esto nos mantenía en una lucha constante, es decir, la patronal siempre insistió en violar las conquistas, la respuesta del sindicato era inmediata, se había desarrollado ese mecanismo de responder inmediatamente, así es que (...) la lucha de clases (...) enmarcada en lo económico se mantuvo hasta el final digamos,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Esa “lucha constante” a la que se refiere el narrador, podemos estimarla como la fiel confirmación de una de las leyes fundamentales de la Lógica Dialéctica, ampliamente conocida como “*unidad y lucha de contrarios*”, pues tanto la patronal, por un lado, y los trabajadores, por otro, con sus intereses, prácticas y proyecciones totalmente contrapuestas, son los aspectos contrarios que se encontraban en simultánea unidad y lucha. Ello es así, en tanto la patronal, para mantener sus ostentosas condiciones de vida, debía seguir unida a los trabajadores, pero para sobreexplotarles su fuerza de trabajo, al extremo de duplicarles la jornada laboral y exigir a cada persona, un rendimiento equivalente al de tres personas, según lo hemos visto en párrafos y citas anteriores.

Es decir, una patronal unida a las masas trabajadoras, para exprimirles al máximo su fuerza productiva, y al mismo tiempo en lucha con esas masas, para seguir imponiendo sus mecanismos de explotación –a través del reiterado pisoteo de las garantías y derechos laborales– con el propósito de hacer retroceder a los trabajadores en sus avanzadas conquistas y prestaciones, arrebatadas a fuerza de lucha huelguística.

En similar forma, las y los trabajadores, en su condición de sector de clase explotada, carente de todo medio de producción, seguía históricamente determinado a conformar unidad con el sector patronal del transporte, en tanto que este rubro de la economía no sólo es un servicio funcional a la reproducción del sistema capitalista salvadoreño, marginal e incipiente, sino también como alternativa ampliamente extendida –el servicio de transporte– permitía a los trabajadores vender su fuerza de trabajo.

Así, el sector del servicio de transporte (patronos y trabajadores), en el seno de la sociedad salvadoreña capitalista de las décadas 60 y 70 del Siglo XX, constituían una unidad dialéctica, cuya dinámica de contradicciones se va redefiniendo, replanteando y reorientando, a favor o en contra de alguna de las partes contrarias en lucha, que se reproduce en uno o en otro sentido y que además es inevitable e interminable, de allí su carácter dialéctico.

Entrando al ámbito subjetivo de los significados atribuidos a la lucha de clases, por quienes en las referidas décadas fueron sindicalistas en El Salvador, vemos que esa lucha ya no se expresaba únicamente en su dimensión económica, sino también social y política, pero también psicológica, así podemos inferirlo del siguiente pasaje de entrevista.

“...esa lucha había sido tremenda y sus raíces eran también profundas. Tanta humillación, tanta represión de la patronal, de que hasta yo sentía que nos gustaba luchar, (...) defender nuestras conquistas, lo hacíamos con mucho gusto. Entonces nosotros teníamos ese salario hasta 1980; (...) a pesar de que nosotros considerábamos que no teníamos la fuerza con que habíamos contado a mediados de los 70; para nosotros fue un reto digamos el 1980,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Resulta evidente que, para los sindicalistas del transporte, toda la carga de la represión patronal y las innumerables humillaciones sufridas, se acumularon tanto que después de haber avanzado en las conquistas laborales, la lucha sindical y la defensa de tales conquistas llegaron a ser actividades que les “gustaba” realizar; un factor de satisfacción colectiva que –en el año de 1980– aún sin contar con la misma fuerza de “mediados de los setenta”, fue un importante punto de apoyo para impulsar una batalla más por incremento salarial (75% logrado, de un 100% inicialmente planteado), del que la membresía sindical seguramente llegó a sentirse muy victoriosa y muy honrada por su propia capacidad de lucha que se demostró a sí misma. Esto se confirma de alguna forma con la siguiente cita.

“...a veces éramos objeto de crítica por parte del gremio de maestros, porque nosotros los choferes ganábamos dos veces más que ellos. Claro nuestra explicación era de que se ganaba más pues porque se había luchado...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

La reversión de las conquistas laborales, no fue un fenómeno atribuible únicamente a las arremetidas patronales, orientadas a recuperar el terreno perdido; pues, en alguna medida, la actitud de algunos trabajadores de no atesorar las conquistas

logradas, comenzaron a negar la finalidad de las prestaciones, mediante el deterioro de sus propias condiciones laborales, al abusar de las cuantías salariales alcanzadas, como en el caso del sector de trabajadores del transporte de carga, como se puede leer a continuación.

“...se logró organizar a gran número de trabajadores del transporte de carga, (...) se logró de que un viaje a Acajutla fuera pagado, 100 colones, (...) nos trajo más mal que bien, digamos porque los trabajadores en afán de ganar 200, 300 colones en el día, ya no descansaban (...) entonces el trabajador empieza a (...) menospreciar las conquistas que tiene...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

A modo de reflexión conclusiva, es conveniente ponderar dos hechos claves en esta segunda etapa del ciclo organizativo. Uno de estos hechos, que –para esta investigación– significa el inicio del período, fue precisamente la vinculación de algunos dirigentes del SNTITSC con la organización político-militar referida por los entrevistados como Brigadas Obreras. El otro hecho estimado como cierre de este período, fue la inolvidable huelga de 1980 con la que se conquistó el incremento salarial del 75 % en el sector transporte.

Aunque los dos acontecimientos ya referidos, podrían ser considerados sólo como puntos de inflexión –inaugural y de clausura– debe rescatarse, que durante estos pocos años, si bien la patronal del transporte arremetió reprimiendo ferozmente las huelgas del transporte, a través de los cuerpos de “seguridad” y los Escuadrones de la Muerte; por otro lado, también los trabajadores, frente a esta intensa represión, dieron una respuesta articulada a las BO, en tanto que lograron repeler los ataques armados que generalmente enfrentaban entre medianoche y madrugada de las jornadas huelguísticas.

Es decir que la capacidad de ejercer la autodefensa en la lucha económica, a partir de alianzas político-militares clandestinas, fue un logro que marcó esa etapa que por esa misma razón hemos decidido llamarle resistencia radicalizada.

**CAPÍTULO V**  
**NEUTRALIZACIÓN DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL**  
**TRANSPORTE DURANTE LA GUERRA POPULAR REVOLUCIONARIA DE**  
**1981 A 1990**

Con la ofensiva guerrillera del 10 de enero de 1981, la lucha de clases en la sociedad salvadoreña daba un importante salto de calidad, debido a que fue la primera demostración de gran cobertura territorial de la capacidad militar, planificada, coordinada y desarrollada a gran escala, por el recientemente constituido Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN), integrado por las 5 organizaciones político-militares surgidas a lo largo de los años 70 (FPL, ERP, RN, PRTC y PCS). Organizaciones que mayoritariamente estaban constituidas por numerosos y muy avanzados dirigentes de sectores populares como: obreros, campesinos, estudiantes y más.

Por supuesto que a partir de esta gran ofensiva inaugural de los años 80, el movimiento social en su conjunto, y sus diversos torrentes organizativos –como el sindicalista– pasaron a sortear sus contradicciones de clase, en un ambiente de extrema confrontación a muerte, cuyo eje principal de lucha interclasista se desarrollaba en el plano puramente militar, que en ese momento ya era considerada como Guerra Popular Revolucionaria.

Tanto al inicio como al final del primer quinquenio de la década de los años 80, en el seno de la clase explotada se resolvieron dos importantes contradicciones: por un lado, las críticas internas a los planteamientos conceptuales de las BO, que fueron silenciadas con el exilio impuesto a dos destacados dirigentes sindicales del transporte; por otro lado, la contradicción originada en la influencia de las organizaciones político-militares contrapuesta a la situación del SNTITSC, que hizo tambalear la autonomía orgánica sindical; contradicción resuelta con la decisión del referido sindicato de renunciar de las filas de la FENASTRAS, organismo controlado casi totalmente por distintas organizaciones armadas revolucionarias.

Las contradicciones intraclasistas de los sectores dominantes, alcanzaban mayores proporciones, porque los intentos de resolverlas involucraban al gobierno estadounidense y se expresaban en acontecimientos que marcaron la vida política salvadoreña, tales como las elecciones de marzo de 1982 que permitieron a importantes sectores de la burguesía salvadoreña, hacerse del poder estatal constituyente, en un momento clave a través del recién fundado partido ARENA, situación que complicó la agenda de Washington, en tanto que prefería al Partido Demócrata Cristiano, como pieza clave del ajedrez geopolítico orientado a la preservación y consolidación de su hegemonía regional, forjada a lo largo de un poco más de siglo y medio en casi todo el continente y más aún en Centroamérica y El Salvador, a quien pretendía “proteger” de la amenaza comunista internacional, cuya presencia era contundente a través de Cuba, a partir de la “Crisis de los Misiles” patrocinada por la URSS. Una amenaza que avanzaba con el reciente triunfo de la Revolución Sandinista en julio de 1979.

Durante los primeros quince años de existencia (1966-1980), el SNTITSC, acrecentó su membresía, multiplicó sus conquistas e incrementó sus fuerzas, logrando cualificar con ello a sus bases y dirigencias. Todo esto sucedió en un contexto más amplio de abundante actividad sindical y de efervescencia política social, como antesalas de la guerra popular revolucionaria, que al volverse más intensa y compleja – con la primera gran Ofensiva General del FMLN, en enero de 1981– el SNTITSC comenzó a enfrentar un proceso de neutralización o desactivación, provocado por la represión patronal-gubernamental, resistida por las dirigencias y bases sindicales, que continuaron desarrollando mucha actividad, aún en forma clandestina, prescindiendo de local y enfrentando una nefasta variedad de tácticas represivas, que incluía desde capturas ilegales y clandestinas, hasta desapariciones forzadas y ejecuciones sumarias.

“...con estos muchachos que capturaron, (...) la cuestión se puso dura porque yo no podía llegar y (...) no tenían una guía, y el sindicato, (...) la Junta Directiva General, (...) jamás hicieron nada ellos en ese momento, no podían quizás no quisieron o qué sé yo; (...) así (...) empezó (...) la decadencia del sindicato, yo iba a traer mi salario cada semana al Ministerio de Trabajo.”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Sin el propósito de buscar alguna causa única del desvanecimiento de toda la fuerza y combatividad forjadas por el Sindicato de la Industria del Transporte, en este capítulo se enumera e interpreta una serie de factores que directa o indirectamente –y en mayor o menor medida– aceleraron el debilitamiento y casi total inactividad de tan importante organismo laboral en el referido sector de servicios.

Hacemos a partir de aquí un recorrido básico por la estrategia represiva, iniciando con la persecución, las capturas, las desapariciones y las ejecuciones sufridas por los trabajadores sindicalizados del transporte –aún en pleno desempeño de sus labores–; pasando por las ingeniosas, comprometidas y arriesgadas actividades propias de un sindicalismo que –aunque legalmente reconocido– era brutalmente reprimido con múltiples tácticas, incluso con el terrorismo estatal de la eliminación selectiva. El recorrido se detiene en el exilio político, impuesto por la intolerancia ideológica de las estructuras de conducción de las organizaciones político-militares, con las que algunas dirigencias del Sindicato de la Industria del Transporte articulaban su esfuerzo cotidiano de organización y de lucha.

“...comienza el declive del sindicato; primero porque el Diez de Enero [de 1981], pienso que había muchos trabajadores, directivos sindicales, (...) que tenían alguna militancia política en determinadas organizaciones y (...) como Junta Directiva General, creíamos de que, el movimiento sindical no lo había casi descabezado el enemigo, (...) quien había contribuido a descabezar las dirigencias, había sido el mismo conflicto armado; es decir (...) los que estaban militando, tuvieron que irse para el monte; entonces muchos sindicatos que cerraron sus puertas, el Sindicato del Transporte, a pesar de la represión y todo lo que había, nunca cerró sus puertas...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Finalmente en el capítulo se ponderan algunos factores que determinaron la transformación de la dinámica sindical del transporte, en tanto que lo hacen pasar de una lucha predominantemente económica a una lucha principalmente política, cada vez más intensa y escalonada, que llegó a la confrontación política-militar con los aparatos represivos del Estado. Confrontación en la que participaron valiosos integrantes del

Sindicato del Transporte, mediante la incorporación en las organizaciones político-revolucionarias que impulsaban la lucha de clases expresada en la Guerra Popular Revolucionaria de los años 70 y 80.

**CUADRO 3**  
**NEUTRALIZACIÓN DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL**  
**TRANSPORTE DE 1981 A 1990**

| ACONTECIMIENTOS QUE AFECTARON AL SNTITSC  | AÑO         | PRINCIPALES HECHOS DEL ESCENARIO NACIONAL   |
|---|-------------|---|
| - Intolerancia en las Brigadas Obreras<br>- Exilio contra 2 secretarios del SNTITSC   | <b>1981</b> | - Ofensiva General del 10 de Enero lanzada por el FMLN  |
| Incremento de cateos y redadas en sede sindical ubicada en Barrio San Jacinto   | <b>1982</b> | - Elecciones para Asamblea Constituyente  |
| - Abandono de la sede sindical del Barrio San Jacinto.<br>- SNTITSC se refugia en otra sede sindical.<br>- Clandestinización. | <b>1983</b> | - Sucesos de Abril en la Comandancia de las FPL residente en Nicaragua.<br>- Promulgación de la Constitución de la República en diciembre   |
|   | <b>1984</b> | - Elección presidencial con 2ª vuelta<br>- Inicia Presidencia José Napoleón Duarte  |
| - El SNTITSC renunció de FENASTRAS  | <b>1985</b> |   |
| - Más cateos y capturas   | <b>1986</b> |   |
| - Detenciones selectivas y prolongadas  | <b>1987</b> |   |
|   | <b>1988</b> |   |
|   | <b>1989</b> | - Masacre con explosivos en FENASTRAS<br>- Ofensiva Final Hasta el Tope, del 11 de noviembre, lanzada por el FMLN.<br>- Masacre de seis sacerdotes jesuitas y dos de sus colaboradoras en la UCA. |
|   | <b>1990</b> |   |

Fuente: elaboración propia

Justo en momentos tan decisivos y trascendentales en la historia de la sociedad salvadoreña, como sucedió en las vísperas de la Primera Gran Ofensiva General impulsada por el FMLN, en enero de 1981, los esfuerzos de lucha –tanto del Sindicato de la Industria del Transporte, como de las organizaciones político-militares– eran



articulados en el plano táctico a través de formas claras y sencillas, que pasaban por algún filtro de discusión entre los dos tipos de organizaciones, en función de la viabilidad y las posibilidades de éxito, tal como vemos en las siguientes líneas:

“...el Bloque Popular Revolucionario, las Brigadas Obreras, la Resistencia [el] FAPU, por otro lado estaban las Ligas Populares 28 de Febrero, (...) ayudaron a organizar a la gente del transporte, primero porque sabían que el transporte es como la columna vertebral (...) sabían que cuando el sindicato pudiera paralizar el transporte, ellos también se sentían gananciosos (...), prueba de ello es que para 1981 para el Diez de Enero, llegaron las diferentes organizaciones revolucionarias a platicar con nosotros, pero ellos nos proponían que nosotros iniciáramos (...) la huelga general, pero nosotros les planteamos (...) lo que podíamos hacer era como iniciar a partir que ellos le poncharan las llantas a un par de buses y (...) nos íbamos a incorporar haciendo el llamado a los trabajadores que no salieran a arriesgarse, fue una manera como de decir: irnos a la huelga...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Uno de los resultados posiblemente más importantes y más satisfactorios para uno de los narradores –derivados del dinámico trinomio sindicato-federación-organización revolucionaria– fue el denominado “salto de calidad”, consistente en la decisión individual de las personas más avanzadas del SNTITSC, de abandonar sus filas, para “irse al monte” –es decir– pasar a la vida clandestina de incorporación a las columnas de combatientes de los ejércitos de las organizaciones político-militares, que impulsaban la causa revolucionaria, a través de la lucha armada, como máxima expresión del antagonismo entre explotadores y explotados. Pues fueron éstos –quienes a partir de las discusiones ideológicas al interior de las estructuras sindicales– comprendieron la importancia de este antagonismo interclasista sostenido por los trabajadores, irremediable e inevitablemente, a través de la violencia revolucionaria, para defenderse de –y responder a– la violencia conservadora de la clase dominante.

La lucha armada constituyó, no sólo la confrontación más franca y violenta entre las clases sociales en permanente contradicción, sino también constituyó –la lucha armada revolucionaria– una importante vía de transformación histórica que abarcó y superó la lucha económica, social y política-electoral, escenarios en los que ya eran

suficientes las burlas, los pisoteos, la persecución y los exterminios sufridos por el proletariado sindicalizado y el campesinado más empobrecido y explotado en El Salvador. A continuación las citas en que se basan estas interpretaciones.

“...nosotros –como Sindicato del Transporte– quedamos conectados (...) FENASTRAS, que ya empezaba (...) a tener (...) la influencia, (...) la injerencia de las diferentes organizaciones político-militares que se iban desarrollando...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

“...muchos de nuestros miembros del sindicato, algunos decidieron incorporarse realmente a las fuerzas militares de las diferentes organizaciones...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

“...nos sentíamos orgullosos (...) que nuestro sindicato, había sido (...) vivero para mucho elemento avanzado, para incorporarse a la lucha político militar (...) no porque el sindicato los enviara, pero dado al tipo de discusiones de las nuevas ideas que se daban en (...) las diferentes subseccionales es que había gente que comprendía que sí había que transformar la sociedad y que no (...) electoralmente sino que de otra manera...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Finalizada la primera gran Ofensiva General de Enero de 1981, con la que el FMLN se posiciona en el plano nacional e internacional, se generan algunas contradicciones intraclasistas como la surgida entre el SNTITSC y las BO (en lo relativo a la manera de asumir la lucha armada revolucionaria y el proceso de diálogo negociación), en el sentido que tales contradicciones desembocaron en un vergonzoso y desgarrador exilio de un año, impuesto por un organismo de conducción política de las BO a dos importantes dirigentes del SNTITSC, que no tuvieron más remedio que someterse al exilio, para salvar sus vidas (y las de sus grupos familiares) de la amenaza de muerte de sus mismos compañeros de organización.

Simultáneamente a la situación de hostilidad permanente que sufría buena parte del movimiento sindical salvadoreño y específicamente del sector transporte, en su dinámica de articulación con otras organizaciones; al interior de una de las más grandes organizaciones del FMLN –las FPL– en abril de 1983, en el marco de algunas discusiones en Nicaragua, en medio de las cuales ocurrieron el asesinato de la

Comandante Ana María y la muerte casi inmediata del Comandante Marcial; hechos que evidenciaron una contradicción intraclasista (teórica y programática), al interior de las FPL, que giraba precisamente en torno a la disyuntiva del Gobierno Democrático Revolucionario (GDR) o Gobierno de Amplia Participación (GAP), que tenía sus marcadas diferencias a la hora de una posible toma del poder por la vía de la revolución armada, una contradicción que después de esos trágicos sucesos de abril de 1983, el GDR quedó claramente sustituido por el GAP.

En una temática más interna del sector transporte, puede afirmarse que una de las contradicciones principales entre burguesía y proletariado –del sector transporte público (entre 1982 y 1984)– se manifestó claramente en la estrategia patronal de exterminio y persecución –expresada en capturas colectivas e insistentes cateos– que terminó obligando al Sindicato de la Industria del Transporte, no sólo al abandono de su local sindical en el Barrio San Jacinto, sino también al impulso de la clandestinización de su activismo. Aunque debe reconocerse que esta estrategia permanente de exterminio y persecución, tuvo su desenlace en la neutralización o desactivación del SNTITSC que se fue asentando a partir de 1987, año en el que no solamente continuaron los cateos, sino también se repitieron las detenciones selectivas y prolongadas.

La década de los años 80 cerró con tres acontecimientos de grave confrontación interclasista: 1) La masacre de dirigentes de la FENASTRAS, consumada con potentes explosivos el 31 de octubre de 1989; 2) La Ofensiva Guerrillera iniciada el 11 de noviembre del mismo año; y 3) La masacre de seis sacerdotes jesuitas y dos de sus colaboradoras en el campus de la Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”, ejecutada el 16 de noviembre de 1989.

Hechos que evidencian el máximo nivel de confrontación política y militar del proceso revolucionario de lucha de clases en El Salvador, protagonizado por la burguesía salvadoreña (que gobernaba directamente a través de Alfredo Cristiani y el partido ARENA), y el proletariado en armas (constituido por las y los combatientes de las organizaciones revolucionarias aliadas en el FMLN). En definitiva, tales

contradicciones interclasistas fueron resueltas mediante el proceso de diálogo-negociación desarrollado al inicio de los años 90 y concluidos en los Acuerdos de Paz de 1992, que para muchos sólo significaron una traición a las aspiraciones revolucionarias de la clase trabajadora y del pueblo salvadoreño en general.

### **1. Vida, capturas y exterminio de los sindicalistas del transporte**

Durante los últimos años de la década 70 y en el primer quinquenio de los años 80 –del siglo XX– la vida de los sindicalistas del transporte, transcurría en medio de un hostigamiento permanente de la patronal, a través de las fuerzas represivas del Estado, que consistía en frecuentes capturas selectivas de dirigentes y detenciones grupales de la membresía del SNTITSC, reiterados y sorprendentes cateos a su local, desapariciones forzadas y exterminio físico; una estrategia radicalmente destinada a terminar con el sindicalismo, que –si bien fue resistida por los trabajadores del transporte– aceleró las condiciones subjetivas de muchos de ellos, para incorporarse a las filas de las organizaciones políticas revolucionarias, un fenómeno que debilitó significativamente al Sindicato de la Industria del Transporte, llevándolo a una irreversible neutralización.

Una forma tan singular –seguramente entre muchas otras– de cómo los sindicalistas enfrentaban las desapariciones de algunos de sus pares, la encontramos en una relación de amistad establecida con un abogado que integraba el máximo nivel burocrático de la administración de justicia, así aparece en el próximo párrafo.

“...fue Presidente de la Corte Suprema de Justicia, (...) cuando se nos desaparecía alguien pero sabíamos que se lo habían llevado, nos íbamos a la Corte, habíamos aprendido ya a hacer (...) demandas allí (...) lo esperábamos para hablar con él, con el papel en la mano ya, (...) estaban señorones allí esperándolo y (...) nos atendía siempre primero y (...) le explicábamos los secuestros y (...) nos decía: “Miren yo lo único que puedo hacer –nos decía– nombrar un grupo que vayan a la Policía a ver si están allí pero (...) es imposible (...) hasta que permitan ellos visitar (...) las celdas clandestinas que tienen en la Policía, sin embargo (...) lo vamos hacer”...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Queda en evidencia, no sólo el apoyo y el aprendizaje que los trabajadores iban adquiriendo en la relación con este amigo –máximo funcionario judicial– sino también la supremacía del aparato militar sobre cualquiera otra institución pública, en el sentido que no había Corte de Justicia que valiera más que las autoridades armadas, por mucho que se denominara como “Suprema” en el texto de la Constitución y las leyes. Es decir que, las instituciones de “justicia” únicamente eran figuras decorativas frente a la superioridad de las estructuras militares, en tanto que éstas eran el principal y más efectivo instrumento de control político que disponía la clase dominante, para imponer sus intereses, aún por medio del terrorismo de Estado en perjuicio de los trabajadores.

Además de intentar la libertad de los compañeros ilegalmente detenidos, la vida de los sindicalistas igualmente transcurría entre sorpresivos y constantes cateos, seguidos de capturas e interrogatorios que –en algunos casos– se basaban en la información que se fugaba de algunos miembros del Partido Comunista que integraban –o se vinculaban a– el Sindicato del Transporte, según se advierte en las siguientes citas.

“... ¿Qué armas iban hallar allí? Si nosotros ya sabíamos que eso era mortal, letal. Entonces dijo: “¿Quién es el Secretario General?”, “Yo” –le dije– “a pues nos vas acompañar” –me dijo– (...) me llevaron a la Policía.””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

“...desde que llegué, me dijeron: “Aquí espéreme”, el que había conducido el Jeep, como que era Sargento, y me dijo: “no te preocupés yo te voy a ayudar”, “¡Putá! ¿Ayudar a qué?” –dije yo– pensé y le dije: “Gracias, sí, pero no debo nada”, bueno llegamos a la Policía, (...) me metieron en una oficina, (...) el otro oficial empezó a hacerme preguntas: (...) “¿Cuándo te vas para Rusia?” (...) “pero si nunca en mi vida he soñado ir a Rusia” (...) “no te hagas el pendejo” (...) “por ser Secretario General, vos vas” –me dijo– y yo realmente no sabía nada, (...) pero empecé a acordarme de que el Partido Comunista, abusando de toda la democracia –podríamos decir– sindical, ellos escogían su cuadro y (...) lo mandaban; entonces (...) había una invitación a Rusia para el Sindicato del Transporte; el Partido Comunista había elegido a un compañero (...) sin siquiera mencionárselo a la Junta Directiva; lo supimos después, (...) el oficial ese (...) me podía haber matado y yo sin saber por qué...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Ostentar la Secretaría General de un sindicato como el de la industria del transporte, demandaba mucha valentía y firmeza, pues los principales dirigentes sindicales eran las figuras más expuestas a la persecución de los cuerpos represivos gubernamentales. No obstante tal situación, las organizaciones político-militares –como el Partido Comunista– no respetaban la autonomía de la organización sindical, a pesar de todos los riesgos generados por la falta de comunicación –al menos de la información más básica– sobre cuestiones tan relevantes como la invitación de un organismo internacional a los integrantes del sindicato.

La vida de los sindicalistas en prisión, no fue marcada sólo por la tortura física, sino también por una infinita serie de medidas represivas y vejatorias que iban desde la reiterada amenaza verbal del exterminio –que estimulaban la creatividad– pasando por el hecho de mantener vendados de los ojos a los detenidos, hasta el atropello de suministrarles desperdicios, un hecho que además de poner a prueba su capacidad de resistencia y elevar la disposición a luchar, que –aún estando en prisión– se tradujo en expresión y organización política.

“...no hubieron golpes, solamente (...) llegaba alguien y (...) decía: “(...) decí la verdad hombre, porque de todas maneras, si no lo decís te van a matar”, (...) y (...) en la misma venda en la parte baja, (...) veía que (...) cerca no había nadie, les decía: “miren, manténganse con una posición que todos digamos lo mismo...””

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...había comida pero, (...) desperdicios llevaban (...) lo que hacíamos no comer un tiempo pues para evitar comer ese tipo de comida (...) a veces arruinada (...) pienso (...) no era la comida que le daban a todos los reos, (...) ya era como una forma pues de estarnos (...) torturándonos...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“En Santa Tecla. Hicimos un acto político (...) Morales Erlich le hizo del Tío Sam y otro hizo de algunos miembros de la Junta de Gobierno pues, (...) sabíamos de que nos iban a tener buen tiempo y eso nos permitía (...) estar (...) haciendo ejercicios, estudiando, (...) oyendo noticias, (...) y cada fin de semana (...) un análisis de (...) la semana...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...fue capturado un grupo grande dentro del local sindical (...) que participó en la creación de un Comité de Presos Políticos de El Salvador –COPPE– que tomó

relevancia en los años siguientes (...) participaron, no menos de 7 compañeros del transporte en la creación de ese Comité...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Las capturas de los sindicalistas, desde los primeros años de lucha del SNTITSC, ocurrieron con la más excesiva ilegalidad y arbitrariedad; pues la libertad – generalmente– estaba en manos de los mismos cuerpos represivos del Estado, en tanto que no remitían a los detenidos ante un juez para darle cumplimiento al debido proceso, como garantía constitucional de toda persona acusada de un delito. Así se evidencia en la siguiente cita.

“... “¡A la puta! –me dijo– fijate que no te he soltado y ya estás pensando en irte a desquitar con el hombre”. (...) “...quiero que me hagás una promesa, no le vas a hacer nada al despachador”, (...) lo que puedo hacer es hablar con él y (...) lo que tenía que hacer es mandar una información a la Dirección General de Transporte y que aquí había un paro, (...) la terminal la habíamos bajado al pavimento, porque la calle estaba mala y había habido un percance ahí. Um, “no le vas a hacer nada”, me dijo. “No” le dije. “Quitale las esposas” –le dijo al guardia– “vaya andate pues –me dijo– y portate bien”.”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

No faltaron las capturas por acusaciones de “terrorismo”, que implicaban prolongadas sesiones de torturas, que en algunos casos, aún dejando en libertad a los sindicalistas, terminaban falleciendo por las lesiones irreversibles causadas por los verdugos.

“...salí de la casa y ya iba para la empresa, cuando estaba un chero esperándome, “no entrés” –me dijo– que aquí tienen orden ya de capturarte”; “chis” –dije yo– “¿Y por qué?” “¡Ah!, vos safate –me dijo– o te van a joder”, entonces me retiré; (...) en el ministerio, allí me mandaban mi salario, pero yo ya no pude llegar a la empresa, entonces empezaron a darme un seguimiento pero brutal y empezaron a capturar gente, (...) Elio Cea, (...) “Chentón”, (...) Mauricio... (...) fueron varios (...) los llevaron para la Policía de Hacienda y a uno de ellos, este –“Chentón”– (...) lo mal mataron; (...) Mauricio (...) me mandó a decir: “díganle a Duarte que no se vaya a dejar agarrar porque hay orden de..., que lo van a matar” (...) Así le dijeron a “Chentón”: (...) “Vos estás aguatando verga por bruto si al que queremos es a Salvador Duarte y vos conocés...”

(...) nunca dijo él dónde vivía yo, (...) el muchacho salió de ahí, a los días se murió de la matada que le dieron...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Es decir que la ejecución sumaria, era una táctica muy utilizada, generalmente aplicada de manera selectiva, contra los principales dirigentes del movimiento sindical, que en este caso había sido ordenada contra Salvador Duarte, acusado de “cabecilla” de una acción militar en Mejicanos, según el comunicado que publicó en Diario El Mundo, el gerente de la empresa donde Duarte trabajaba y dirigía el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas.

“...“Mirá –me dijeron– el gerente –que era ese judío– (...) está resentido (...) con vos y ese viejo es compadre del Director de la Policía de Hacienda –yo eso no lo sabía– y el hombre quiere (...) acabarte...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

La solidaridad como principio y práctica en el seno del sindicato, fue determinante en la lucha contra las detenciones arbitrarias e ilegales.

“...por el 81, 82, fui acusado como terrorista también y nos llevaron a varios compañeros de la Junta Directiva General del sindicato y estuvimos en la Penitenciaría de Santa Tecla. Allí dimos también, estando adentro, dimos la lucha pues veá, pero también los compañeros que estaban afuera, también lucharon, porque nosotros saliéramos...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

Las múltiples detenciones, ultrajes y torturas que sufrían los dirigentes sindicales, pueden apreciarse nítidamente en las siguientes experiencias compartidas por Maximiliano Castro, quien de forma similar a los otros dos narradores, enfrentó una variada lista de atropellos como se detalla a continuación.

“...fui detenido durante (...) dos huelgas. (...) en el predio de la empresa. (...) fui detenido (...) en un lugar, muy aparte de la empresa...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)



“...de 1977, digamos hasta la de 1982 (...) 83, no recuerdo muy bien las fechas; las tres de la Policía Nacional (...) hasta sabíamos cómo iba a ser la tortura (...) los golpes, (...) Lo mismo de (...) la Policía de Hacienda, las golpizas tremendas; los interrogatorios constantes, (...) ésta de 1986, pienso yo que hasta manuales tenían para torturar (...) daban énfasis en la cuestión (...) psicológica (...) por ejemplo: no beber agua 15 días (...) he llegado a pensar de que no comer no es tan problemático como no beber agua (...) y no dormir, esas cosas descontrolan la mente (...) y era normal ver gente que tenía grandes consecuencias mentales (...) por ese tipo de tortura...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

“...uno está amarrado, está vendado.”

“...es una sensación de aislamiento tremendo; claro, si uno se arrecuesta a la pared entonces allí aparece el encargado de que no haga eso; es decir, muy técnicos en ese sentido...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Todos los suplicios detallados en los pasajes anteriores, por supuesto que demandaban los más altos niveles de templanza en las convicciones, de resistencia física y mental. Fueron circunstancias en las que jugaban un papel determinante, cada uno de los principios más básicos de todo militante revolucionario, tales como la compartimentación, la lealtad y el sacrificio.

La lógica de investigación en las jornadas de tortura, se fundaba en la intención de extraer la información de los detenidos mediante cualquier forma de suplicio, principalmente forzándoles a declararse culpables o revelar identidades de personas que militaban en las organizaciones revolucionarias.

“...los interrogatorios sí iban siempre en el sentido de involucrar a otra gente (...) era una lucha interna (...) si yo menciono un nombre (...) va implicar (...) daños para (...) quien yo mencione (...) los interrogatorios eran eso (...) qué decir, qué no decir (...) ¿Qué mentira podría ser más creíble ? (...) la acusación era de que uno pertenecía a una organización político militar (...) por más que usted les dijera: no yo sólo soy secretario de tal cosa (...) iban a continuar hasta que usted (...) se doblegara y dijera que sí, no porque lo era, sino que para no seguir con la tortura. Es el método de la tortura, (...) le decía del 86 [año 1986] (...) era más serio porque ya tocaba la cuestión psicológica (...) en esta vez era luchar para no alucinarse...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

“...la cuarta esa fue con la Policía de Hacienda, esa sí duró, digamos una semana aproximadamente, pero sí la de 1986, comenzó el 2 de abril de 1986, sí, hasta el mes de, de marzo del 87 [1987]...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Estas prolongadas detenciones, demuestran que las capturas ilegales de sindicalistas –que podían terminar en desaparición forzada– eran una táctica de represión y persecución política, pues nunca había trámites judiciales, aunque se intentara simularlos. Esta sostenida práctica de privar de libertad a las personas, comenzó a ser contrarrestada por las organizaciones político-revolucionarias, al negociar los primeros canjes de prisioneros de guerra (efectivos militares capturados en combate) por presos políticos (militantes político - revolucionarios, dirigentes políticos, sindicalistas, etc.) ilegalmente detenidos por los cuerpos represivos estatales.

“...la movilización incluía ir donde el Ministro de Defensa: “Hey suelte al compañero tal”, (...) era una decisión (...) que no tenía nada que ver con procesos judiciales. (...) Claro habían (...) cartas de libertad; para (...) esas salidas de la cárcel, (...) Pero tuvo mucho que ver (...) la movilización de los compañeros (...) del sindicato (...) presionaban, denunciaban, pedían la libertad; (...) ya la del 86 [año 1986] (...) ya habían canjes...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

El hecho que una prolongada detención –de casi un año– finalizara con un canje, permite entender la importancia de la articulación del SNTITSC, con las organizaciones político-revolucionarias en el sentido que éstas respondían por sus militantes que provenían del movimiento social en general y de los organismos sindicales en particular.

Las detenciones de sindicalistas –individuales o colectivas– ejecutadas por elementos policiales y militares, no sólo eran ilegales y excesivamente arbitrarias, también constituían una grave amenaza para la integridad y la vida de las personas, pues al ocurrir una detención, eran activadas todas las alertas y temores en torno a que los detenidos terminaran desaparecidos –como en muchos casos ocurrió– o que aún después de recuperar la libertad, murieran a consecuencia de las torturas sufridas.

Independientemente que las detenciones fueran individuales o colectivas, la ilegalidad era la regla general y además de ello, se ejercía una especie de terrorismo de

Estado, mediante la incertidumbre institucionalizada en perjuicio de las personas detenidas, expresada en la indeterminada duración de las detenciones, el hecho de vendarles los ojos a las personas privadas de libertad, el no informarles sobre sus derechos o cargos atribuidos, la inexistencia de órdenes judiciales para la detención, etcétera. Todo ello con la clara finalidad de neutralizar y atemorizar a las organizaciones sociales y laborales que cada vez se articulaban más, en torno a la necesidad de luchar.

A continuación, unos retazos de los testimonios de uno de los dirigentes sindicales que respaldan claramente las afirmaciones anteriores.

“...dijeron que habían encontrado armas, ahí en el sindicato, (...) a todos nos llevaron presos.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...nos llevaban vendados de los ojos, (...) amarrados uno con otro. (...) yo les decía (...) que pujáramos, (...) para saber de que estábamos completos (...) Nos tuvieron toda la noche en uno de los corredores de la Policía. (...) a las 5 de la mañana comenzaron a tomar las declaraciones y luego nos pasaron a las bartolinas de la Policía Nacional.”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

““...nos llevaron para la Penitenciaría, (...) no nos querían recibir (...) porque decían: “(...) no vienen bajo la orden de ningún juez”, sino (...) en calidad de depósito.””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...nos podían llegar a traer y decir: mire aquí venimos por los que están en depósito (...) allí estaba casi todas las familias de los que estábamos presos (...) incluyendo a mi esposa, (...) se dieron, (...) a la tarea de estarse cerca (...) pasaron las noches.”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...Adentro del cuartel (...) nos llevaron a un cuarto, (...) nos sacaron a declarar, pasamos todavía como un mes adentro y cuando menos sentimos dijeron que estábamos libres...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

De las afirmaciones anteriores se infiere que los regímenes militares en el gobierno, contaban con un sistema de terror, apoyado en una amplia logística para la persecución y aniquilamiento de las personas detenidas, pues en el caso relacionado,

los sindicalistas fueron detenidos bajo la acusación de haberles encontrado armas en la sede sindical; pero, muy lejos de individualizar la responsabilidad de las personas involucradas con el supuesto depósito de armas, inmediatamente detuvieron al grupo de sindicalistas presentes, quienes sufrieron privación de libertad en tres diversos lugares (Policía Nacional, Penitenciaría y cuartel), sin ninguna asistencia legal y mucho menos el haber tenido la posibilidad de ser llevados ante una autoridad judicial.

Finalizada la privación de libertad de los sindicalistas, continuaba latente la persecución y –con ella– el peligro de una desaparición forzada o una ejecución a plena luz del día, por el sólo hecho de integrar el SNTITSC, y más aún ostentar un cargo directivo; situación que apremiaba a los sindicalistas, para buscar el exilio o la incorporación a las filas de las organizaciones político-militares, como mecanismos de supervivencia.

“...más de (...) 35 compañeros, (...) hay uno que sí resalta (...) miembro de la Junta Directiva General (...) Jorge Benjamín Dueñas, (...) estuvo hasta las últimas consecuencias...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...era miembro de la Junta Directiva General del Sindicato, cuando lo desaparecen (...) tenía el cargo de Secretario de Cultura y Propaganda...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

“...las persecuciones; (...) Maximiliano, (...) fue capturado y (...) salió en el 87 [año 1987] de la cárcel y tuvo que salir exiliado del país (...) porque su vida también corría mucho peligro.”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“En el 81 [año 1981]; (...) estaba un poco debilitado el sindicato, a pesar de que nosotros estábamos, haciéndole bastante fuerza al aspecto organizativo, pero ya la gente tenía un poco de temor (...) habían ya matado a varios (...) de la Ruta Veintiuno a un compañero lo bajaron aquí en San Jacinto, se lo llevaron y nunca supimos de él...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...era directivo de la Ruta 21, (...) una subseccional, y... (...) anduvimos (...) buscando, tratando de ver qué podíamos encontrar de él, pero (...) nunca supimos...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...era claro (...) la patronal (...) había contratado sicarios, (...) menciono esto de la 33 [Ruta 33] porque es donde se dio ese fenómeno, (...) en los años 70...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

Este elemento del sicariato, como táctica de fortalecimiento del terrorismo patronal y estatal, volvió más efectivo el exterminio de la membresía –y principalmente de la dirigencia– del SNTITSC; el impulso de una táctica como ésta, se basó en la estratagema de la infiltración de la masa de trabajadores.

“...del compañero Romualdo recuerdo (...) después de las 9 de la noche (...) esta gente que había contratado la empresa, le ofrecieron llevarlo en el automóvil, (...) hay gente que dijo que lo vieron que se subió al carro de uno de ellos y utilizaron los métodos (...) característicos de esos cuerpos represivos (...) le deshicieron el rostro y el cráneo, arrastrándolo (...) desde el interior del automóvil, arrastrándole en el pavimento el rostro. De esa manera falleció (...) no se pudo probar nada de eso (...). Fuentes Barrera, apareció como que él había caído de un bordo, (...) fue la misma situación después de trabajar, después de las 9 de la noche, al día siguiente de madrugada, el fue encontrado ahí en la Colonia “Santa Lucía” (...) el sindicato (...) hizo su protesta, (...) su denuncia (...) volanteada (...) no teníamos mayor capacidad de responder...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

Es totalmente comprensible que ante una campaña de exterminio, ejecutada por sicarios insertados en el mismo contexto socio-laboral de los trabajadores organizados, el declive de cualquier organización sindical iba a ser la inmediata consecuencia, como efectivamente fue ocurriendo en el seno de las diferentes empresas del transporte, donde el sindicato había alcanzado altos niveles de desarrollo, cuya respectiva patronal se propuso acabar con el sindicalismo y con la vida de quienes eran activistas y dirigentes sindicales.

El colmo de tan despreciable táctica –de diezmar a un sindicato en lucha– llegó a extremos intolerables, como el caso de un oficial militar que, frente a integrantes de la dirigencia del Sindicato del Transporte, confesó –sin reparo alguno– que él “mand[ó] a matar” a determinados trabajadores sindicalizados, porque “eran guerrilleros”.

““...el total 33 (...), llegando al cinismo el ejército de declarar que ellos habían asesinado a los trabajadores, (...) nos citaron, (...) querían que la Junta Directiva General [del SNTITSC] se presentara al Cuartel “El Zapote”, (...) un Capitán (...) nos dijo: (...) “Ustedes son guerrilleros o mantienen guerrilleros, le están ayudando a la guerrilla y eso es lo que vamos a discutir” (...) pero no demostró ninguna prueba, en (...)

un altercado (...) que se dio con la acusación que él hacía con tanta seguridad (...) él nos dijo: *“a los motoristas de la Ruta Siete –dijo– que eran guerrilleros, yo los mandé a matar”...”*

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Encontramos en esta última cita, que el agente represivo de la clase dominante, desde una condición de absoluta superioridad (rodeado de batallones totalmente armados, dentro de una guarnición militar), alardeando de la desmedida impunidad en que se refugia, con un profundo desprecio a la dignidad de los dirigentes sindicales, les amedrenta jactándose libremente de ser una especie de guardián anticomunista, en el sentido que ordenaba el exterminio de trabajadores que él consideraba que eran guerrilleros.

## **2. El exterminio y el exilio: evidencias de la intolerancia “revolucionaria”**

Los numerosos asesinatos de integrantes y dirigentes del SNTITSC –casi en su totalidad– son atribuidos a grupos armados clandestinos (como los Escuadrones de la Muerte y sicarios encubiertos como trabajadores del transporte). Sin embargo, algunas ejecuciones de dirigentes sindicales –según los narradores entrevistados– fueron ordenadas desde el seno de organizaciones político-revolucionarias.

““En la vela de ese muchacho, la esposa nos mandó a decir: (...) “...en el funeral no quiero (...) una palabra sobre esto, (...) quiero que respeten ese silencio”...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

““...a los años, viniendo yo de Estados Unidos, me encontré con un compañero abogado y me dijo: “Mirá (...) cómo he querido verte”, (...) “en mi casa...” –había comprado una casa él– “Y la estamos arreglando” –me dijo– “entonces, al quitar un cielo”, (...) “encontramos una carta (...) [de] un compañero (...)” a él le dieron la orden, (...) de matar (...) allí no se explicaba la razón”, lo mataron y él decía que se sentía totalmente arrepentido, pero que él no podía haber hecho otra cosa, porque la orden era: “O lo matás a él o te matamos a vos”,...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Por la misma naturaleza, proyección y dinámica de las organizaciones revolucionarias, la violencia es –entre otros– el más determinante de los medios tácticos de resistencia, defensa y avance político. Así, las organizaciones político-militares salvadoreñas se articulaban con el movimiento social y sindical, para impulsar de mejor manera el desarrollo de la lucha de clases en creciente agudización. Sin embargo –a juzgar por el final de la cita precedente y las siguientes– la violencia también se aplicó en forma indiscriminada, por decisión de quienes detentaban la “autoridad” o el “poder” en cada organización política-militar, en contra de la vida de dirigentes sindicales que seguramente resultaban intolerables en lo ideológico y cuestionadores en el cumplimiento de las líneas (decisiones, órdenes) políticas.

La intolerancia de algunos de esos mandos político-militares, degeneró en el exterminio físico de sindicalistas que fueron ejecutados por un militante político-“revolucionario”, quien procedió a cumplir la orden de ejecución, para no ser víctima del mismo tipo de “sanción” por no acatar esa orden.

En otros casos –totalmente opuestos al anterior– los autores directos de los asesinatos no sólo confesaban reconociendo haberlos cometido, sino que alardeaban sobre la forma en que ejecutaron tales exterminios.

“...eran sicarios del partido, (...) yo sé de personas que me dijeron: “nosotros matamos a fulano”, dirigente sindical,...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

“...“Mirá yo maté a fulano en la Cuarta Avenida y fue así y asá” y con lujo de detalles (...) o sea que ahí (...) teníamos temor,...”

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

Un caso muy emblemático de cómo campeaban la intolerancia y la forma de resolver las diferencias en el seno del Partido Comunista –con determinados dirigentes sindicales– puede encontrarse en la experiencia que –respecto de Julio Castro Belloso– relata uno de los dirigentes sindicales del sector transporte en las siguientes citas.

“...yo era bien amigo de el (...) “Oso Soviético”, (...) el Secretario General de la FUSS (...) llegaron y me dijeron: “Mirá, no andés con El Oso porque ya hay orden de que lo van a matar”, (...) él había entrado en desavenencias con el partido, el partido lo había mandado a Rusia, allá se educó él en lo laboral,...””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

““El nombre del “Oso”: Julio Castro Belloso. (...) había estado en las comisiones tripartitas, (...) en el Seguro Social (...) el Salario Mínimo, (...) lo cierto es que lo mataron.””

(Salvador Duarte, entrevista del martes 17 de agosto de 2010)

En el seno de otras organizaciones político-revolucionarias –como las Brigadas Obreras– el debate horizontal y franco tampoco prosperó mucho, pues las actitudes de sus principales dirigentes no siempre fueron las más abiertas o receptivas; muy contrario a ello, los cuestionamientos y las críticas de los militantes hacia los dirigentes, generaron incomodidades entre éstos. Esa es la temática que abordamos con los siguientes párrafos.

“...a mí me planteaba: “(...) si vos cuestiones concretas querés, andate para el monte pues”. Le decía: “Es que no se trata de eso”. Después me planteaba (...) un puesto en la dirección (...)...“es que yo no estoy por puestos en la dirección de la organización”.””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

El narrador nos comparte las reacciones de un dirigente político-militar que –además de no tolerar las críticas de un dirigente sindical– asumía como una “cuestión concreta” el hecho de participar directamente en la lucha armada, librada por las filas guerrilleras en las zonas rurales del territorio salvadoreño, referidas como “el monte”; una respuesta que deja entrever la alta ponderación de la lucha militar, como la más importante y más determinante, frente a todas las demás formas y escenarios de la lucha de clases; pues querer “cosas concretas” desde la militancia política de un dirigente sindical, no podía equivaler más que a empuñar las armas en “el monte”.



Queda implícita pues, una clara actitud de menosprecio a la contribución de las acciones y protagonistas del movimiento social y sindical a la lucha de clases que ya se expresaba en el escenario militar de la Guerra Popular Revolucionaria.

El hecho que un dirigente político-militar –ante las críticas planteadas por uno de sus compañeros militantes– ofreciera un puesto de dirección, no sólo revelaba dificultades para asumir las consecuencias que podría generar una crítica acertada, sino también la clara intención de ignorar y silenciar la crítica, mediante una especie de soborno político: concretado en el ofrecimiento de un puesto dirigente, que no implicaba ceder el puesto propio de dirección, sino compartir la potestad de conducir a la organización.

Aunque los planteamientos ideológicos disidentes y las críticas de los militantes de las Brigadas Obreras fueran planteados con toda claridad, formalidad y seriedad, la intolerancia de la dirigencia no cedía su lugar al debate, pues terminó imponiéndose aquella mediante la violencia política derivada de las armas, una práctica exactamente igual a la desarrollada en el seno del Partido Comunista –según párrafos anteriores–.

“...habíamos presentado un documento, en donde considerábamos de que la forma en que estaban conduciendo, (...) no era la correcta y propusimos pues una fecha para poder discutir (...) un día antes de la fecha (...) estábamos nosotros dando una charla precisamente en el local sindical del transporte, cuando llegaron (...) miembros de esa organización,...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

““...nos dijeron que nos daban 24 horas para que nos fuéramos del país, pero nos discutimos grandemente y dijimos: “(...) no nos extraña pues una actitud como esa” (...) les mencionamos hasta Roque Dalton (...) entonces dijimos (...) “si nos van a dar mecha” (...) “denos mecha”, (...) dijeron: “no pues miren, se van, y si no ahí está su familia”. Entonces, ante esa amenaza dijimos nosotros: “pues sí pues, nos vamos a ir”...””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Cuestionar determinadas ideas y las decisiones basadas en ellas o contradecir la forma de conducir una organización política militar, generaban enconados puntos de diferencia entre militantes y dirigentes que –en varios casos– se resolvieron con el

exterminio físico, pero algunos casos especiales desembocaron –según lo evidencia la cita precedente– en situaciones de exacerbada intolerancia, tal como el exilio impuesto por una instancia de conducción de las Brigadas Obreras, a dos de los dirigentes entrevistados: Emilio Alonzo y Maximiliano Castro.

“...habían unos que estaban por (...) la eliminación física y otros que se oponían, eso es lo que hizo que mejor, el exilio (...) como una medida alternativa o intermedia...”  
(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Este exilio –como preferente o alternativo a la ejecución sumaria– fue condicionado a extremas medidas de acatamiento, como el hecho de iniciar su cumplimiento antes que terminaran las próximas 24 horas a su notificación y dejarse escoltar hasta la terminal de autobuses internacionales; pues de no hacerlo así, los dirigentes sindicales enfrentaban el grave riesgo de la pérdida o ataque a la integridad física de un familiar.

“...les dijimos que ante la incapacidad política de discutir un documento, la forma que ellos estaban respondiendo era militarmente y, bueno, nos fueron a dejar incluso el siguiente día hasta la terminal de buses...”  
(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Una decisión política tan grave como la de exiliar a dos militantes –sin motivos justificables– echó por tierra valiosos aspectos como el amor fraterno y la confianza, que habían sido cultivados en el seno de la organización política por los sindicalistas; en fin, un exilio que hizo prevalecer la decisión política –impuesta mediante la posibilidad de atentar contra familiares de los desterrados– sin importar que éstos estuviesen conduciendo desde la Junta Directiva General el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, privando a este organismo de dos importantes dirigentes.

“...yo estaba, muy joven y muy sentimental en ese entonces (...) lo sentimental venía cuando era de los mismos compañeros (...) que uno confiaba y había aprendido a

querer (...) que tomaran una determinación de desligarnos de la organización (...) éramos directivos del sindicato pero –como teníamos esa simpatía con esa organización pues– nos sometíamos a algunas reglas...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Resulta bien claro también que los dos militantes –antes del exilio– acataban las normas de la organización política, en virtud de la lealtad; un valor que fue sustituido por el terror de perder a uno o más familiares, que terminó provocando el sometimiento al exilio, aunque ya no con el ánimo de cumplir una orden emanada por la organización política-militar, sino como única puerta de evasión al terrorismo impuesto a los dirigentes sindicales víctimas de la intolerancia ideológica-política. Por supuesto que el terror se originó en la amenaza de exterminio contra los familiares más cercanos, pues los dos dirigentes estaban decididos a enfrentar la ejecución sumaria, tal como lo evocó Emilio Alonzo –en la entrevista del 21 de septiembre 2010– con la frase: “*si nos van a dar mecha... dennos mecha*”.

Producto de la desconfianza iniciada con la imposición del exilio, los dos militantes y dirigentes sindicales también tomaron sus propias medidas de seguridad, para proteger sus vidas o al menos para dejar testigos referenciales de una eventual ejecución sumaria, como intención oculta de la estructura de las Brigadas Obreras a concretarse en la ruta del exilio.

“...salimos hacia Guatemala inicialmente (...) llevábamos a alguien que nos iba vigilar, pero alguien de nuestra parte, que ellos no lo conocían. Solamente dijimos que nos vamos a sentar en asientos diferentes, no nos vamos, ni siquiera voltear a ver...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

### **3. Un año de exilio y dos exiliados**

Con las experiencias individuales en el extranjero, de los dos dirigentes sindicales del sector transporte, narradas con retazos anecdóticos de sus vidas en destierro, se pretende generar una idea sobre las consecuencias de un exilio injusto, producto de la

intolerancia ideológica en el seno de una organización revolucionaria. Tales consecuencias eran manifiestas en la afectación directa a los grupos familiares de los exiliados (que fueron privados de los respectivos aportes económicos y afectivos); así también, se perjudicó el tejido social y organizativo de un organismo tan clave en el contexto de la lucha de clases, que sufrió la ausencia de dos titulares de secretarías de la Junta Directiva General del SNTITSC. Para compensar todas esas afectaciones, los dos dirigentes lograron derrotar el terrorismo de un exilio indefinido, al retornar al contexto de arraigo social y político, tan sólo un año y un mes después de haber sido expulsados por sus mismos compañeros de organización revolucionaria.

Es decir que al tomar decisiones que afectaban a militantes de sus filas –que a su vez eran dirigentes sindicales– las estructuras de mando de las organizaciones político-militares, no ponderaban esta última condición de sus militantes y mucho menos estimaban la afectación a la autonomía y al desarrollo de las organizaciones sindicales, por muy grandes y significativas que éstas resultaran en un determinado momento del ascendente proceso de la lucha de clases en El Salvador.

“...un exilio (...) por problemas digamos que se resolvieron, de manera que yo tuve que estar fuera un tiempo (...) de mayo del 81 [año 1981] a junio del 82 [año 1981],...”

“...éramos un mar de lágrimas (...) cada vez que pensábamos en lo que nos había pasado (...) si lo hubiera hecho el régimen (...) quizás nos hubiera dado risa...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Este exilio –que duró poco más de un año– desgarró severamente la expectativa de lealtad y el sentimiento de fraternidad, desarrollados en la vida militante de los dos dirigentes sindicales que articulaban su trabajo gremial con el esfuerzo de la lucha política-militar de las Brigadas Obreras.

“...se trató de un conflicto, (...) de ideas dentro de la organización y “Marcial” [Primer responsable de las Fuerzas Populares de Liberación] decía algo: “Qué terrible que sean los mismos (...) hermanos de clase que quieran hacer escarnio de mi persona”

todo eso, es doloroso, ahora bien, (...) nosotros tenemos algunas malas costumbres (...) ese sentimentalismo lo grabamos ahogarlo con alcohol...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Queda a la vista que la “sanción” del exilio, fue sobradamente injusta al ser impuesta a dos militantes disidentes que –en un básico ámbito de razonabilidad– hicieron lo que toda persona leal y comprometida haría con su organización: expresar los desacuerdos o diferencias y someterlas al debate –con total formalidad y seriedad– al presentarlas por escrito, con la petición de proceder a su discusión. Sin embargo, la lealtad y el compromiso, con que actuaron los dos militantes sindicales, fueron respondidos con la más cobarde y descarada prepotencia armada de una determinada estructura de mando de las Brigadas Obreras.

“...en Guatemala, estuvimos 8 días y la persona que nos acompañó, se regresó al siguiente día con la consigna de que tenía que conseguirnos dinero, pues, porque nosotros estábamos sin nada. A los 8 días (...) nos llevaron algún dinero (...) seguimos para México, (...) tuvimos algunos problemas un poco en la cuestión de migración;...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...en Tijuana nos separamos; el hermano de él, pagó para que lo pasaran (...) si alguien nos hubiera visto despidiéndonos, hubiera creído de que era una despedida romántica, (...) no parábamos de llorar.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Además de todo el dolor generado por la injusta imposición de un exilio, que desnudó la verdadera forma de concebir, asumir y ejercer la conducción de una organización político-militar –supuestamente inspirada en nuevas ideas– los dos exiliados enfrentaron valientemente la consiguiente tarea que imponía la vida: conquistar la supervivencia.

Así, los dos narradores, después de estar dirigiendo un multitudinario sindicato y estar militando en una organización mayoritariamente proletaria (al menos por su composición social y no por la forma o contenido de sus decisiones), pasaron a sobrevivir integrándose decididamente al proletariado informal del sector comercio en las diferentes ciudades donde llegaban.

“...me quedé en un taller de un salvadoreño, de un compatriota, que me ofreció un carro que estaba reparando para que me quedara a dormir; claro pasé un par de días allí, pero luego vi que necesitaban vendedores de la “Time Life”, (...) una empresa multinacional (...) todavía tenía en mi maletín alguna ropita y me puse a vender libros, claro fue duro, vender libros fue algo tremendo, sobre todo aquellas preguntas: ¿Y usted por qué habla así? (...) pero (...) vendí (...) y algo grande que pasó: que a los (...) tres días de estar (...) en la “Time Life”, un (...) Gabriel Solorio; mexicano, tapatío, (...) me adoptó, me dijo: “ven a mi casa”...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Encontramos aquí una asombrosa diferencia en las expresiones de solidaridad que recibió Maximiliano; por un lado, un compatriota salvadoreño, dueño de un taller automotriz, sólo le ofrece un vehículo en reparación para que pueda dormir; el amigo mexicano en cambio, lo “adopta” abriéndole las puertas de su casa.

Al reencontrarse ya en los Estados Unidos de América, Emilio y Maximiliano, consolidaron todavía más la fraternidad de siempre, al compartir la incansable lucha de la sobrevivencia, a través de las oportunidades de trabajo que iban consiguiendo en el aparentemente infinito e irreversible viaje del exilio.

“...estuve trabajando, y que en ese tiempo, a pesar de que el salario mínimo allá era de 3.75. (...) habían veces que ganaba hasta mis 50 dólares diarios, andaba repartiendo agua...”

“...a veces que yo me lo llevaba, para que me ayudara y entonces yo le sacaba, como quien dice su salario a él. El día sábado nos íbamos a hacer clientes nuevos y lo que cada cliente nuevo pagaba pues eso nos quedaba a nosotros verdad. Así es que eso nos permitió irnos (...) ayudando para subsistir...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Después de haber cumplido un año de ese –aparentemente interminable– suplicio del exilio forzado y al sentirse mucho más comprometidos, no sólo con su condición proletaria, sino también con las bases de un heroico sindicato depredado por la represión, la persecución y el exterminio, los dos trabajadores y dirigentes sindicales, terminaron derrotando a la intolerancia y el chantaje –provenientes de sus mismos

dirigentes de organización política– al decidirse por volver al escenario de lucha y de militancia del que habían sido injustamente arrancados.

“... “¿Y nosotros por qué tenemos que estar aquí pues? Vámonos” (...) una audacia tremenda, terrible...”

“...cuando regresamos ya las Brigadas Obreras que tenían grandes perspectivas de desarrollarse, y desarrollar lo que planteaban: “Por una tendencia revolucionaria en el seno del movimiento obrero”, ya habían sido absorbidas por una organización más grande, (...) toda aquella autonomía que se había desarrollado, se perdió (...) no se tuvo la suficiente capacidad de mantener esa independencia, para mantener la posición de clase...”

“...entiendo yo de que fueron absorbidas por el ERP.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Encontrándose de regreso en territorio salvadoreño, los dos dirigentes sindicales y militantes de las Brigadas Obreras, con alto sentido de respeto y lealtad, intentan “arreglar” su situación con la organización política que un año antes les había desterrado con el chantaje de exterminar a sus grupos familiares; sin embargo, no fue necesario “arreglar” nada con nadie, debido a que su organismo revolucionario responsable del exilio había sido absorbido por una entidad más grande. Esta situación liberó de todo temor a los dos dirigentes sindicales, para reinsertarse al escenario natural en el que ya habían acumulado varios años de experiencia en la lucha social y política: el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas.

“...cuando venimos tratamos de (...) arreglar el problema pero (...) las Brigadas en sí habían sido absorbidas (...) nos volvimos a integrar al sindicato (...) como no había sido un problema sindical, volvimos (...) con la regañada de que no habíamos avisado cuando nos habíamos ido, pero (...) el compañero solidario hasta fue electo Secretario General (...) yo volví a mi puesto de Secretario de Organización.”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

La reprimenda moral de la “regañada” a los dos dirigentes sindicales –por la omisión de informar al sindicato sobre la salida al extranjero un año atrás– resulta

enteramente comprensible, pues además de haber carecido de oportunidad para tal informe, era imposible justificar la salida del territorio nacional, forzada por una estructura de organización política-militar, cuya membresía, militancia y dinámica internas, se sobreentiende que no debían revelarse absolutamente a nadie, pues de hacerlo así, sólo se hubiese complicado mucho más el problema íntimo de la organización, al romper principios tan básicos de la conspiración política, tales como la compartimentación y la clandestinidad.

Durante un año y un mes de exilio, el prestigio y niveles de credibilidad de los dos dirigentes sindicales –y militantes de las Brigadas Obreras– se preservaron intactos, a juzgar por los resultados de las elecciones post-exilio, ocurridas en el seno del SNTITSC, en tanto que dos secretarías muy claves –la General y la de Organización– fueron nuevamente confiadas –por la Asamblea General del SNTITSC, en manos de sus dos dirigentes recientemente reincorporados.

#### **4. De la lucha económico-social a la lucha político-militar**

En el contexto del ascendente proceso de confrontación entre los sectores sociales dominantes y dominados, como el configurado y agudizado en El Salvador en los años 80, los protagonistas y las agendas del movimiento social –incluso del movimiento sindical en general y del sector transporte en particular– no podían evadir –o excluir completamente– la necesidad histórica de asumir un posicionamiento político clasista, orientado bien a la articulación –o al total aislamiento– de los intereses sectoriales, a los intereses generales de la clase trabajadora.

Asumir la histórica tarea de articular los intereses del SNTITSC a los intereses de la clase explotada en general –es decir, combinar la lucha económica con la lucha política– implicó un extendido y multifactorial proceso de transición que no sería automáticamente determinado por la –cada vez más aguda– confrontación entre el empresariado y las amplias masas laborales, sino también por la ideología y la praxis de las dirigencias y las bases sindicales. Así tenemos que, entre los factores que



permitieron pasar del escenario de lucha económica, al escenario de lucha política, encontramos: el desarrollo de la conciencia mediante la promoción de escuelas políticas, la vinculación del SNTITSC a las federaciones sindicales, la fusión de la lucha legal con la ilegal, la promoción de huelgas políticas, la intensificación de un activismo sindical más clandestino y solidario, la resistencia a la estrategia represiva de la clase explotadora y sus gobiernos.

Desde sus primeros años de funcionamiento bien estructurado, la dirigencia del SNTITSC promovió la iniciativa de formar políticamente a su militancia, mediante esfuerzos colectivos, incluso apoyados por personas amigas de la organización.

“...desconocer los derechos es no saber ni siquiera a qué atenerse en una lucha y por eso hablaba yo de la espontaneidad de esta lucha inicialmente, pero poco a poco ya el sindicato conformado, se fueron formando (...) escuelas políticas, (...) Mario López Alvarenga, (...) Manuel Castillo (...) Santiago, estudiante de Medicina, (...) Carlos un estudiante universitario (...) lo asesinaron...”

“...pusimos una escuela sindical en (...) Autobuses Unidos, (...) allí se daban las charlas, (...) teníamos un gran poder en la empresa...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

Con la amplia membresía que llegó a tener el SNTITSC en todo el territorio salvadoreño, la sostenibilidad de la lucha económica estaba garantizada; pero lo que faltaba consolidar era la lucha política, que demandaba una formación ideológica constante y sistemática, aunque no se disponía internamente de los recursos necesarios para ello.

“...teníamos gente en Santa Ana, en Sonsonate, en La Unión, y había incapacidad de atender a toda esa gente en escuelas, de darle orientación, en fin; no habían elementos preparados como para eso –como se quejaba Cayetano Carpio (...) falta de cuadros– pero de todas maneras, (...) se revalidaban los contratos, cada 2 años parece...”

(Salvador Duarte, entrevista del domingo 15 de agosto de 2010)

“...las cosas que marcaron (...) fue el aspecto organizativo, (...) que llevó al Sindicato del Transporte a crecer (...) a los trabajadores les enseñábamos, les leíamos y discutíamos sobre la situación nacional, al grado tal de que (...) pedían y buscaban la organización sindical...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Con todo el esfuerzo que se logró desarrollar, aún por modesto que fue, llegó a ser efectivo, pues los trabajadores del transporte se sentían estimulados y atraídos por el proyecto sindical en el sector transporte.

A pesar de las contradicciones entre la dirigencia del SNTITSC y las estructuras político-militares de determinadas organizaciones, por las modalidades de lucha, se fue intensificando la lucha netamente económica, que necesariamente tuvo que salirse del marco legal establecido, convirtiéndose así de forma inevitable en lucha política, sobre todo cuando se acudía a la violencia, para contrarrestar la estrategia patronal, de frustrar la lucha y los objetivos que los trabajadores expresaban y defendían a través de las huelgas; que además de ser declaradas ilegales por iniciativa del sector empresarial, continuaban siendo impulsadas y desarrolladas por los trabajadores, aún desde la ilegalidad.

“...Partido Comunista que se oponía a la lucha revolucionaria, (...) a los medios ilegales, a la forma ilegal; (...) la violencia en las huelgas, (...) pasamos años y años recibiendo formación sobre Código de Trabajo, sobre contratación colectiva y todo lo que tiene que ver con eso...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

““...combinar la lucha legal con la ilegal...? Y que los patronos entendieran de que no nos iban amedrentar con que pidieran la calificación de la huelga (...) “Hasta hoy –decíamos– los dedos de las manos, (...) son muchos para contar las huelgas legales, pero si vemos las huelgas ilegales (...) son con las que se han logrado los triunfos de los trabajadores”.””

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

Esta necesidad de los trabajadores del Sindicato del Transporte, de pasar de la lucha legal a la ilegal, fue determinada principalmente por la táctica patronal con que se boicoteaban las huelgas, en el sentido que –por la vía legal– se lograba prolongarlas, para aprovechar y depredar a la mayor parte de la membresía sindical, con los despidos masivos que tales prolongaciones permitían. Ese paso de lo legal a lo ilegal, fue posible al apoyo que los sindicalistas recibieron del movimiento político militar de la época, específicamente representado por organismos tales como las Brigadas Obreras.

“...con estas nuevas organizaciones [las político-militares] (...) nos apartamos un tanto de la lucha legal, (...) empiezan las luchas de manera ilegal, es decir, (...) el obrero hasta siente de que está haciendo muy bien haciendo las huelgas ilegales. Para ese entonces se había probado mucho con la vía legal no, muchas huelgas, se terminaron haciendo ilegales porque (...) cuando ya habían pasado 6 meses, (...) en esos largos procesos, la patronal ya había despedido a la mayor parte de gente que estaba descontenta...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

La neutralización del SNTITSC podríamos considerarla como parte de un proceso inevitable, generado por el progresivo incremento de la represión, que no sólo implicaba el exterminio físico de los trabajadores sindicalizados más ejemplares, sino también las capturas ilegales, clandestinas, selectivas y prolongadas, contra la dirigencia sindical.

“...estábamos en la situación de prácticamente andar huyendo no, es decir, se había puesto bien seria la situación..., es decir, muchos tuvimos que dejar nuestras casas, (...) refugiarnos en otro lugar; dejamos nuestro trabajo (...) era tan, tan común que ellos hicieran eso no, y lograron (...) debilitar el sindicato en algunas subseccionales...”

(Maximiliano Castro, entrevista del martes 28 de septiembre de 2010)

Por supuesto que el sostenido sabotaje patronal contra la organización y funcionamiento sindicales, a través del exterminio físico, estimuló aceleradamente que los trabajadores y sus dirigencias, optaran por incrementar la lucha política, no sólo para contrarrestar la represión patronal y también gubernamental, sino también como mecanismo de sobrevivencia.

El haber continuado con el esfuerzo de incrementar la formación y la práctica política en las filas del SNTITSC, tenía una clara motivación: concienciar y movilizar a los trabajadores en función de sus objetivos histórico-políticos que debían asumir y defender como amplio sector integrante de la clase explotada.

“...la otra etapa del sindicato, es cuando comenzamos a introducir más capacidad, digamos, política en los trabajadores, porque creíamos de que el movimiento sindical, si

caía dentro, puramente economicismo, eso no iba a elevar el nivel de los trabajadores para pelear por otros objetivos;...”

(Emilio Alonzo, entrevista del viernes 17 de septiembre de 2010)

Dejar la lucha sindical puramente económica en el marco de la legalidad de la clase dominante, para pasar a la lucha política de resistencia y proyección histórica, estimulada por la existencia, desarrollo e influencia de las organizaciones revolucionarias, no fue un fenómeno tan simple y generalizado; pues al interior del SNTITSC, así como hubo personas y actividades muy esforzadas y comprometidas con el desarrollo histórico del sindicalismo, incluso a través de un activismo semiclandestino, así también hubo afiliados del mismo sindicato, que optaron por continuar con su lucha netamente económica, en el marco de legalidad establecido y bajo el apadrinamiento de las organizaciones sindicales regionales con las que había coordinado siempre su actividad la antigua dirigencia, como el caso de esas entidades que se autoproclamaban autoras y promotoras del “sindicalismo libre”.

“...algunos elementos daban un pequeño salto y pensaban de que la lucha tenía que ser política también (...) en 1976 cuando se toma la decisión de federarnos, en una asamblea por supuesto –nuestras asambleas se celebraban de las 10 de la noche a las 4 de la mañana– (...) cuando se tomó esa decisión (...) la vieja dirigencia, (...) se apartó, para seguir con el lineamiento de la CLAT, (...) hicieron un nuevo organismo que se llamó Consejo Sindical Salvadoreño (...) cuando nos afiliamos a la FENASTRAS, que (...) estaba recién salida de la Confederación General de Sindicatos, esa confederación creada por el gobierno,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del viernes 30 de julio de 2010)

Al referirse a la incorporación de dirigentes sindicales en las filas de las organizaciones político-militares de la época, uno de los narradores considera que fue un error, porque las bases sindicales se estaban quedando sin sus dirigencias.

“...lo hicieron: uno, por convicción; lo otro es porque fue como la línea diseñada para (...) engrosar las filas ya en el aspecto militar, pero también estamos claros de que sí que eso no fue correcto en ese momento.”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

“...quedó marcado en el Sindicato del Transporte, que mucho militante del sindicato, sentía (...) fuerte simpatía por lo que estaba sucediendo a nivel (...) nacional. Es decir, fue así como algunos compañeros, militantes del sindicato, optaron por incorporarse a organizaciones políticas. (...) dieron un salto, de la lucha de clases en el campo económico, a la lucha de clases en el campo político, si es que queríamos quitarle el poder a la clase dominante...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Sin embargo, el hecho de haber superado la lucha clasista económica y pasar a la lucha política, también clasista, es considerada –por otro de los narradores– como un “salto” orientado a la disputa del poder ostentado por la clase dominante, representada para el sindicato en estudio, por el sector empresarial del transporte. Obviamente que al hablar de lucha política se puede entender como incluida la militancia política militar, que en definitiva era la que, a pesar de ir madurando el proceso de lucha de clases, el debilitamiento del sindicato también se incrementaba, por la incorporación de sus dirigentes a las filas de combatientes revolucionarios, el recrudecimiento de la represión en sus diferentes modalidades y la falta de nuevos dirigentes, sobre todo en una dinámica de guerra civil.

El proceso de transformación de lucha económica en lucha política, estuvo determinado por esa profundización de la represión, mayoritariamente expresada en las capturas ilegales y asesinatos; toda una estrategia de terror estatal que fue correspondida con jornadas de huelgas políticas de los trabajadores, con las que denunciaban todos esos actos de represión estatal. Es decir que, la clase dominante, a través del aparato de Estado radicalizó la persecución y hostigamiento del movimiento sindical, de manera que no dejaba más alternativa que la lucha política anti-sistémica, totalmente desarrollada por el movimiento político-social en general y en algunos casos articulada con el movimiento político-militar, a través de los elementos más avanzados, como el caso de los dirigentes del Sindicato del Transporte.

“Bueno, la forma de reaccionar nuestra era: (...) la denuncia pública, en donde acusábamos directamente al gobierno y a los Escuadrones de la Muerte (...) la huelga

servió para eso también, (...) no era de carácter económico, sino (...) una huelga política...”

“...el Sindicato fue debilitándose poco a poco pues y más que todo, porque estaba en la mira prácticamente del gobierno (...) el compañero Salvador Duarte, (...) fue capturado también, (...) de la Junta Directiva General, no hubo un compañero que no estuviera preso...”

(Emilio Alonzo, entrevista del martes 21 de septiembre de 2010)

En tan difícil escenario de represión, el declive del sindicato comenzó a manifestarse más claramente, aunque se continuó con el activismo sindical de tipo clandestino, incrementando la movilidad y el desarrollo clandestino de eventos colectivos, muy propios y connaturales de toda organización sindical, pero que resultaban intolerables para el gobierno, sobre todo en un ambiente de plena Guerra Popular Revolucionaria.

“...a pesar de toda esa represión, se mantenía –digamos– la organización. Tuvimos que adoptar medidas –digamos– de funcionamiento, vaya, o para elección, para la elección hasta medidas –¿Cómo le dijera yo?– guardando toda la secretividad, para escoger el lugar donde se iba hacer la reunión. Tuvimos que pasar por todo eso no, pero nos permitió mantenernos activos no, el tiempo que pasamos sin local, ocupábamos otros locales, lugares públicos, para reunirnos, tal vez no en el número que podíamos hacerlo los años anteriores, pero sí, siempre se mantuvo –digamos– una, una coordinación para mantener el trabajo activo...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Después de la Primera Gran Ofensiva General del FMLN, la desactivación del SNTITSC ya era más evidente, sobre todo por la inestabilidad de su local de funcionamiento, debido a la profundización de la represión, que básicamente consistía en reiteradas capturas y frecuentes cateos.

“...la represión aumentó; es decir, fueron prácticamente del 80 al 85, fue una época que abundaban los cateos en nuestro local sindical...”

“...esa etapa –por decirlo así– estuvo muy marcada por la represión, a grado tal de que, en 1982, tuvimos que abandonar el local que teníamos en San Jacinto no; prácticamente nos quedamos sin local; había tanto cateo, había tanta represión que ya

era, difícil, muy difícil permanecer en un local pues, sabíamos de que estábamos expuestos a la represión.”

“...hubo una posición en cuanto que deberíamos de luchar por tener nuestro propio local; es decir, alquilar nuestro propio local; de esa manera es como nos trasladamos un año después, en 1983, nos trasladamos al centro de la capital no, frente al Parque “San José”,...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 16 de octubre de 2010)

Para uno de los narradores, el haber vinculado la lucha sindical con la lucha guerrillera, constituyó un “error”, pues ello generó una gran oportunidad a la clase dominante, para perseguir y aniquilar al movimiento sindical, con mayores justificaciones; fue esta situación la que terminó deteriorando el tejido social del sindicato, en el sentido que sus dirigentes debían desaparecer para engrosar las filas de combatientes revolucionarios o esperar el día de su asesinato. El daño más cuantioso de todo esto consistió en la pérdida de rumbo del movimiento sindical en el sector transporte, pues los dirigentes más claros, más comprometidos y con mayor liderazgo terminaron incorporados en la insurgencia armada.

“...había una amplitud de conocimiento de los dirigentes sindicales de esa época, ya se sabía qué es lo que queríamos o no; sin embargo, se cometió el error de abrir prácticamente al movimiento sindical a la lucha guerrillera y eso lo aprovechó el Estado, el enemigo, lo aprovechó para descabezar el movimiento, a grado tal que en muchos dirigentes sindicales buenos, (...) tuvieron que dejar la ciudad y irse a la lucha, porque precisamente estaban ya en las miras pues de los fusiles, y eso, eso ocasionó un total trastorno dentro del movimiento obrero, porque muchos sindicatos se quedaron prácticamente sin aquellos dirigentes que sí sabían lo que estaban haciendo, que sí sabían lo que querían y que sí sabían a dónde llevaban el movimiento sindical,...”

(Salvador Duarte, entrevista del sábado 18 de diciembre de 2010)

Esta migración de las dirigencias sindicales hacia el movimiento político militar, reportó algún beneficio de supervivencia para las bases sindicales, en el sentido que ese paulatino ingreso a la lucha política y militar, permitió formar verdaderos grupos de autodefensa, que realmente eran una urgente necesidad táctica para enfrentar las

descaradas arremetidas gubernamentales contra la organización sindical y sus actividades de lucha y movilización.

Tales autodefensas fueron posibles, obviamente en la medida que los trabajadores se vinculaban a las organizaciones revolucionarias que contaban con organismos dedicados a la lucha armada, como una necesidad de impulsar el proyecto histórico de la revolución social.

“...veíamos de que íbamos ingresando poco a poco a la lucha política de otro tipo pues, aparte de la lucha política que habíamos hecho por años por la vía electoral no, verdad, sino que de otro tipo, es decir ya una lucha donde estaba involucrada la violencia por supuesto, no porque la quisiéramos, si no que porque sí eran efectivas las medidas de autodefensa. Entonces nosotros lo veíamos de esa manera, muy apropiado preparar la autodefensa...”

“...los únicos que preparaban digamos autodefensa, pienso yo, con seriedad, eran los que ya tenían bastante influencia con las organizaciones político-militares...”

(Maximiliano Castro, entrevista del sábado 2 de octubre de 2010)

En la etapa de neutralización del sindicalismo del sector transporte (1981 - 1990), ocurrieron una serie de factores que escapaban al control de los trabajadores organizados, entre ellos: la proliferación de los actos de persecución y hostigamiento antisindical de carácter sistemático, tales como detenciones selectivas y prolongadas, cateos reiterativos y redadas frecuentes; tácticas que terminaron motivando la decisión del SNTITSC de cerrar la sede sindical ubicada en el Barrio San Jacinto, para entrar a una etapa de activismo clandestino, al amparo de otros organismos sindicales como las federaciones.

Otro factor que debilitó al sindicalismo del transporte en la década de los años 80, fue la intolerancia en el seno de las organizaciones político-militares, tales como el caso narrado por los entrevistados, de la intolerancia sufrida al interior de las Brigadas Obreras, en tanto que su dirección, no escuchaba, ni mucho menos ponderaba críticas de sus militantes; así, llegó al extremo de responder a las crítica internas, imponiendo “sanciones” como el exilio, para no acudir al exterminio físico.



A estas reflexiones conclusivas debemos incorporar también el hecho que la renuncia del SNTITSC de su afiliación a la FENASTRAS en el año 1985, también fue una manera de resolver esa contradicción intraclasista manifestada al interior del SNTITSC, respecto de su relación con las organizaciones político-militares, en el sentido que éstas pretendían, promovían y hasta asumían como “normal” el hecho de ostentar el control sobre la vida política de las organizaciones sindicales unitarias, federativas o confederativas.

Esta etapa de neutralización del sindicalismo del transporte (1981 - 1990), logró mayor efectividad por la escasa formación ideológica-política; pues de no haber sido así, la renovación generacional de las dirigencias, frente al fenómeno del “salto de calidad”, hubiese estado resuelta. En palabras distintas: mientras las filas revolucionarias engrosaban con dirigentes avanzados del movimiento sindical, éste se iba quedando sin dirigentes laborales, preparados para realizar la tarea de dirigir un sindicato tan grande y potente como el del transporte, casi desde un activismo clandestinizado, como producto del escenario de la lucha de clases en su máximo nivel de expresión, la Guerra Popular Revolucionaria.

## **CAPÍTULO VI**

### **EL SINDICALISMO DEL TRANSPORTE EN LA DINÁMICA DE LA LUCHA DE CLASES**

Después de presentadas y comentadas –en los tres capítulos precedentes– las múltiples experiencias aportadas por tres dirigentes históricos del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, se propone –a manera de hallazgos– una serie de contradicciones interclasistas e intraclasistas, identificadas en el período de los 25 años explorados (1966-1990), tanto las contradicciones más importantes de contenido económico-social entre patronos y trabajadores del sector transporte, como las más determinantes de naturaleza política-militar, en un marco de ascendente proceso revolucionario de lucha de clases en el seno de la sociedad salvadoreña del siglo XX.

Tanto las contradicciones intraclasistas (sistema político, reforma agraria, autonomía sindical, intolerancia ideológica), como las interclasistas (sindicalismo “libre” contra sindicalismo revolucionario, exterminio selectivo, cooperativización del sindicalismo, persecución permanente, fraudes electorales), así como las ponderaciones sobre cada una de estas contradicciones, podrían constituir indicios e insumos teóricos de conocimiento nuevo, disponible para las mujeres y los hombres que –conscientes de integrar la clase explotada– deciden asumir la lucha sindical con mucha conciencia crítica y proyección histórica, es decir, con la decisión de posicionarse en –y contribuir a– la redefinición de los intereses clasistas contrapuestos, en el marco de una lógica más grande y antagónica: la incesante e inevitable lucha de clases.

#### **1. La función histórica de los organismos laborales**

En las sociedades de cuantioso y masivo atraso ideológico-político y de profunda marginación socio-económica históricamente impuesta –como el caso de la sociedad

salvadoreña– el *sentido común*<sup>23</sup> sobre el sindicalismo está constituido por una abundante variedad de estereotipos y prejuicios negativos –ampliamente difundidos y arraigados entre muchas generaciones– con los que la clase social dominante –a lo largo de la historia y mediante todo tipo de estrategias– ha logrado generar una especie de sedimento ideológico en la consciencia colectiva de las masas trabajadoras, que no sólo se expresa en la indiferencia y el desinterés por la institución sindical, sino que también se ha desarrollado en actitudes de indisposición, rechazo y hasta condena hacia la cultura sindical, originada en el terrorismo socioeconómico y político que las clases dominantes siempre han desatado contra quienes se sindicalizan.

En forma paralela a este sentido común sobre el sindicalismo, en El Salvador también –desde sus primeras manifestaciones, hasta la actualidad– las luchas laborales han constituido una gigantesca epopeya, librada por numerosas generaciones de mujeres y hombres que han terminado pagando hasta con sus vidas, la osadía de promover las transformaciones ideológicas y actitudinales orientadas hacia la construcción de una nueva sociedad, que sea capaz de materializar las aspiraciones y los sueños de múltiples generaciones, que han acariciado las y los trabajadores de las diferentes ocupaciones y estratos sociales.

Entre las funciones más “naturales” de los organismos laborales, encontramos la de aglutinar a los trabajadores en general, independientemente de su ocupación, conocimiento técnico y tamaño sectorial de procedencia. Así vemos que además de la modalidad unitaria de existencia de las organizaciones sindicales, también existen otras que reafirman esa naturaleza aglutinadora: las federaciones y confederaciones sindicales.

---

<sup>23</sup> Rafael Díaz-Salazar, en su obra *Gramsci y la construcción del socialismo*, parafrasea las definiciones de Antonio Gramsci, al caracterizar el *sentido común*, afirmando que es “una concepción del mundo ingenua, desarticulada, caótica, disgregada, dogmática y conservadora” agregando que “por su estructura interna origina una conciencia escindida, alienada y rígida que favorece la pasividad y la aceptación del orden social existente”.

Los sistemas normativos jurídicos y las instituciones locales, regionales e internacionales que rigen o se articulan con el sindicalismo –por ser un instrumental tolerado y controlado por las clases dominantes– son aparatajes que imponen y validan una abundante cantidad de restricciones y mecanismos de control sobre las organizaciones laborales, para mantenerlas apartadas de todo tipo de ideas, prácticas o proyectos vinculables a la revolución social.

Desde sus orígenes hasta su desarrollo alcanzado en la actualidad, los organismos laborales (sindicatos, federaciones y confederaciones sindicales) continúan teniendo diseños estructurales y funcionales que –de ser aprovechados al máximo por la clase trabajadora– podrían permitir alcanzar y consolidar altos niveles de desarrollo organizativo de la sociedad, orientables a una transformación paulatina y progresivamente radical de la pasiva e indiferente actitud de multitudinarias generaciones de trabajadores, que aún no se plantean la posibilidad de construir una nueva sociedad, sin explotadores ni explotados.

## **2. El primer cuarto de siglo del Sindicato de la Industria del Transporte**

En medio de un contexto de análisis como el detallado arriba, es necesario aludir al cumplimiento o no de los objetivos planteados en el protocolo de esta investigación y reproducidos en el Capítulo I de este reporte de resultados. En tales objetivos se propone la necesidad de examinar tres etapas del ciclo organizativo del SNTITSC: resurgimiento, apogeo y declive, ocurridas a lo largo de los primeros 25 años de existencia. Después de realizada la colección de los datos, su interpretación y análisis, la denominación de tales etapas cambió: la primera –además de pasar a constituirse de dos momentos– ya no se denominó resurgimiento, sino *surgimiento combativo y desarrollo sostenido*; la segunda etapa, ya no fue denominada como apogeo, sino como *resistencia radicalizada* y la tercera etapa, el declive, ahora es identificada como *neutralización*.

El planteamiento original de la secuencia histórica objeto de investigación del SNTITSC (resurgimiento, apogeo y declive) respondía a una visión muy limitada, en el sentido que el esfuerzo de investigación, equivocadamente se enfocaba en el sindicato mismo, como si éste se hubiese constituido y desarrollado libre de todo influjo del contexto histórico, social, económico y político –tanto nacional como regional– que lo rodeó y lo determinó en el período estudiado. Así, el resultado general de la investigación se refleja en la nueva denominación de las tres etapas de esa secuencia histórica del primer cuarto de siglo del SNTITSC (1966 - 1990), en el sentido que revela un proceso histórico de compleja interacción, tanto con organismos intraclase (federaciones, confederaciones, organizaciones político-sociales y político-militares), como con los organismos extraclase (patronal del transporte, cuerpos represivos, dependencias gubernamentales –como el Ministerio de Trabajo– y entidades transnacionales –CLAT, IADSL y FSM, entre otras–).

### **3. Contradicciones interclasistas e intraclasistas**

Los intereses de tipo económico, social, ideológico, político, cultural y hasta militar, generalmente suelen estar a la base de las contradicciones interclasistas. En el caso de las contradicciones intraclasistas, su origen muchas veces lo encontramos en desacuerdos suscitados al interior de un mismo sector o entre diversos sectores, tanto de la clase social dominante como de la clase social dominada, a partir de las diversas maneras de concebir y asumir los aspectos que sustentan los intereses clasistas enfrentados.

La clase social explotadora, tanto nacional, como regional y transnacional, incurre en serias contradicciones internas, a partir del hecho que cada uno de sus sectores económicos y geopolíticos, dispone de una amplia gama de razones, planes, opciones y orientaciones para enfrentar los diversos senderos y destinos que la institución y la cultura sindical propician o suministran a la clase trabajadora en general.

La mayoría de sectores de la clase social dominante local o doméstica, generalmente atropellan conscientemente los derechos y garantías más elementales de amplias masas laborales, para ello, cuentan con la silenciosa actitud de complicidad y muchas veces hasta activamente colaboradora de quienes ejercen el gobierno nacional. Evidencia de esta afirmación la encontramos a mediados de los años 60, pues década y media atrás (en la Constitución de la República de El Salvador de 1950) los gobiernos ya habían declarado reconocer –sólo en el papel– derechos y garantías laborales tan básicos que en la realidad seguían sin aplicación alguna.

Sólo con las primeras huelgas de hecho, impulsadas por los trabajadores, aún sin haber constituido el Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, se consiguieron los primeros logros relativos a la jornada diaria de 8 horas, el primer incremento salarial y la contratación colectiva.

**CUADRO 4**  
**TRANSFORMACIÓN DE SITUACIONES LABORALES POR EL**  
**SINDICALISMO DEL TRANSPORTE**

| <b>SITUACIÓN LABORAL DEL SECTOR TRANSPORTE</b>           | <b>ACCIONES DEL MOVIMIENTO SINDICAL</b>  | <b>RESULTADOS</b>   |
|--|--|---|
| Total irrespeto a los derechos laborales más elementales | Huelgas ilegales o de hecho  | - Jornada diaria de 8 horas.<br>- Incremento salarial.<br>- Contratación colectiva.                               |
| Un sindicato gremial de tradición mutualista             | Constitución del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte | - Coexistencia del Sindicato Gremial y del Sindicato de Industria.<br>- Incremento de la población sindicalizada. |
| Fuerte influencia del sindicalismo libre                 | Afiliación al sindicalismo revolucionario  | - Rompimiento con la CLAT y el IADSL.<br>- Afiliación a la FSM y la FENASTRAS.                                    |

Fuente: elaboración propia

El componente ideológico es determinante en la concepción y en la praxis del movimiento sindical, pues de ello depende que las y los trabajadores organizados

desarrollen un sindicalismo funcional, sistémico e inofensivo para los intereses de la clase dominante o por el contrario, el sindicalismo puede constituirse en un factor de transformación social orientado al rompimiento del orden establecido, a partir de la lucha económica y social, que paulatina o aceleradamente se puede ir transformando en lucha política, hasta desarrollar mecanismos de articulación, de apoyo y de participación directa en la confrontación interclasista en su dimensión militar.

**CUADRO 5**  
**CONTRADICCIONES EN EL TRANSPORTE DURANTE LA ETAPA DE**  
***SURGIMIENTO COMBATIVO Y DESARROLLO SOSTENIDO***

| <b>TIPO DE CONTRADICCIÓN</b> | <b>CONTENIDO DE LA CONTRADICCIÓN</b>   | <b>RESOLUCIÓN DE LA CONTRADICCIÓN</b>                                    |
|------------------------------|--|--|
| INTRACLASISTA                | tradición mutualista<br>versus<br>lucha reivindicativa   | Posicionamiento del Sindicato de Industria con las primeras conquistas   |
| INTERCLASISTA                | Estrategia patronal de cooperativización<br>versus resistencia sindical a la cooperativización           | Exterminio físico de sindicalistas y persecución de dirigentes.          |
| INTERCLASISTA                | Huelgas por solidaridad (entre sectores) en apoyo unitario a demandas de un sector frente a la patronal. | Algunas conquistas de sectores como: metalurgia, educación y transporte. |

Fuente: elaboración propia

#### **4. Las corrientes sindicales como fuente básica de contradicciones**

Esta investigación del movimiento laboral salvadoreño del sector transporte, ha permitido identificar como principales corrientes: el sindicalismo libre y el sindicalismo revolucionario, como dos grandes torrentes ideológicos que han sustentado la lucha de los trabajadores y que se configuraron como ejes de contradicciones interclasistas e intraclasistas, como el hecho de cambiar la afiliación internacional del SNTITSC, en el sentido de romper vínculos con el sindicalismo libre (IADSL-CLAT) y afiliarse a la tendencia del sindicalismo revolucionario, claramente representada por la Federación Sindical Mundial (FSM). La diferencia fundamental

entre las dos corrientes sindicales referidas, estriba en la funcionalidad o la disfuncionalidad de cada una de ellas, para continuar reproduciendo y perpetuando el orden establecido o para contribuir a su destrucción definitiva.

Tanto la Confederación Latinoamericana de Trabajadores –CLAT– como el Instituto Americano para el Desarrollo del Sindicalismo Libre –IADSL–, fueron únicamente dos de los aparatos claves, con los que la burguesía continental logró instalar, desarrollar y afianzar el *sindicalismo libre*, que muy contrario a su denominación, consiste en un sindicalismo bajo el control de las clases dominantes, en el sentido que desde esta concepción, las organizaciones sindicales únicamente asumen como principio y fin último, el hecho de promover entre su membresía una visión, una teoría y una praxis vaciada exclusivamente en el esfuerzo por alcanzar el cumplimiento de los derechos y las garantías laborales, previamente reconocidos en la legislación vigente de cada país y en las treguas que periódicamente se “negocian” con el nombre de contratos colectivos de trabajo; en resumen, todo el accionar del sindicalismo libre, se reduce estrictamente a temas económico-sociales que no afecten, ni amenacen en lo más mínimo el orden social establecido.

El sindicalismo revolucionario por su parte, es la corriente ideológica que procura el desarrollo de una conciencia crítica y una praxis transformadora, entre quienes – sabiéndose explotados– desde su condición de trabajadores organizados, deciden trascender las luchas económico-sociales, para plantearse y asumir hasta las últimas consecuencias, la construcción de una nueva sociedad, a partir de la lucha ideológica y política que –inevitablemente– conduce a la confrontación y al combate con los diferentes sectores de la clase dominante. Si para ésta, el sindicalismo funcional, sistémico o “libre” ya es intolerable, el sindicalismo revolucionario resulta, en extremo, odioso y totalmente digno de persecución y exterminio de sus agentes promotores.

De este modo, durante el proceso de Guerra Popular Revolucionaria que protagonizó el pueblo salvadoreño entre 1972 y 1990, algunos dirigentes sindicales asumieron y llevaron hasta esas últimas consecuencias el sindicalismo revolucionario, que escalonadamente partía de prácticas aglutinadoras elementales como las huelgas



“progresivas” y “de solidaridad”, que luego se transformaban en vinculaciones y articulaciones orgánicas y programáticas con entidades político-sociales de movilización popular y organizaciones político-militares de confrontación armada, que llegaron a demandar saltos de calidad como “irse para el monte”, es decir pasar a la vida clandestina para integrar los ejércitos revolucionarios que operaban fundamentalmente en el campo y en menor medida en la ciudad.

## **5. La resolución de algunas contradicciones interclasistas e intraclasistas**

Durante el período estudiado (1966-1990), el sector transporte de la burguesía salvadoreña, más que intolerante, demostró ser altamente represiva, pues ante las primeras conquistas económico-sociales del Sindicato de la Industria del Transporte –al final de los años 60 y en el primer quinquenio de la década 70– la clase dominante profundizó la contradicción interclasista al haber impedido hábilmente que el sindicalismo del transporte continuara fortaleciéndose más de lo que ya lo había logrado; ello quedó evidenciado con el proyecto patronal de promover la conversión de las seccionales sindicales en cooperativas.

Con la estrategia de la cooperativización de las seccionales del Sindicato de la Industria del Transporte, la patronal buscó –entre otros fines– desmontar la contradicción interclasista entre patronos y trabajadores del transporte, en torno a las conquistas laborales en imparable incremento.

Así también, los empresarios del transporte lograron hacerse de millonarias ganancias, mediante la venta –a precios de agencia– de todas las unidades de transporte a los trabajadores, quienes inocentemente accedieron a la seductora trampa de la cooperativización, asumiendo cuantiosas sumas crediticias destinadas a comprar las empresas del transporte, que los convertiría en “nuevos empresarios” y que en definitiva desembocó en un refinado engaño de la patronal, porque los montos de las deudas adquiridas con el FIGAPE en términos reales eran impagables en el corto y mediano plazo.

Las estrategias clasistas de lucha de la burguesía, además de estar mayoritariamente orientadas a contrarrestar, revertir o aniquilar los avances de la clase trabajadora, son abundantes y variadas, pues se desarrollan en diferentes planos y mediante múltiples modalidades tácticas, que van desde proyectos de domesticación ideológica, pasando por la mutación orgánica y dinámica de las entidades laborales, hasta llegar a la represión y el exterminio físico, a cargo de organismos armados estatales o paraestatales.

**CUADRO 6**  
**TÁCTICAS DE LAS CONTRADICCIONES INTERCLASISTAS EN EL**  
**TRANSPORTE**

| <b>MANIOBRAS DE LA PATRONAL Y EL GOBIERNO</b>  | <b>RESPUESTAS DEL MOVIMIENTO SINDICAL</b>  | <b>RESULTADOS</b>  |
|--|--|--|
| Promoción de la estrategia de cooperativización de las seccionales del Sindicato de Industria          | Conversión de algunas seccionales sindicales en cooperativas                                   | Disminución de la membresía sindical.  |
| Insistencia y presión a trabajadores sindicalizados para cooperativizarse.                             | Resistencia a la cooperativización.  | Bases sindicales diezgadas por el exterminio selectivo.  |
| Alto costo de la vida, sucesivos fraudes electorales y asesinatos selectivos de dirigentes sindicales. | - Crecimiento de la población sindical en general<br>- Renovación de la dirigencia del SNTITSC | - Mejor articulación del movimiento laboral y social (FAPU, BPR).<br>- Creciente influencia del sindicalismo revolucionario. |

Fuente: elaboración propia

Las alianzas entre las burguesías de diferentes países, destinadas a mantener la hegemonía regional, se fundan en acuerdos implícitos o explícitos de conveniencia mutua y muchas veces implican el sometimiento de la parte más débil, dependiente y servil; tales alianzas pueden constituir determinados proyectos ideológico-políticos, político-institucionales y hasta político-militares, generalmente orientados a servir de diques de contención, frente a la expansión geopolítica que pueden alcanzar determinados países o grupos de países integrantes de bloques económicos y políticos que promueven nuevos paradigmas de cooperación basados en la solidaridad internacionalista entre los trabajadores.

**CUADRO 7**  
**CONTRADICCIONES INTERCLASISTAS DURANTE LA RESISTENCIA**  
**RADICALIZADA DEL SINDICATO DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE**

| TIPO DE CONTRADICCIÓN | CONTENIDO DE LA CONTRADICCIÓN  | RESOLUCIÓN DE LA CONTRADICCIÓN  |
|-----------------------|--|---|
| INTERCLASISTA         | Consolidación del desmontaje del sistema electoral competitivo de representación proporcional. | Represión contra todo el movimiento popular que protestaba por el fraude electoral de febrero de 1977.  |
| INTERCLASISTA         | Distribución de la tierra cultivable.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- FARO, ANEP y Cámara de Comercio se unen para desarrollar capacidad de veto.</li> <li>- Golpe de Estado.</li> <li>- Reforma Agraria.</li> </ul>   |
| INTERCLASISTA         | Alto desarrollo de la ideologización, de la capacidad de protesta y de movilización popular.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Represión generalizada.</li> <li>- Política estatal de exterminio físico (Ej. Sacerdotes católicos).</li> <li>- Masacres de marchas populares (Ej. LP 28 de Febrero el 29 de octubre 1979 y CRM el 22 de enero 1980).</li> </ul> |
| INTERCLASISTA         | Huelgas en diferentes sectores del transporte: TALL, de carga y transporte público en general. | <ul style="list-style-type: none"> <li>- TALL: represión de los Escuadrones de la Muerte y cuerpos de seguridad.</li> <li>- Transporte de carga: conquistas desnaturalizadas.</li> <li>- Transporte público: incremento del 75%.</li> </ul>                               |

Fuente: elaboración propia.

Las contradicciones intraclasistas. La confrontación entre clases sociales explotadoras y explotadas, es un fenómeno que incluye contradicciones internas en el seno de cada clase, pues si bien éstas son grandes conglomerados de personas determinados por la propiedad o carencia de medios de producción, tales conglomerados humanos se dividen en sectores, configurados a partir de los intereses, las dinámicas, los proyectos y la actividad económica en la que se ocupan.

**CUADRO 8**  
**CONTRADICCIONES DURANTE LA**  
**NEUTRALIZACIÓN DEL SINDICATO DEL TRANSPORTE**

| TIPO DE CONTRADICCIÓN | CONTENIDO DE LA CONTRADICCIÓN  | RESOLUCIÓN DE LA CONTRADICCIÓN   |
|-----------------------|--|--|
| INTRACLASISTA         | Intolerancia ideológica en el seno de las Brigadas Obreras   | Exilio de dos secretarios del Sindicato de la Industria del Transporte y militantes de las Brigadas Obreras                                  |
| INTRACLASISTA         | Autonomía sindical. Las organizaciones político-militares pretendían controlar y dirigir la vida política de los organismos sindicales | El SNTITSC renunció de su afiliación en la FENASTRAS (1985)  |
| INTERCLASISTA         | Exterminio del sindicalismo. El SNTITSC enfrentó: cateos, redadas (1982); más cateos y detenciones selectivas (1986 - 1987)            | El SNTITSC se volvió itinerante: abandonó su local y funcionó en la sede de otro organismo sindical, mediante una dinámica de clandestinidad |

Fuente: elaboración propia.

Aunque también ocurre que determinados sectores sociales –no obstante integrar objetivamente la clase explotada– piensan, sienten, quieren, trabajan, aspiran, defienden y promueven los asuntos propios de la clase dominante o explotadora.

## **6. Desempeño del Sindicato de la Industria del Transporte.**

Tanto en la dimensión interna, como externa del SNTITSC, es oportuno hacer un balance de la gestión de sus distintas dirigencias en la multiplicidad de planos en que los organismos sindicales pueden protagonizar las luchas laborales. En el plano económico, el Sindicato de la Industria del Transporte, logró una gestión bastante exitosa, pues además de romper con la tradición mutualista –asentada en el seno del Sindicato Gremial– conquistó significativos incrementos salariales, redujo la jornada diaria de trabajo a las 8 horas que legalmente ya se establecían formalmente en la ley.

De igual manera –en el plano socio-económico– el SNTITSC logró iniciar la contratación colectiva, que posteriormente permitió acabar con las “listas negras”, integradas por los primeros dirigentes sindicales que eran despedidos por la lucha

sindical, para discriminarles en el sentido de impedirles trabajar en cualquiera otra empresa de transporte colectivo. Se acabó con las referidas “listas negras” por medio de los contratos colectivos, en el sentido que las directivas sindicales lograron conquistar la potestad de proponer las ternas de quienes debían ocupar las plazas vacantes y fue de esa forma que los trabajadores sindicalistas despedidos fueron restituidos en sus puestos de trabajo.

Todas estas conquistas ocurrían en una confrontación tan diversificada por la patronal, debido a que ésta intentó y logró en –alguna medida– revertir los avances del sindicalismo, a través del proyecto de cooperativización de las seccionales del Sindicato de la Industria del Transporte. Justo en este aspecto es que se identifica uno de los primeros déficits ideológicos de los trabajadores sindicalizados, pues muchas de esas seccionales, se convirtieron en cooperativas, seducidos por la “oportunidad” de llegar a ser “empresarios” del transporte. Aunque es muy justo y oportuno aclarar que la cruzada de cooperativización fue tan insistente y reiterada que, algunos patronos procedieron al exterminio físico de trabajadores que resistían sumarse al proyecto.

## **7. Avances espontáneos y vulnerabilidad ideológica de la clase trabajadora**

En el marco que surgió el movimiento sindical en el sector transporte salvadoreño, durante el segundo quinquenio de la década de los años 60 del siglo XX, resulta oportuno intentar algunas ideas conclusivas en torno a tres importantes hechos del referido sector de trabajadores: (a) La conquista de la jornada de ocho horas diarias, (b) La constitución del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas, (c) La estrategia patrono-estatal de sustitución del SNTITSC por pequeñas cooperativas.

(a) La conquista de la jornada de ocho horas diarias.

Las condiciones laborales de sobrexplotación –como las jornadas extenuantes de hasta 16 y 17 horas diarias– con las que las patronales del transporte tratan a los trabajadores casi como objetos o instrumentos de cualquier proceso de trabajo,

contribuyen a la activación del instinto de clase entre las masas trabajadoras que les lleva a luchar por las prestaciones económicas más elementales, aún sin contar con suficiente organización sindical, sin tomar acuerdos formales de huelga y generalmente sin teorizar, analizar o discutir tanto la modalidad y posible desarrollo de las medidas de protesta. Esta activación instintiva de lucha, seguramente puede ocurrir con ciertos ingredientes de violencia, ejercida incluso entre los mismos trabajadores, principalmente contra quienes de manera consciente o no, actúan como esquirols o “rompeshuelgas”.

(b) La constitución del Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Transporte Similares y Conexas.

Las y los trabajadores de un mismo sector de la economía, con harta necesidad de avanzar en sus conquistas laborales, siempre buscarán aprovechar las mejores posibilidades, incluso legales, para aglutinarse y acumular mayor fuerza –aunque sea sólo numérica– en aras de alcanzar más capacidad de negociación y combate frente a la patronal. Un claro ejemplo de ello sería el consenso que pueden pactar las y los trabajadores de diferentes gremios u ocupaciones que, dedicados a una misma industria, deciden constituir un sindicato de tal naturaleza.

(c) La estrategia patrono-estatal de sustituir el Sindicato de la Industria del Transporte por pequeñas cooperativas.

El crecimiento de cualquier tipo de organización laboral –aunque no tenga solidez o cohesión ideológica– puede ser estimado por la clase dominante, como amenaza a su estabilidad y a su proyecto hegemónico; razón por la que la clase en el poder, mediante sus aparatos de Estado, despliega múltiples estrategias orientadas al control, neutralización o desmontaje de los organismos laborales, principalmente a través del flanco que suele estar más débil: el componente ideológico; así, por muy combativo que llegue a ser un sindicato, en la defensa de sus reivindicaciones socio-económicas más elementales, si no ha trabajado por transformar el pensamiento, la conducta y el trabajo colectivo de sus dirigencias y sus bases, en la conciencia y en la

praxis colectivas, sigue anidando y reproduciéndose la ideología y la manera de ser, de la clase explotadora.

También debe considerarse que algunas de las estrategias orientadas al desmontaje de las organizaciones sindicales (unitarias, federativas, confederativas), son el resultado de estrategias regionales (continentales) que las diferentes burguesías nacionales logran definir y ejecutar de manera articulada; tal es el caso de la estrategia de cooperativización del SNTITSC, que fue producto de todo un plan regional preparado por los ministros de trabajo del continente, según lo detallan con claridad los dirigentes sindicales entrevistados.

## **8. Expansión articulada del accionar sindical**

Obtenidas algunas conquistas socioeconómicas, impulsadas desde antes, durante o después de la constitución formal de un sindicato, puede resultar conveniente dar algunos importantes pasos orientados a la consolidación organizacional tales como:

(a) Acompañar en forma solidaria las jornadas de lucha de otros sectores laborales, aún sin acuerdos previos expresamente establecidos. Un claro ejemplo de este tipo de acompañamientos lo encontramos en la solidaridad militante que el SNTITSC practicaba, impulsando determinada cantidad de horas de huelga, en apoyo a trabajadores de la industria metalúrgica o del gremio magisterial, a finales de los años 60 del siglo XX en El Salvador. Esto también indica que al interior del SNTITSC, la solidaridad militante se practicó entre sus numerosas seccionales o subseccionales, en el sentido que sus directivas y la gente sindicalizada, acompañaban las huelgas promovidas por seccionales o subseccionales de las diferentes rutas.

(b) Afiliar el sindicato a organismos nacionales e internacionales –como las federaciones– cuya vinculación podría propiciar y desarrollar mecanismos de apoyo y articulación de esfuerzos en la mayoría de temas y coyunturas que resultan determinantes en el avance y consolidación de los esfuerzos de lucha de los diferentes sectores laborales.

(c) El análisis previo del escenario de una posible huelga y las posibilidades de sostener con firmeza las demandas laborales, son elementos con potencial incidencia en la consecución de los resultados pretendidos con las jornadas huelguísticas. En la medida que los análisis de las organizaciones laborales, sean profundos, objetivos y multilaterales, se estará evitando vicios tan arraigados como: la superficialidad, la subjetividad y la unilateralidad (según Mao Tse-tung), que generalmente operan como elementos del autoengaño individual y colectivo (parafraseando a Lenin). La firmeza en la defensa de las demandas laborales –de principio a fin de toda acción reivindicativa o solidaria– compromete la seriedad, el prestigio, la capacidad de lucha y de negociación de las organizaciones laborales.

(d) Articular el programa de lucha sindical con las proyecciones históricas y programas de lucha, tanto del movimiento político-social, como de las organizaciones político-militares de corte revolucionario. Esta articulación debe regirse por la más estricta práctica de la disciplina, la compartimentación, la formación teórica y el debate político permanente de los intereses de clase; pues con factores como éstos, se puede forjar la autonomía y autodeterminación de las entidades laborales, sin que se vuelvan instrumentos o dependencias de las organizaciones político-sociales o político-militares impulsoras de los procesos revolucionarios.

## **9. Factores neutralizadores de sindicatos en un contexto de lucha de clases**

En los procesos de ascendente confrontación política-militar entre las dos clases sociales fundamentales (explotadoras y explotadas), el desarrollo autónomo y la permanencia histórica de los organismos sindicales, pueden resultar afectados por fenómenos tan diversos como los siguientes:

(a) La guerra sucia de exterminio.

Frente al surgimiento vigoroso, el desarrollo crecientemente expansivo y el accionar sistemático de los organismos laborales (sindicatos, federaciones y confederaciones), cuyas dirigencias y elementos avanzados vinculan su trabajo sindical



al movimiento político-social y político-militar, los sectores de la clase dominante no vacilan –ni en lo más mínimo– en arremeter contra las organizaciones laborales, por medio de cualquiera de los cuerpos represivos legitimados como entidades policiales o militares del Estado. Tales arremetidas –que también pueden ser ejecutadas por grupos armados irregulares (como los Escuadrones de la Muerte)– adoptan una infinita variedad de tácticas represivas, que van desde: capturas selectivas ilegales, allanamientos constantes, cateos generadores de prueba fraudulenta, desmontaje de huelgas, detenciones arbitrarias y masivas, hasta interminables sesiones de torturas, vejámenes y suplicios, desapariciones forzadas, ejecuciones sumarias, etc. Tácticas que se multiplican y sistematizan en la misma proporción en que se cualifica y profundiza la lucha revolucionaria de las organizaciones de las y los trabajadores.

Así, las estrategias represivas –según niveles de intensidad y alcance– inciden en el apareamiento y activación de grupos armados de “autodefensa” (integrados por elementos de las organizaciones laborales y político militares). Ese proceso de activación de las “autodefensas”, puede resultar más viable y posible por la cualificación y transformación que simultáneamente van cultivando las estructuras operativas iniciales de los organismos populares insurgentes en formación que –con el desarrollo de la lucha antagónica con la clase dominante y sus aparatos represivos– llegan a constituir organizaciones político-militares, que manteniendo vinculación con las organizaciones sociales, van desarrollando dinámicas de resistencia y confrontación político-militar que desafían (y hasta hace tambalear) la megaestructura de las instituciones y los aparatos de represión estatal, bajo control de la clase dominante.

Esta inevitable dinámica de confrontación entre clases –originada en la sostenida represión estatal impuesta a la clase trabajadora– progresivamente va adquiriendo rasgos de guerra popular revolucionaria, cuya fuerza y desarrollo generalmente es contestada con una guerra sucia de exterminio, promovida por la clase dominante y apoyada en aliados internacionales, que desarrollan proyectos de intervención militar en regiones que abarcan diferentes países, en el marco y en la dinámica de una lógica de expansión imperialista.

Obviamente que en un proceso bastante desarrollado de guerra sucia de exterminio, el movimiento sindical resulta severamente diezmado, al grado que termina prescindiendo de locales, reuniéndose clandestinamente, perdiendo sus más destacados dirigentes porque se incorporan a las filas de los ejércitos revolucionarios o porque terminan siendo víctimas de ejecuciones sumarias de tipo selectivo, con las que no sólo se institucionaliza el terrorismo estatal, sino también se va diezmando a los más cualificados y prestigiosos líderes sindicales.

(b) Métodos erróneos de resolución de contradicciones

A pesar de ser un fenómeno muy propio de la clase explotadora, también ocurre en el seno de la clase explotada. Es decir que, si en el primer caso, la intolerancia ideológica se expresa mediante la represión institucionalizada, que puede ir desde las detenciones ilegales hasta las desapariciones forzadas y las ejecuciones sumarias de las dirigencias o bases sindicales, como una clara estrategia de exterminio; en el segundo caso –en el seno de la clase explotada– la intolerancia ideológica, generalmente proviene de dirigentes “revolucionarios”, que no admiten las consecuencias y alcances de los debates ideológicos que pueden estarles indicando errores tácticos, desaciertos programáticos y cuestionamientos a sus criterios de conducción o maneras de ejercer el poder político y militar en el seno de las estructuras de las organizaciones revolucionarias, directamente vinculadas a –y apoyadas por– los organismos del movimiento social, entre ellos los sindicatos, las federaciones y las confederaciones también de naturaleza sindical.

(c) La disputa por influir, controlar y conducir

En momentos de ascendencia de la lucha del movimiento revolucionario, suele ocurrir que el sector de las organizaciones político-militares que forman parte de tal movimiento, terminan considerándose como las más importantes y determinantes en el desarrollo de la guerra popular revolucionaria. En igual sentido, llegan a estimar que todas las expresiones organizativas del movimiento político-social (incluyendo al movimiento sindical) solamente son un conjunto de estructuras que deben someterse a la “línea revolucionaria” que se les indique desde el mando militar insurgente.

Esta lógica de estimarse a sí mismos –los organismos político-militares– como “la punta de lanza” del proceso revolucionario, puede conducirles a tratar a las organizaciones político-sociales, como simples bases de apoyo que deben cumplir tareas, sin respetarles la legítima posibilidad de discutir y cuestionar sobre asuntos estratégicos o programáticos del proceso revolucionario. Esto por supuesto que termina generando una lógica de menosprecio o desvalorización de los aportes del movimiento político social (incluyendo al sector sindical); una situación que va deteriorando la unidad revolucionaria, tan indispensable y tan determinante para avanzar y consolidar lo avanzado, en el proceso de la lucha de clases.

Es decir que en momentos de ascendencia de la guerra revolucionaria, es muy arriesgado que las organizaciones del movimiento social, terminen siendo cosificadas y tratadas como territorios en disputa por los sectores que se autoconsideran más avanzados y más determinantes en el desarrollo y empuje de la lucha de clases.

## **10. Modalidades de la lucha de clases**

### **10.1. La lucha económica e ideológica**

Las interminables e inevitables confrontaciones entre amplios sectores de trabajadores y empleadores, tienen lugar de manera primaria y fundamental en el plano económico, pues resulta ser el medio más “natural”, inmediato y tangible en el que coinciden y chocan de manera frontal tanto los intereses patronales, como los laborales.

En el plano económico, la expresión más convencional de lucha –por parte de los trabajadores– está constituida de la dinámica organizativa sindical. Por el lado de la clase social dominante, una de las respuestas más conocidas frente al sindicalismo – además de la represión legal, económica y política– puede ser la negociación de contratos colectivos; sin embargo, la cooperativización promovida desde el seno de una patronal con fuertes vínculos y estratégicas alianzas internacionales, puede ser una alternativa muy eficiente para “deshacerse” de los sindicatos más grandes y poderosos,

sin importar que para ello deba venderles los medios de producción en torno a los cuales éstos han surgido y desarrollado su lucha.

La vulnerable consistencia ideológica de los trabajadores y su consciencia de clase desconectada de la realidad objetiva, constituye un flanco muy débil por el que fácilmente la clase explotadora ejerce una poderosa y hasta imperceptible influencia, que en algunos casos puede basarse en el ofrecimiento de sueños o ilusiones pequeñoburguesas de abandonar su condición de explotados, para convertirse en “propietarios” de empresas y poder alcanzar un status de explotadores; este es el corazón de la estratagema del cooperativismo promovido y financiado por la clase dominante y su aparato de opresión: el Estado, con el que tiene todas las posibilidades y facilidades de financiar un proyecto antisindical como el de la cooperativización.

## **10.2. La farsa de la lucha legal**

Independientemente que la clase social dominante reconozca –a través de normativas de máximo nivel jerárquico– ciertos derechos laborales a la clase social explotada, como el derecho a la huelga, tal reconocimiento no deja de ser una formalidad que termina siendo burlada en la praxis cotidiana, pues el sólo intento de ejercer el derecho de sindicalización –como presupuesto del derecho a huelga– generalmente desemboca en despidos masivos o cierres de plantas de producción.

Otro tanto similar sucede con los derechos y garantías laborales más elementales, que aún estando incluidos en las normativas de diferente tipo y nivel (Constitución, tratados internacionales, código, leyes, etc.) terminan siendo salvajemente violentados por los diferentes sectores de la burguesía local y transnacional. Nos referimos a derechos tan básicos como la jornada de ocho horas, vacaciones anuales remuneradas, aguinaldo y otros, que en el caso del sector de servicios como el de transporte público, la situación sigue igual o peor que la enfrentada en 1966 por las generaciones de trabajadores que fundaron el SNTITSC en El Salvador.

Es decir que, a casi medio siglo después, el sector de clase dominante dedicado al servicio del transporte colectivo público de pasajeros, continúa explotando de manera más exacerbada a los trabajadores del sector, aún a pesar de toda las grandes batallas desarrolladas en décadas recientes. Esto pone en evidencia que la lucha de clases en todos sus planos, incluso en el económico, es interminable e inevitable, como expresión clara de una de las leyes dialécticas del desarrollo de la sociedad: la contradicción entre dos clases sociales fundamentales (la explotadora y la explotada).

### **10.3. Implicaciones de las conquistas laborales**

Las modalidades de lucha sindical –como las huelgas– y el alcance de sus respectivas conquistas –consignadas en contratos colectivos de trabajo– inevitablemente tienen una dimensión política, no sólo porque superan lo establecido en el sistema normativo vigente, sino también porque tales modalidades y alcances generalmente expresan el poder forjado y el posicionamiento logrado por las entidades sindicales frente a las patronales, en la medida que se van introduciendo conquistas más novedosas y con mayores posibilidades de perdurabilidad.

En otro sentido, si las conquistas sociales y económicas de los organismos sindicales –arrancadas a las patronales– generalmente son afianzadas en contratos colectivos, cuya permanencia depende de la existencia de cada sindicato, es necesario que éstos, defiendan tales conquistas de manera sostenida, para evitar que sean revertidas y promover su expansión a otros sectores.

Aunque la lucha de clases tenga su mayor fuerza expresiva en el plano económico, la clase explotada no debe limitar su confrontación a tal escenario, sino más bien tiene que debatir y asumir la ubicación objetiva en la que se encuentran como clase trabajadora, es decir, como clase social subyugada, cuya misión es la de emancipar a la totalidad de sus integrantes, para llegar a erigir la democracia real y directa; para erradicar así, la democracia formal e indirecta, institucionalizada en la

sociedad capitalista, “por obra y gracia” de la clase dominante y sus sistema político basado en la representatividad.

### **11. La posición clasista de todo organismo sindical**

Ninguna organización laboral se encuentra exenta de la ideología política, pues su sola existencia y actividad a través de los sindicatos y sus expresiones aglutinadoras como las federaciones y confederaciones, materializan ideas tan básicas de los seres humanos, orientadas a la consecución de los valores más elementales como: la dignidad, la solidaridad, la justicia social y muchos otros más.

Las organizaciones de trabajadores que restringen su actuación a los principios y disposiciones de las leyes de trabajo y que se autoproclaman “apolíticas”, sencillamente lo que hacen –de manera consciente o no– es adherirse a la ideología de la clase dominante, pues esa legislación que termina rigiendo su actuar es obra directa de la clase social que directa o indirectamente construye y hace valer todo un sistema normativo jurídico vigente, promovido e institucionalizado desde los intereses de los sectores que detentan el poder político, económico, social y cultural.

La posición clasista a la que aquí se alude, está referida al conjunto de opiniones, criterios, principios, valores, creencias, aspiraciones y convicciones que determinan el actuar individual y colectivo de las personas, respecto de la realidad social objetiva de la que forman parte. Así entendida la posición clasista, podemos afirmar que todas las organizaciones laborales (sindicatos, federaciones y confederaciones) que únicamente se esfuerzan por: alcanzar mejoras salariales, diversificar prestaciones socioeconómicas y –en definitiva– promover algunas reformas aparentemente beneficiosas para la masa laboral, son aquellas entidades laborales que deciden no exceder el marco regulatorio establecido por sus mismos explotadores, en tanto que no lo cuestionan ni contradicen, sino que impulsan una lucha inofensiva y hasta funcional a los intereses de los diferentes sectores de la clase dominante.

Las circunstancias económicas y políticas compartidas por distintos sectores de trabajadores en un mismo escenario histórico, estimulan –entre otras– algunas prácticas de acompañamiento o coordinación, que permiten desarrollar y fortalecer la lucha de clases económica, orientada a otras fases de lucha social y política, sobre todo cuando se enfrenta un mismo enemigo que reprime, persigue y extermina. La solidaridad militante es una práctica que contribuye a la unidad de las masas explotadas, para enfrentar en mejores condiciones la represión impuesta por los distintos sectores de la clase explotadora.

La influencia ideológica de agentes externos a la clase trabajadora –sobre todo la de quienes financian la actividad sindical– interviene, neutraliza y modifica la conducta, los valores, los principios y las prácticas de las organizaciones que no logran ni procuran forjar su propia sostenibilidad logística y financiera a través del tiempo y en las condiciones más adversas que puedan aparecer. Dos importantes principios de toda organización que aspire a transformar la realidad, son: *tomar siempre la iniciativa y creer en las propias fuerzas*.

La historia de lucha de los trabajadores del transporte en El Salvador –a lo largo de los 25 años del período 1966-1990– fue determinada por la más atroz represión patronal y gubernamental. La consistencia y permanencia de esa lucha, también fue influenciada, tanto por la formación ideológica, como por la práctica del movimiento socio-político del que formó parte el SNTITSC; un contexto organizativo en el que se fueron definiendo los indicadores de avances y consolidación de la ideología política revolucionaria entre las bases y las dirigencias sindicales.

## **12. Olas de protesta en que participó el movimiento sindical del transporte**

El SNTITSC –durante sus primeros 25 años de existencia– participó en cada uno de los oleajes de protestas que experimentó el movimiento social salvadoreño; tanto en el oleaje reformista comprendido entre 1962 y 1972; como en el que resurgió, ya más radical y potente entre 1977 y 1980. Recuérdese que entre 1972 y 1977, la represión se

intensificó ferozmente contra el movimiento político social en el que el sector sindical resultó gravemente afectado, en tanto que gran parte de su dirigencia fue diezmada selectivamente.

A partir del 10 de enero de 1981, las olas de protesta disminuyen porque el pueblo se alzó en armas a través de la infraestructura organizacional de las cinco fuerzas integrantes del FMLN. El oleaje de protesta popular comenzó a recuperarse a mediados de la década 80, aunque se sumó a la consigna “revolucionaria” del abundantemente conocido estribillo del “Diálogo por la Paz”.

### **13. Proyecto histórico político del movimiento social y revolucionario**

El movimiento social y revolucionario, constituido por los movimientos popular-sindical y político-militar, mediante la lucha de clases promovía su proyecto histórico de llegar a institucionalizar un Modelo de Desarrollo fundado en un modo de acumulación que posiblemente hubiese sido *Agropecuario-Industrial*, bajo el funcionamiento y control de una institucionalidad legitimadora constituida por un *Gobierno Popular Revolucionario con hegemonía obrera y campesina*.

De haber conseguido un triunfo revolucionario el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN) y el Frente Democrático Revolucionario (FDR), como expresiones de la vanguardia revolucionaria del pueblo salvadoreño, seguramente el proyecto histórico político a instalar y desarrollar como *modelo de desarrollo*, podría haberse orientado a la sostenibilidad de la revolución, sobre la base de dos grandes aspectos: la producción masiva de bienes de consumo, por un lado, y por otro, una producción directamente planificada por el nuevo Estado surgido de la revolución y determinado con la participación directa de las masas populares.

En lo relativo a la *institucionalidad legitimadora*, la primera proyección posiblemente hubiese sido la instauración de un gobierno basado en una democracia real de participación abierta y directa, apoyado en la organización masiva del pueblo, para garantizar a los sectores mayoritarios el ejercicio de esa participación abierta y



directa, carente de intermediarios –tal como ocurre en el sistema político representativo vigente en El Salvador–. Un mecanismo de gobierno abierto y directo para el pueblo, podría ser el establecimiento y regulación de procesos de consulta popular, como el plebiscito y el referéndum, en temas decisivos para el futuro mediano del pueblo. Otro mecanismo de gobierno de participación abierta y directa podría ser la regulación de la iniciativa de ley en manos de las amplias masas y sectores populares, sin mediación de ningún tipo de funcionario.

#### **14. Cambio de programa: del Gobierno Democrático Revolucionario al Gobierno de Amplia Participación**

Hasta antes de los sucesos de abril de 1983 ocurridos en Managua, Nicaragua (el asesinato de la Comandante Ana María y la muerte del Comandante Marcial) en el seno de las Fuerzas Populares de Liberación (FPL) –una de las organizaciones más grandes y desarrolladas en el FMLN– puede afirmarse que el Gobierno Democrático Revolucionario (GDR) fue un programa revolucionario al que se adscribía buena parte del movimiento social y sindical, así como el movimiento político militar en El Salvador.

Después de tales hechos de abril de 1983, que significaron la pérdida de la segunda y el primer responsable de las FPL, sucedió el cambio del programa revolucionario GDR, por otro denominado Gobierno de Amplia Participación (GAP), que no priorizaba ni los intereses ni la participación de las amplias masas trabajadoras, sino que fue controlada por el revisionismo de algunos sectores de la pequeña burguesía que perteneciendo objetivamente o no a ese estrato social (pequeña burguesía), incurrió en todos los vicios y prácticas liberales del revisionismo y el oportunismo que tanto daño generaron a los intereses de clase de los amplios sectores obrero y campesino.

Por supuesto que este cambio de programa fue un golpe de muerte, que resolvió serias contradicciones intraclasistas en el seno de las organizaciones político militares y

político sociales integradas por miembros de sectores laborales organizados en sindicatos, como el caso del sector transporte, que durante la década de los años 80 fue neutralizado a partir de giros tan repentinos como el cambio de programa, es decir la sustitución del GDR por el GAP. Tal neutralización fue más acelerada si se incorpora a este balance el proceso de diálogo-negociación con el que la burguesía –a través del gobierno Demócrata Cristiano y con el apoyo-beneplácito de Washington– sedujo y desarmó a las dirigencias de las organizaciones político-militares que integraban el FMLN, incorporándolas al proyecto “democrático” dominante, a través de la participación política en el mercado electoral, a cambio de la reversión del proceso revolucionario protagonizado por las masas populares.

## **15. Sugerencias para las organizaciones laborales que asumen la lucha de clases**

### **15.1. Gobierno sindical democrático**

La democracia en el seno de las organizaciones sindicales, descansa en el principio de involucrar a las bases, así como escuchar y acatar sus decisiones. Si bien es necesario reconocer el peso que logran el prestigio individual y colectivo de las dirigencias y las capacidades persuasivas que desarrollan –en cualquier tipo de circunstancia o coyuntura– siempre deben primar las discusiones entre la membresía, pues el fluido movimiento de la información y la posibilidad de proceder conforme a decisiones mayoritarias, son la mejor garantía de consenso y de respeto a las ideas y aspiraciones colectivas.

El prestigio y la honradez individual o grupal de las dirigencias, siempre están bajo la amenaza del exterminio derivado de las seductoras formas de soborno, cuya presencia se materializa mediante ofertas a la que difícilmente se puede resistir desde la realidad individual o colectiva, sobre todo si las dirigencias carecen de principios sólidos y firmes.

## **15.2. Sindicalismo revolucionario**

El sindicalismo revolucionario constituye una práctica social, económica y política que va más allá del sindicalismo economista y sistémico, atrapado en la legalidad. Se trata de un sindicalismo regido por las auténticas aspiraciones de construir una sociedad sin clases, libre de explotación y de oprobio. El sindicalismo revolucionario es una visión y una posición fundada en la convicción y el compromiso de trabajar por la transformación radical de la sociedad establecida, que sólo es posible a partir de la toma del poder en todas sus modalidades y dimensiones posibles. Es por ello que este tipo de sindicalismo (revolucionario) implica una necesidad de confrontación permanente, que se agudiza y complejiza progresiva e irreversiblemente, hasta alcanzar un desenlace que –en la mayoría de casos– resulta inevitablemente violento.

## **15.3. Autonomía y autodeterminación sindical**

La función natural y razón de ser de las organizaciones laborales consiste fundamentalmente en la difusión, promoción y defensa de los intereses de las masas trabajadoras; en consecuencia sus actividades, decisiones, acuerdos, vínculos y proyecciones deben ser determinadas por sus integrantes; así también, los mecanismos de comunicación y articulación con otras organizaciones, siempre deben ser aprobados y controlados, en su vigencia, productividad y funcionalidad, por la mayor parte posible de su membresía.

Una organización laboral, independientemente de su tamaño o estructura (sindicato, federación o confederación –locales o internacionales–), que se apoya financiera, ideológica o políticamente en otra organización –nominalmente dedicada a temas laborales– que no es forjada, dirigida y sostenida por trabajadores, no vive ni tiene posibilidades de aspirar siquiera a una vida regida por la autodeterminación.

#### **15.4. Organización de la clase trabajadora frente a la represión**

Los sectores obreros y campesinos, en un proceso ascendente de lucha de clases, debe crear sus propios organismos y desarrollar sus programas, tanto en el ámbito de formación ideológica, como en el de la autodefensa, frente a grupos de exterminio que la clase dominante promueve, financia, alienta y tolera. Es decir que, el movimiento laboral sindicalizado no puede, ni debe confiar en que su activismo gremial y político irá creciendo sin ningún tipo de sabotaje o persecución por parte de la clase en el poder, que naturalmente se sentirá bajo la amenaza de un proceso revolucionario con serias posibilidades de terminar en un asalto del poder político.

Frente a fenómenos tan graves como la violencia legal o ilegal, las masas trabajadoras han de renunciar a las instituciones, normativas o procedimientos erigidos por la clase dominante, tales como la administración de justicia y organismos auxiliares. Muy aparte de todo ello, los trabajadores deben crear y perfeccionar sus propias entidades responsables de la seguridad (*Grupos de Autodefensa*) y de la justicia (como los *Consejos de Fábrica* organizados por Antonio Gramsci).

En materia de organización militar, los trabajadores deben forjar sus propios colectivos de trabajo, dedicados a labores de inteligencia y de integración básica de milicias; colectivos que se esfuercen por cultivar y difundir aspectos y criterios que resulten tan esenciales para enfrentar la represión estatal y paraestatal, que pueden minimizar los resultados negativos entre los trabajadores, tales como: cuidado de la salud física, defensa personal, conocimiento y práctica de medidas de seguridad, entre muchas otras.

#### **15.5. La violencia política formal e informal**

La lucha económica de los trabajadores, expresada a través de jornadas de huelgas ilegales, generalmente es respondida por los sectores patronales mediante actos de violencia política, ejecutada por los aparatos represivos del Estado –como la

policía– y por toda la institucionalidad judicial y administrativa. En muchos otros casos, esa violencia política puede adoptar modalidades o tácticas informales, como el caso de los Escuadrones de la Muerte, que aparentemente fuera del control de las entidades estatales armadas, irrumpen o sabotean las huelgas en plena madrugada, con el propósito de infundir terror y desbaratar las actividades de protesta, aunque para ello deban exterminar a cuantos trabajadores fuese necesario.

La violencia política formal adopta modalidades como las capturas ilegales que en momentos de ascendencia revolucionaria, se vuelven de uso frecuente, sobre todo cuando se decreta regímenes de excepción en los que se suspende todo tipo de garantías procesales.

Cuando las organizaciones sindicales van desarrollando más su capacidad de lucha y sus posibilidades de articulación con organizaciones políticas, se encuentran ante la responsabilidad de: asumir con más fuerza la formación ideológica, el análisis y el debate político, así como la tarea de promover mayores niveles de disciplina y medidas de seguridad, principalmente frente al exterminio físico –generalmente aplicado en forma selectiva a las dirigencias– que siempre ha sido una táctica de terrorismo de Estado, con el que las clases dominantes neutralizan o debilitan el ímpetu de los sectores laborales protagonistas de los procesos ascendentes de lucha política revolucionaria.

### **15.6. La violencia como necesidad histórica de supervivencia**

Las organizaciones laborales acuden a la violencia –en la modalidad de resistencia armada– como una necesidad de resguardar sus vidas, principalmente cuando se enfrenta una estrategia patronal y gubernamental de represión permanente, que se desata incluso –y principalmente– cuando los momentos más álgidos de confrontación ya han pasado, como el caso de los exterminios post-huelga.

Otra forma de represión permanente, es la persecución de los trabajadores, principalmente expresada en los cateos o registros a las sedes sindicales, así como la

captura de quienes en esos momentos se encuentran en tales lugares, bajo el argumento que todos los sindicalistas dirigentes y participantes de una huelga, integran o –cuando menos– se someten a la conducción de la insurgencia armada.

Una combinación de violencia formal e informal, lo constituye la persecución estatal, activada por miembros de la clase dominante, como el caso de los juicios falsos, iniciados por las patronales, al atribuir a los dirigentes sindicales la comisión de delitos que nunca han ocurrido.

Todas estas modalidades de la violencia de la clase dominante contra los trabajadores, justifica que la violencia de éstos sea una respuesta que permita fundar la nueva sociedad carente de explotadores y explotados.

### **15.7. Ideología y praxis permanentes.**

En el seno de los diferentes instrumentos organizativos de la clase trabajadora (sindicatos, federaciones y confederaciones sindicales) –independientemente del tamaño de su membresía, de su existencia legal y de su estructura orgánica– se debe promover, establecer y consolidar determinados mecanismos garantes de la formación ideológica política básica y de una praxis aparejada que vaya generando un proceso dialéctico de enriquecimiento mutuo entre la teoría estudiada y la vivencia cotidiana, con el propósito de ir generando mecanismos de cohesión grupal entre las masas trabajadoras. Una cohesión que permita: no sólo potenciar el desarrollo y el avance articulado de los diferentes sectores de trabajadores –independientemente haya o no vínculos formales entre tales sectores– sino también, ir experimentando estructuras horizontales dedicadas a la construcción del poder hegemónico de clase, para ir avanzando en la construcción cotidiana de la futura sociedad dirigida por las y los trabajadores.

## REFERENCIAS

- ALMEIDA, Paul. *Olas de movilización popular: movimientos sociales en El Salvador, 1925-2010*. 1ª edición, UCA Editores, San Salvador, 2011.
- CARDONA MONTERROSA, Amílcar Efrén. *Retos y perspectivas para la Acción del Movimiento Sindical*. Fundación de Estudios para la Aplicación del Derecho (FESPAD) - Centro de Estudios Constitucionales y Derechos Humanos (CECDH). FESPAD Ediciones, San Salvador, 1ª edición, junio de 2006.
- CARPIO, Salvador Cayetano. *La huelga general obrera de Abril 1967*. Sin número ni año de edición, Buró de Información Sindical Centroamericano. Costa Rica.
- CASPER, Norman. *El IADSL y la corrupción del Movimiento Sindical en El Salvador*. En revista Estudios Centroamericanos n° 449, año XLI, pp. 205 - 229, San Salvador, marzo de 1986.
- DELGADO TOBAR, Juan Alfonso y PEÑA ROSALES, Hena Flora. *La práctica política del movimiento sindical revolucionario en la coyuntura 1979 - 1984*. Tesis. Universidad de El Salvador. San Salvador, 1989.
- DÍAZ-SALAZAR, Rafael. *El proyecto de Gramsci*. 1ª edición. Editorial Antrhopos en coedición con Ediciones HOAC, Madrid, abril de 1991.
- DÍAZ-SALAZAR, Rafael. *Gramsci y la construcción del socialismo*. 1ª edición, Colección Estructuras y Procesos, serie menor, volumen 21, UCA Editores, San Salvador, 1993.
- DUARTE, Salvador. *Sindicalismo "Libre"*. Sin año ni fecha de edición. Impresos Luna, San Salvador.
- GOULD, Jeffrey y LAURA-SANTIAGO, Aldo. *1932 Rebelión en la oscuridad*. Ediciones Museo de la Palabra y la Imagen, San Salvador, sin número ni año de edición.
- HARNECKER, Marta. *EL SALVADOR: Partido Comunista y Guerra Revolucionaria. Entrevista a Schafik Handal*. Sin lugar, número ni año de edición.

- HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ-COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. *Metodología de la investigación*. 4ª edición, Mc Graw Hill Interamericana Editores S.A. de C.V. México, 2006.
- LENIN, Vladimir Ilich. *La enfermedad infantil del “izquierdismo” en el comunismo*. Sin número ni año de edición. Editorial Progreso, Moscú.
- LUNGO, Mario. *El Salvador 1981-1984 la dimensión política de la guerra*. 3ª edición. Colección Premio Nacional, volumen 4, UCA Editores, San Salvador, 1989.
- MENJÍVAR, Rafael. *Formación y lucha del proletariado industrial salvadoreño*. Colección Estructuras y Procesos, volumen 7, 4ª edición, UCA Editores, El Salvador, 1987.
- MOLINA ARÉVALO, José Ernesto. *El movimiento sindical y su proceso de politización en El Salvador, 1974 - 1980*. Tesis, Universidad de El Salvador. San Salvador, 1988.
- PAZ NARVÁEZ, Rafael y REYES, Miguel (Director). *Sociología moderna de El Salvador*. Sin número de edición. Corporación Salvadoreña de Turismo (CORSATUR) e Instituto Salvadoreño de Formación Profesional (INSAFORP), San Salvador, 2001.
- PAZ NARVÁEZ, Rafael y SAENZ, María Eugenia. *El desarrollo como discurso y como praxis social*. Sin edición. Universidad de El Salvador, San Salvador 1998.
- PNUD (2010). *Informe sobre Desarrollo Humano El Salvador 2010. De la pobreza y el consumismo al bienestar de la gente. Propuestas para un nuevo modelo de desarrollo*. Contracorriente Editores, Consejo Nacional para el Desarrollo Sostenible y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, San Salvador, 2010.
- PORTELLI, Hugues. *Gramsci y el bloque histórico*. 12ª edición, 3ª edición en español, Siglo Veintiuno Editores, México D. F. 1978.
- RUIZ OLABUÉNAGA, José Ignacio. *Metodología de la investigación cualitativa*. 3ª edición, serie Ciencias Sociales, volumen 15. Universidad de Deusto, Bilbao, España, 2003.



- SAMAYOA, Salvador y GALVÁN, Guillermo. *El cierre patronal de las empresas: prueba de fuego para el sindicalismo revolucionario en El Salvador*. En revista Estudios Centroamericanos, n° 371, año XXXIV, pp. 793 - 800, San Salvador, 1986.
- TAYLOR, Steven y BOGDAN, Robert. *Introducción a los métodos cualitativos de investigación / La búsqueda de significados*. 1ª edición en castellano, Ediciones Paidós Ibérica S.A. Madrid, 1987.
- VALLES MARTÍNEZ, Miguel. *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. 1ª reimpresión, Editorial Síntesis S.A. Madrid, 1999.

## **ANEXOS**