

EL CONTROL SINDICAL DELS TRANSPORTS I DE LES COMUNICACIONS DE BARCELONA ENTRE 1931 I 1939

ALBERT BALCELLS
Institut d'Estudis Catalans
Universitat Autònoma de Barcelona

Article lliurat el 3 d'abril de 2014. Acceptat el 30 de maig de 2014

RESUM

S'estudia l'evolució del grau de poder del Sindicat Únic del Transport (CNT) a Barcelona entre els treballadors del port, els transportistes i els tramviaris durant el període republicà. També es dona un cop d'ull a la influència anarcosindicalista entre el personal de la Telefònica. La CNT no aconseguí l'exclusiva al port en un conflicte amb la UGT sobre el repartiment del treball, en el context de la crisi econòmica. La connexió de la vaga de transports urbans de novembre-desembre de 1933, amb el segon intent insurreccional anarquista d'aquell any, provocà una purga del personal que tingué com a resposta 114 sabotatges. Pocs dies abans de l'esclat de la Guerra Civil es declarà una vaga de portuaris i transportistes. La col·lectivització comportà el control absolut del transport urbà per la CNT, la seva hegemonia al port i el control de la Telefònica, en aquest últim cas fins als Fets de Maig de 1937.

PARAULES CLAU

Anarcosindicalisme, transports públics, obrers portuaris, comunicacions telefòniques, col·lectivitzacions, República, Guerra Civil.

Union control of Barcelona's transport and communications between 1931 and 1939

ABSTRACT

The article studies developments in power wielded by the single transport union (Sindicat Únic del Transport or CNT) in Barcelona among dock, transport and tram workers during the Republic. It also looks at the anarchist trade unionist influence among the staff of Telefónica. The CNT did not manage to secure exclusive rights at the port in a conflict with the UGT trade union concerning the distribution of work during the economic crisis. The connection of the urban transport strike in November-December 1933 with the second uprising attempted by anarchists that year led to sackings which resulted in 114 acts of sabotage. Dock and transport workers went on strike just a few days before the Civil War broke out. Collectivisation led to absolute control of urban transport by the CNT, its hegemony at the port and control of Telefónica, in the last case until the events in May 1937.

KEYWORDS

Anarchist trade unionism, public transport, dockers, telephone communications, collectivisation, Republic, Civil War.

ELS PRECEDENTS IMMEDIATS

Els anys trenta, el sindicat que aconseguís controlar els carregadors del port, els transportistes de mercaderies i els treballadors dels tramvies, autobusos i metro de Barcelona tindria el control de l'activitat de la ciutat i, en bona part, el de l'activitat de tota Catalunya. Un cop refeta la CNT de l'eclipsi dels sis anys de la dictadura de Primo de Rivera, la sindical es proposà agrupar en el Sindicat Únic del Transport els tres sectors esmentats de treballadors amb la possibilitat d'una acció combinada d'evident transcendència.

Era un mal record per a tothom la vaga del port i del transport de mercaderies de maig-juny de 1923, un conflicte que havia involucrat la recollida d'escombraries, havia causat morts i ferits i havia estat el més important després de la vaga de subministrament d'electricitat de 1919, la vaga de la Canadencia.

El 1923 el conflicte dels portuaris i carreters i camioners havia acabat amb una desfeta total dels vaguistes, precipitant fins i tot una crisi interna greu de la CRT de Catalunya i el trasllat de la seva directiva de Barcelona a Manresa abans del cop de Primo de Rivera.

Poc després del 14 d'abril de 1931, el Sindicat Únic del Transport aconseguí el control sindical dels treballadors dels tramvies i el dels carreters i camioners.

El treball al port encara estava insuficientment mecanitzat i es caracteritzava per la seva discontinuïtat i alhora per la seva gran especialització, segons fos el treball a bord o a terra i segons les mercaderies manipulades: carbó, fusta, peix fresc, cotó, etc. Aquesta especialització havia fomentat la fragmentació dels treballadors en societats d'ofici. La lliure contractació era font de discriminacions per raons de capacitat física o de militància sindical alhora que, des del punt de vista patronal, la restricció sindical de la llibertat de contractació era vista com una forma de reduir l'esforç i el rendiment laborals.

Durant els anys de la Segona República, el conflicte principal es plantejà al voltant de la introducció de la rotació dels treballadors per evitar-ne l'atur permanent d'una part. El torn comportava el control sindical del cens obrer juntament amb la contractació en un sol lloc públic. Tot plegat significava per als patrons perdre un instrument disciplinari. La introducció de la rotació comportà més del setanta per cent de les jornades perdudes per conflictes al port entre 1931 i 1933.¹ Només durant els darrers vuit mesos de 1931 es perderen al port 120 jornades, més de seixanta vaixells se'n tornaren sense descarregar i al port deixà d'entrar càrrega per valor de dotze milions de pessetes. El protagonisme de la CNT, per mitjà del Sindicat Únic del Transport, acabà desfavorablement i fracassà la introducció de la rotació. La divisió dels treballadors i la pugna entre CNT i UGT al port els afeblí en benefici dels empresaris. Després d'haver quedat fora de combat, el Sindicat Únic del Transport anà refent, durant la primavera de 1936, la seva posició fins arribar a la vaga dels portuaris i els transportistes del mes de juliol, just abans de l'esclat de la Guerra Civil.

El 1929 s'havia legalitzat la Federació d'Entitats Obreres del Port de Barcelona (FEOP), que estava adaptada a aquella fragmentació societària de què abans s'ha parlat, així com a l'actuació dins del comitè paritari, alhora que aspirava a la creació d'una federació espanyola de portuaris, que es constituí el

1. Albert BALCELLS, *Crisis económica y agitación social en Cataluña, 1930-1936*, Barcelona, ICESB-Ariel, 1971.

maig de 1931.² Aquest mateix mes, el Montepio de Sant Pere Pescador, tot i ser una germandat i no una societat de resistència, s'adherí al Sindicat Únic del Transport de la CNT aportant-hi els estibadors que treballaven a bord dels vaixells. La pressió de la CNT per recuperar el seu espai al port es féu present des de finals de 1930. L'oposició als comitès paritaris per part de la CNT acabà distanciant-la de la FEOP, que, després del 14 d'abril de 1931, cercà la protecció de la UGT i del nou ministre de Treball del govern de la República, Largo Caballero, decidit a substituir els comitès paritaris pels jurats mixtos de treball, amb la mateixa voluntat de negociació obligatòria prèvia a una vaga. Després, a causa d'això, moltes de les vagues de la CNT esdevindrien il·legals per no acceptar la conciliació i l'arbitratge previ a un conflicte com a conseqüència de la seva oposició a la intervenció de l'Estat per mitjà d'un president designat i amb vot diriment entre els vocals obrers i els patronals quan no s'aconseguia una majoria, un fet poc freqüent.

El líder de la FEOP era Desideri Trilles. Endurit per les detencions i els exilis, era un estibador que havia format part de la CNT i havia estat filocomunista abans d'entrar a la UGT, que era minoritària a Catalunya. Seria vicepresident de la Federació local barcelonina. Seguidor de la línia de Largo Caballero, va ser contrari a la fusió de la Federació Catalana del PSOE amb la Unió Socialista de Catalunya el 1933, però més tard va intervenir en la unificació socialista-comunista amb la constitució del PSUC el 1936.

ELS DOS PRIMERS ANYS DE LA SEGONA REPÚBLICA

El 9 de juny de 1931, amb la intervenció del President Macià, es disposà que per contractar treballadors per a la càrrega i descàrrega al port de Barcelona fos necessari tenir el carnet de la CNT en lloc d'un carnet expedit pel jurat mixt de treball del port. ERC volia mantenir unes bones relacions amb la CNT que, en canvi, no eren bones amb el PSOE i la UGT a causa del fet que els socialistes espanyols s'oposaven a l'Estatut d'autonomia, que fou aprovat en plebiscit a Catalunya el 2 d'agost de 1931, però tenia per davant un llarg i difícil recorregut a les Corts. Els anarcosindicalistes consideraven que els socialistes utilitzaven el

2. Jordi IBARZ, *Treball a ciutat: sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del port de Barcelona durant la II República*, Lleida, Universitat de Lleida, 2000.

sistema de conciliació i arbitratge com una forma de fer créixer la UGT com la sindical del règim, protegida des del govern. L'agost de 1931 la CNT tenia a Catalunya 307.249 afiliats i la UGT, en canvi, només uns 17.000.³ La UGT va créixer molt menys a Catalunya que en altres zones d'Espanya, on la central dirigida pels socialistes conegué un ascens espectacular durant el primer bienni republicà. Però al port de Barcelona, per mitjà de la FEOP, la UGT comptava amb el quaranta per cent dels treballadors.

A causa de la crisi econòmica hi havia seccions del port on estaven sense feina el trenta per cent dels obrers inscrits o més. Aquesta penúria incrementà la pugna entre els afiliats a la CNT i els pertanyents a la UGT. El Sindicat Únic del Transport de Barcelona volia que s'implantés la rotació per evitar la desocupació permanent i que el carnet de la CNT fos necessari per treballar al port. Reclamava, a més, un augment del jornal de 15 a 20 pessetes i l'establiment del subsidi d'atur i invalidesa amb un fons alimentat per quotes exclusivament patronals.

Durant el mes de juny de 1931 es produïren interrupcions intermitents del treball al port. El 6 de juny fou agredit a la plaça de Medinaceli un estibador que havia estat coaccionat per tal que obeís l'ordre de no treballar. Els patrons volien la lliure contractació i el 24 de juny començaren a acceptar els treballadors afiliats a la UGT, fet que multiplicà les coaccions i les garrotades.

Cal tenir present que el conflicte del port de Barcelona tenia lloc en un context de conflictivitat laboral amb la reparació de la violència, tot i que el Sindicat Lliure, que havia comptat amb una situació favorable durant la dictadura de Primo de Rivera i havia ocupat el buit deixat per la CNT, ara era perseguit per les noves autoritats republicanes mentre eren assassinats impunement set dels seus militants i ferits altres quinze durant els primers mesos del nou règim.

Fins al 29 de juliol la situació al port no començà a normalitzar-se amb la fixació de 17 pessetes per al jornal sencer i de 10 per a la mitja jornada, més dues pessetes pagades pels patrons al fons contra l'atur i la invalidesa.

3. Albert BALCELLS, «El socialismo en Cataluña durante la Segunda República», a *Trabajo industrial y organización obrera en la Cataluña contemporánea, 1900-1936*, Barcelona, Laia, 1974; Susanna TAVERA i Eulàlia VEGA, «L'afiliació a la CRT de Catalunya: entre l'eufòria revolucionària i l'ensulsiada confederal, 1919-1936», a *Revolució i socialisme. Col·loqui Internacional. Bicentenari de la Revolució Francesa*, Bellaterra, Departament d'Història Moderna i Contemporània de la Universitat Autònoma de Barcelona, 1990.

Abans, a finals de juny, l'alcalde de la ciutat, Jaume Aiguader, havia aconseguit evitar la vaga de tramvies, autobusos i metro amb què amenaçava el Sindicat del Transport de la CNT. Els treballadors aconseguiren un augment de salaris que representà per a les empreses concessionàries dels serveis uns cinc milions de pessetes anuals. Quan intentaren pujar les tarifes dels tramvies i els autobusos, l'Ajuntament ho impedí. Davant l'increment de les despeses, la companyia advertí que es veuria obligada a reduir el servei i a acomiadar empleats. Per tant, la ciutat tenia dos focus de conflicte en mans del Sindicat Únic del Transport: el del port i el dels tramvies. Les autoritats havien d'evitar que se sumessin a una vaga que podia paraitzar la vida de la ciutat.

Si el 1929, durant l'Exposició Internacional, s'havien posat en circulació cinquanta cotxes nous, en canvi, durant el quinquenni republicà, s'aturaren les inversions en material i en infraestructures pel que fa als tramvies de Barcelona.⁴ La reducció dels beneficis comportà una paraització de les inversions i una tendència a la descapitalització en els transports públics durant el quinquenni republicà.

Entretant tenia lloc la vaga de la Telefònica, des del 6 de juliol fins a mitjan setembre, i anava acompanyada de sabotatges contra les línies i les instal·lacions. Les comunicacions telefòniques eren un sector clau de la vida urbana i de la relació interurbana, ja eren usuals als negocis però no encara a la major part dels habitatges. La CNT aspirava a controlar sindicalment els treballadors i les treballadores de la Telefònica.

El 1924 la dictadura de Primo de Rivera havia concedit el monopoli dels serveis telefònics a Espanya a la Compañía Telefónica Nacional Española, filial de la multinacional americana ITT. Aquesta concessió s'havia fet sense el preceptiu concurs previ públic i esdevingué un dels fets de la dictadura més criticats per republicans i socialistes. De manera que, quan arribà la República, el nou context polític era advers a la companyia i el primer govern republicà elaborà un projecte d'il·legalització del contracte de 1924, presentat pel ministre del ram Martínez Barrio el 10 de desembre de 1931. Però un any després, el desembre de 1932, Manuel Azaña, cap del govern, renunciaria a l'intent.⁵ Entre els factors que expliquen la renúncia hi hagué les pressions de l'ambaixador americà.

4. Albert GONZÁLEZ MASSIP, *Els tramvies de Barcelona II. Del 1929 ençà. Història i explotació*, Barcelona, Rafael Dalmau, 1998.

5. Roberto CARBALLO, *Análisis socioestructural del Sector Telefónico en España (1924-1972)*, Tesi Doctoral de la Facultat de Ciències Econòmiques de la Universidad Complutense, Madrid, 1975.

La Telefònica havia automatitzat part dels serveis i introduït els nous mètodes d'intensificació del treball amb una vigilància constant del rendiment, que permetia graduar les retribucions entre la tarifa mínima dels salaris i la màxima en cada sector laboral.⁶ Tot plegat portà a la reducció de la plantilla. Entre 1926 i 1932 foren acomiadades 1.694 persones, una reducció del 19% de la suma del personal de les diverses companyies absorbides per la Telefònica.

La implantació de les novetats estigué facilitada per la feminització ràpida del departament d'operadores i del comercial. Abans era masculí tot el personal de la Companyia Peninsular, que havia tingut la concessió dels serveis a Catalunya fins al 1921, fora dels telèfons que la Mancomunitat de Catalunya havia portat a pobles, la comunicació amb els quals no havia considerat rendible a curt termini la iniciativa privada. La feminització resultà, per tant, molt notòria. Anà acompanyada d'una propaganda que presentava la Telefònica com la capdavantera de la incorporació de la dona al treball i de la modernització de la imatge femenina, implícitament contrastada amb la de l'obraera de fàbrica. Era una proposta atractiva per a les noies de classe mitja baixa.⁷ Un usuari s'adreçava per telèfon a una operadora o a una comercial amb l'apel·latiu de *señorita*. Però la promoció femenina era aparent: les empleades estaven obligades a l'excedència forçosa quan es casaven.

Aprofitant l'ambient polític negatiu que envoltava la companyia, la CNT, a la qual s'acabaven d'afiliar un miler dels 7.400 treballadors de la Telefònica, plantejà una vaga el mes de juliol de 1931. Una de les reivindicacions era la readmissió dels acomiadats els anys anteriors. No secundaren l'atur ni la UGT ni la majoritària i independent Associació General d'Empleats i Obrers de la Telefònica. La CNT, en nom de l'acció directa, rebutjà la negociació sota la supervisió arbitral del Ministeri. Darrere les reivindicacions laborals hi havia l'oposició a la penetració de capital americà i en contra del govern republicà, que no semblava prou decidit a oposar-s'hi.

La vaga tingué a Barcelona una incidència superior a la resta de l'Estat. Mentre la vaga era seguida només per 3.067 treballadors i treballadores del total de 7.388 a tota Espanya, a Barcelona, el 29 de juliol, només treballaven 121 de

6. Àngel CALVO, *Història de Telefònica: 1924-1975. Primeras décadas: tecnología, economía y política*, Barcelona, Ariel i Fundació Telefònica, 2010.

7. Cristina BORDERÍAS, *Entre líneas. Trabajo e identidad femenina en la España contemporánea. La Compañía Telefónica, 1924-1980*, Barcelona, Icaria, 1993.

les 1.450 persones al servei de la Telefònica. El conflicte prengué un gir violent a Barcelona, Sevilla, Saragossa i Gijón, llocs on la CNT tenia el predomini en l'àmbit sindical local. Sovintejaren els talls de cables que deixaren incomunicats diverses vegades moltes poblacions catalanes i, en concret, Barcelona amb Madrid, i a més, una bomba esclatà el dia 22 de juliol al dipòsit de distribució de cables de la cruïlla del Passeig de Gràcia amb el carrer de les Corts Catalanes deixant moltes hores incomunicada Barcelona interiorment i exteriorment. La directiva de la CNT, que encara no estava dominada pels maximalistes, era conscient del perill que això suposava per a la imatge de l'organització. *Solidaridad Obrera*, el 24 de juliol, publicava un editorial que desautoritzava aquell sabotatge: «¡Bombas no!».

La repressió governamental es veié justificada perquè es tractava d'un servei públic afectat per atemptats terroristes i coaccions. Quan la CNT, davant el declivi de la vaga, volgué negociar amb la directiva de la Telefònica, aquesta s'hi va negar i, amb el suport del Govern, imposà la readmissió individual per depurar el personal. Dels 3.067 vaguistes, 2.764 sol·licitaren la readmissió i es concedí a 2.278; 485 foren rebutjats i 383 no demanaren el reingrés. La vaga va decaure molt a partir del mes d'agost, un mes durant el qual continuaren els talls de cables.

Amb el fracàs del conflicte, les telefonistes s'allunyaren de la CNT fins a la Guerra Civil. L'única millora va ser la supressió de l'excedència forçosa per a les empleades quan es casaven, però fou una mesura dictada pel decret del 9 de desembre de 1931 amb caràcter de general i no sols a la Telefònica. L'excedència forçosa per matrimoni va ser reimplantada el 1945 després de la nacionalització de l'empresa pel règim franquista.

Però cal tornar al conflicte del port, que no s'havia resolt perquè els afiliats a la UGT es negaven a cotitzar per a la CNT i, aleshores, els d'aquesta segona es negaven a treballar amb els obrers del sindicat rival. Els carreters, controlats la majoria pel Sindicat del Transport de la CNT, es negaven a portar les mercaderies que manipulessin els portuaris afiliats al sindicat de la UGT, i aleshores els patrons carreters decidiren acomiadar els carreters que això feien. Aquest segon conflicte al port, que es propagà en part al transport de mercaderies, durà gairebé un mes, del dia 3 al 29 d'octubre de 1931, i estigué motivat per la rivalitat entre els dos sindicats. El dia 14, els obrers de la UGT pactaren amb els consignataris la tornada al treball i la lluita es féu més dura. La CNT intentà, com a resposta, llançar una vaga de tot els transports a Barcelona, però no ho aconseguí.

El 14 d'octubre començà la vaga del port de Tarragona, que durà fins a finals de mes. El novembre, al port de Barcelona es produïren protestes perquè els patrons no respectaven la rotació setmanal dels estibadors i no pagaven les dues pessetes per al fons d'atur. El governador civil Oriol Anguera de Sojo, que aleshores pertanyia al Partit Catalanista Republicà (Acció Catalana), dictà un laude que establia que el treball es repartiria en un 45% entre els afiliats de la CNT, un 45% entre els de la UGT i un 10% entre els altres. Però la CNT no acceptà aquest repartiment perquè al·legava tenir més afiliats que la UGT al port. Al final, després de diversos actes de violència, entre els quals un tiroteig de la policia contra un grup amenaçador de vaguistes amb el resultat d'un mort i diversos ferits, els cenetistes es doblegaren al laude del governador i al seu repartiment, que depenia d'un cens que el sindicat no controlava. La CNT, que havia volgut expulsar la FEOP, havia sortit derrotada. En aquell temps treballaven al port 3.900 obrers segons el cens de finals de 1931.

Per contextualitzar el conflicte portuari i les seves característiques cal recordar alguns altres fets. A finals d'agost de 1931 es publicava el Manifest dels Trenta. Estava signat per representants destacats del sector que encara dirigia la CNT, però que es trobava cada vegada més amenaçat per l'ascens dels maximalistes influïts per la FAI. El manifest criticava l'insurreccionalisme com a irresponsable i considerava necessari un període de capacitació i d'enfortiment sindical abans de l'esperada revolució. El 30 d'agost es declaraven en vaga de fam a la Model cinquanta-sis presos socials anarcosindicalistes, dels quals només nou eren presos governatius sense judici, perquè els altres estaven sotmesos a procés judicial. El 2 de setembre els presos s'apoderaren de la Model en un motí, però s'aconseguí ofegar la revolta sense víctimes.

La Federació Local de Barcelona declarà la vaga general per al dia 3, durant el qual tingueren lloc diversos tiroteigs entre la força pública i els piquets. Quan, el dia 4, la policia es presentà a fer un escorcoll al Sindicat de la Construcció, al carrer Mercaders, fou rebuda a trets i van resultar ferits tres guàrdies i dos sindicalistes. Un cop confiscades les armes trobades, els detinguts foren conduïts a peu a la prefectura de la Via Laietana. Els guàrdies foren tirotejats des dels terrats, i van resultar ferits dos guàrdies i deu dels detinguts. Els anarcosindicalistes digueren que es tornava a aplicar la llei de fugues com en temps del governador Martínez Anido (1920-1922) i demanaren la destitució del governador civil Anguera de Sojo. Durant els dos dies de la vaga general es registraren onze morts (un guàrdia i deu civils) i trenta un ferits (sis guàrdies, un soldat i

vint-i-quatre civils). En vaixells confiscats amb aquesta finalitat foren internats un bon nombre de detinguts, que arribà a un total de 264. Aquest era el teló de fons del conflicte del port que podia arrossegar una vaga del transport urbà per solidaritat, atesa la pertinença de treballadors dels dos sectors al Sindicat Únic del Transport de la CNT.

Anguera de Sojo dimití el 23 de desembre de 1931 com a governador civil. Havia perdut el suport del president Macià i de la Generalitat, que no volia arribar a trencar del tot amb els anarcosindicalistes, tot i que ERC havia començat un viratge d'una posició favorable a la CNT a una més equidistant, per tal d'evitar l'enfrontament amb el ministre de Treball, Largo Caballero, el PSOE i la UGT. També es volia reduir el distanciament cada vegada més gran entre la Generalitat i l'empresariat català. Amb el domini de la FAI dins la CNT resultaria impossible mantenir la bona relació inicial entre ERC i CNT.

D'altra banda el govern espanyol, que encara era el provisional republicà, havia dictat la llei de defensa de la República de 21 d'octubre de 1931. Aquesta llei amenaçava amb mesures d'excepció els monàrquics i els anarquistes alhora que col·locava fora de la legalitat les vagues sense un avís previ de vuit dies i sense un intent de conciliació per part del jurat mixt de treball corresponent. Com que els anarcosindicalistes no enviaven representants a aquests jurats mixtos perquè rebutjaven la intervenció de l'Estat en els conflictes laborals en nom del principi de l'acció directa, la major part de les vagues que declaraven eren il·legals i esdevenien problemes d'ordre públic, cosa que exigia la intervenció del governador civil, que hauria d'haver pogut restar al marge dels conflictes laborals. D'altra banda, la patronal no veia cap canalització acceptable de la conflictivitat per mitjà dels jurats mixtos, no sols perquè els boicotejava la CNT, majoritària a Catalunya, sinó perquè els representants de la UGT, minoritària aquí, tendien a reclamacions màximes en els jurats mixtos davant la competència anarcosindicalista.

El Montepio de Sant Pere Pescador, controlat pels anarcosindicalistes, acabà acceptant entrar al jurat mixt corresponent malgrat els principis de la CNT, però encara la rotació continuava sent infringida. Els cenetistes es retiraren del jurat mixt a principis d'abril de 1933. Convé recordar que el 8 de gener havia fracassat un intent de cop anarquista a Barcelona, amb ramificacions al País Valencià i al poblet gadità de Casas Viejas, amb els fets luctuosos d'aquella localitat que provocaren la denúncia àcrata del govern republicanosocialista d'Azaña –la «República de Casas Viejas»–, una denuncia a la qual es van sumar contra el

govern de coalició d'esquerres no sols els diputats de l'extrema esquerra federal –els *jabaltes*–, sinó també la dreta catòlica, per oportunisme. La revolta anarquista del 8 de gener de 1933 havia deixat 8 morts a Barcelona i 12 a la resta de Catalunya, 6 dels quals a Lleida amb motiu de l'intent d'assalt d'una caserna. A finals de gener de 1933, la major part dels sindicats de Barcelona romanien clausurats i hi havia un gran nombre de presos governatius.

EL CONVULS ANY 1933: DE LA TERCERA VAGA PORTUÀRIA A LA DE TRAMVIES

La tercera vaga portuària començà a principis d'abril de 1933 a Barcelona i durà tot el mes. El treball no es va interrompre perquè es presentaren a treballar els afiliats a la UGT. El 17 d'abril es paralizà la descàrrega de carbó perquè els carreters i els camioners es negaren a carregar-lo. Novament la CNT ordenà als transportistes que se solidaritzessin amb els estibadors, però s'hagué d'emprar la violència. Es produïren diversos atemptats contra carreters que transportaven carbó del port i hi va haver diversos morts i ferits. El governador civil Claudi Ametlla –membre d'Acció Catalana Republicana– ordenà la clausura del Sindicat Únic del Transport i foren detinguts bon nombre dels seus dirigents alhora que es clausuraven diversos centres anarquistes. El 24 d'abril es presentaren al port carros per carregar carbó i mercaderies diverses, però el dia 25 la CNT declarà una vaga general de transports a Barcelona en solidaritat amb els seus portuaris.

El governador Claudi Ametlla explica a les seves memòries com aconseguí que sortissin al carrer alguns tramvies i autobusos amb guàrdies que portaven armes llargues.⁸ Els cotxes eren conduïts per voluntaris, procedents la majoria de les Joventuts d'Estat Català - Esquerra Republicana. El seu dirigent, Miquel Badia, havia ofert aquests serveis al governador a primera hora de la tarda del primer dia de la vaga general. El 27 d'abril s'acabà la vaga de tramvies i autobusos, però continuà la dels portuaris. Foren conduïts a un vaixell confiscat al port com a presó uns dos-cents anarquistes. El 4 de maig finalitzà la tercera vaga de la CNT al port de Barcelona. Es fixà la proporció de contractació en un 45% per als afiliats a la UGT, un 40% per als de la CNT i un 15% per a la resta. Els

8. Claudi AMETLLA, *Memòries polítiques, II. 1918-1936*, Barcelona, Distribucions Catalònia, 1979.

portuaris cenetistes es reincorporaren al jurat mixt malgrat el principi de l'acció directa.

El 1934 els portuaris aconseguiren que el conseller de Treball de la Generalitat, Martí Barrera, decretés el subsidi de desocupació en benefici del treballadors del port, que sufragaven els contractistes. Els patrons apujaren les tarifes de càrrega i descàrrega per rescabalar-se'n. La Cambra de Comerç de Barcelona va protestar perquè considerava que aquest augment havia de tenir caràcter general i ser suportada parcialment pels obrers ocupats i no sols pels empresaris, amb una participació també rellevant de l'Estat en la formació del fons. La Cambra de Comerç expressà el seu temor que l'encariment de les tasques al port de Barcelona provoqués encara més reducció del volum del moviment i que es desviés vers altres ports.

A Catalunya, la CNT estava veient com es reduïa la seva xifra global de cotitzadors. Al País Valencià i a la província de Huelva foren majoritaris els sindicats dissidents d'oposició, els trentistes. A Catalunya, només una fracció dels afiliats a la CNT passaren als sindicats d'oposició –la Federació Local de Sabadell en pes, la de Valls, la major part dels afiliats de Mataró, Manresa i Igualada–, però molts dels que es donaven de baixa simplement deixaven d'estar sindicats. En lloc dels 307.349 afiliats que la CRT de Catalunya tenia l'agost de 1931, al ple regional de març de 1933 n'estaven representats 198.764. Al Barcelonès, de 192.064 l'any 1931, baixà la xifra d'afiliats a 113.250 el 1933. I la xifra continuaria baixant durant l'any 1934. Encara a la primavera de 1936, en una fase de recuperació, els afiliats a la CRT catalana representants al congrés de la CNT a Saragossa el maig de 1936 eren 136.136, menys de la meitat dels de 1931, i al Barcelonès s'havia passat dels 192.064 de 1931 als 96.955 de maig de 1936, malgrat que s'havia iniciat una fase de recuperació durant la primavera de 1936.

Alhora que la crisi econòmica es generalitzava i s'agreujava, la resistència patronal a millores parcials s'enduria i les vagues es feren més llargues i més difícils de guanyar per part dels vaguesistes, de manera que la violència proliferà. Les vagues més greus a Barcelona l'any 1933 foren les de la construcció –que tenia la meitat dels seus treballadors sense feina i durà del 17 d'abril al 16 d'agost–, la dels ebenistes, la del ram de aigua (tints i acabats dels teixits) i la dels dependents de comerç a l'engròs.

Les eleccions generals del 19 de novembre de 1933 registraren un gir de l'electorat vers la dreta, fins i tot a Catalunya. ERC s'havia vist afectada per la

violència i l'amplitud de la conflictivitat laboral durant l'any. El dia abans de les eleccions començava la vaga dels tramviàries a Barcelona, que duraria fins al 12 de desembre.

La CNT havia predicat l'abstenció electoral. Encara que aquesta consigna va ser menys determinant del que s'ha dit en detriment de les esquerres, desunides a Catalunya com gairebé arreu, la central sindical es considerava obligada a preparar una nova insurrecció, que tingué lloc del 8 al 10 de desembre de 1933. Però no s'aconseguí la vaga general ni a Barcelona ni a la resta de Catalunya, si bé hi esclataren bombes i hi hagueren tiroteigs amb la força pública a l'Hospitalet de Llobregat, a Sants i a Sant Martí de Provençals, Prat de Llobregat i Olesa. Tingué més ressò el moviment insurreccional llibertari a Aragó, la Rioja i el País Valencià. Dos descarrilaments de trens causats pels revolucionaris causaren morts i ferits al municipi valencià de Puçol i al de Zuera, comarca de Saragossa.

A escala espanyola, l'aixecament anarquista de desembre de 1933 va causar 125 morts i 186 ferits. Les forces d'ordre públic tingueren 16 morts i 63 ferits. Els insurrectes tingueren 65 morts i 38 ferits. Vuit d'aquest morts ho foren en manipular erròniament explosius. De les cinc denúncies presentades pels socialistes sobre il·legalitats de la força pública, cap d'elles confirmada, només una es referia a la Guardia Civil i quatre a la Guàrdia d'Assalt creada per la República. Encara que la revolta d'octubre de 1934, deu mesos més tard, seria encara més cruenta, l'anarquista de desembre de 1933 superà totes les anteriors del primer terç del segle xx. La vaga general revolucionària d'agost de 1917, per exemple, havia registrat 80 morts i 150 ferits.

La vaga insurreccional de desembre de 1933 va empalmar amb la vaga de tramvies i autobusos i metro de Barcelona, que havia començat després de resultar rebutjades les noves bases presentades pel Sindicat Únic del Transport de la CNT. Com que la vaga no s'havia ajustat als preceptes de la llei, i més tractant-se d'un servei públic, l'aturada va ser declarada il·legal i fou detingut el comitè responsable per ordre del governador general i conseller de governació de la Generalitat, Joan Selves i Carner, en un moment en què es traspassaven els serveis d'ordre públic a la Generalitat, tal com estava previst en l'Estatut de 1932. El dia 2 de desembre, fracassades totes les gestions per resoldre el conflicte, es declarà l'estat de prevenció, que permeté la suspensió de *Solidaritat Obrera* i la clausura de sindicats únics a Barcelona.

Novament, tramvies i autobusos sortiren conduïts per voluntaris que eren aspirants a policies de la Generalitat –la majoria membres d'Estat Català– i

també per estudiants de l'Escola d'Enginyers, protegits per guàrdies amb arma llarga, però el servei fou del tot insuficient fins al 12 de desembre. Es van produir diversos sabotatges i en un d'aquests el conductor d'un tramvia va ser greument ferit en ser llançada contra ell una ampolla de líquid inflamable. El fracàs de la insurrecció anarquista comportà el final de la vaga de tramvies a Barcelona.

El bienni de 1934-1935 va ser el de més gran retrocés de la CRT de Catalunya. El Sindicat Únic del Transport quedà fora de combat després de desembre de 1933. La desfeta dels treballadors del transport públic comportà que la companyia de tramvies fes una depuració important, amb tres-cents acomiadats. Com a represàlia, durant tot l'any 1934 es produïren més d'un centenar d'atemptats contra el material i el personal de la companyia a Barcelona. El primer atemptat tingué lloc el 4 de desembre de 1933, en plena vaga, en ser llençades dues ampolles de líquid inflamable contra un autobús que van provocar cremades a diversos passatgers, i el mateix dia fou ferit un aspirant a policia que conduïa un tramvia. La matinada del 3 de gener de 1934, al Guinardó, uns individus armats amb pistoles feren baixar els passatgers i els empleats de dos tramvies i els incendiaren amb líquid inflamable, destruint completament un d'ells. Seguiren destruccions de pals de conducció dels cables. Fins i tot una bomba esclatà en un imperial al carrer Vallespir el 20 d'aquell mateix mes i van resultar ferits el conductor i un viatger. El 7 de febrer morí una dona i foren ferits tres transeünts en esclatar una bomba per fer caure un pilar de cables de tramvia. Al carrer Marina, el dia 16 d'aquest mes, la policia impedí que uns sabotejadors cremessin un tramvia i feren un mort i un ferit entre els atacants. Però continuaren els actes contra els transports públics durant tot l'any.

Malgrat l'estat de guerra imposat arran de la revolta de deu hores del Govern de la Generalitat el 6 d'octubre de 1934, els atemptats contra els tramvies continuaren. Així, per exemple, el 4 de novembre, cinc individus amb pistoles pujaren a un tramvia, feren baixar tothom i hi col·locaren una bomba, encenqueren la metxa i fugiren, però els empleats aconseguiren apagar-la i l'artefacte no arribà a fer explosió. Les cròniques mensuals de *Comercio y Navegación*, el butlletí de la Cambra de Comerç de Barcelona, permeten seguir aquests fets amb detall i són testimoni de la ressonància que tenien en la premsa i entre els ciutadans. El director general dels tramvies, Enrique Veiga, que vivia reclòs i sortia en un cotxe pintat com un taxi, va patir el 23 de novembre d'aquest any un atemptat personal quan passava en automòbil pel carrer Urgell i li dispararen

des d'un altre vehicle. Veiga resultà ferit de gravetat, i també un nen que passava per la vorera.

Encara foren sis els atemptats contra tramvies durant la primera meitat de 1935, tots ells perpetrats el mes de març. Aquest any l'activitat vaguística general fou gairebé imperceptible a Catalunya, així com a la resta d'Espanya. Catalunya estigué sotmesa a l'estat de guerra des del 6 d'octubre de 1934 fins al 14 d'abril de 1935. Però es va reimplantar el juny fins al setembre del mateix any. El darrer sabotatge es produí el 2 de setembre de 1935 contra un autobús, a Badalona, on resultaren ferits alguns passatgers que saltaren del vehicle quan aquest va rebre unes ampolles de líquid inflamable. El 14 de gener de 1936 encara es produí un atemptat contra un autobús a Sant Adrià del Besòs després d'haver fet baixar els passatgers, però resultà frustrat perquè les ampolles no es trencaren i no provocaren l'incendi esperat. Fou la darrera agressió d'aquest tipus.

En total havien estat destruïts 47 tramvies i autobusos. El nombre de pals de cables i transformadors destruïts i el d'explosius a les portes de les cotxeres fou de 67, entre el desembre de 1933 i l'agost de 1935. En total, 114 atemptats efectius. A més, resultaren frustrats 18 sabotatges més per la intervenció dels guàrdies o els empleats o per no haver fet explosió els artefactes. En relació amb tots aquests actes resultaren 27 ferits –un sabotejador entre ells– i 9 morts, 4 dels quals entre els assaltants. Tot i la violència extrema emprada, és remarcable que els tramviàries agredits pels sindicalistes resultessin tots ferits i només un d'ells no arribà a morir.

EL FRONT POPULAR I LA SITUACIÓ DURANT LA PRIMERA MEITAT DE 1936

Les esquerres, col·ligades en les eleccions del 16 de febrer de 1936, sortiren triomfants a totes les circumscripcions catalanes i al conjunt d'Espanya. Això comportà el restabliment del Govern de la Generalitat, condemnat a trenta anys de presidi després del Sis d'Octubre de 1934 i la restauració de l'Estatut de 1932. Segons s'havia promès en el programa de les esquerres, es decretà l'amnistia de presos polítics encara que haguessin fet atemptats. Es procedí també a complir la promesa electoral de la readmissió forçosa dels obrers acomiadats per motius politicosocials des de novembre de 1933. Això comportà que el mes de març fossin readmesos els acomiadats per les companyies de transports urbans

de Barcelona arran de la vaga del 18 de novembre al 12 de desembre de 1933. El juny de 1936, treballaven a la companyia de tramvies de Barcelona 3.442 empleats i únicament 120 no estaven afiliats a la CNT.

Malgrat l'onada de vagues que es desencadenà a Catalunya la primavera de 1936, no tingué lloc una espiral de violència com la que patiren en aquells mesos Madrid i algunes ciutats del sud d'Espanya. Per això es parlà de Catalunya com l'oasi de la República, una qualificació certament excessiva, que després seria utilitzada per treure la conclusió que res no justificava al territori governat per la Generalitat l'aixecament militar el 19 de juliol de 1936.

Ara bé, es produí una onada de vagues i en qualsevol moment es podia desencadenar novament l'espiral de violència, tal com indicaven alguns fets com l'assassinat impune dels germans Badia per pistolers anarquistes el 28 d'abril i el del gerent britànic de la fàbrica barcelonina de teixits La Escocesa, el 2 de juliol, així com un altre tipus d'atemptat –aquest, fracassat però amb granades de mà de l'exèrcit–, el mateix dia, contra el coronel Moracho, que havia estat el 1935 el defensor dels caps del Mossos d'Esquadra, Pérez Farràs i Frederic Escofet, responsables del cos el Sis d'Octubre de 1934 i amnistiats. El fet era atribuïble als militars conspiradors de la UME.

En el periòdic *La Rambla*, el dia primer de juliol de 1936, Avel·lí Artís Gener, *Tísner*, denuncià la impunitat amb què anava a quedar l'assassinat dels germans Badia quan el jutge posà en llibertat els sospitosos, que apareixien per primera vegada amb els seus noms –Costa, La Fuente, Villagrasa i Bueno–, tots quatre membres del Sindicat del Transport de la CNT. El 4 de juliol Justo Bueno es presentà a la redacció de *La Rambla*, explicà a Tísner el crim amb detall i l'amenaçà de mort si ho explicava. Tísner ho va escriure a *La Rambla* i, a continuació, s'amagà. A Josep Maria Planes, l'altre periodista que seguia el cas, les seves indagacions li van costar la vida el 24 d'agost de 1936.⁹

A partir de març de 1936 el Sindicat Únic del Transport, sense violència aparent, anà recuperant la seva perduda influència al port amb un degoteig al seu favor, que li permeté plantejar la demanda de la jornada de set hores, juntament amb un subsidi d'atur de 70 pessetes setmanals, i tornar a la càrrega a favor de la rotació en el treball, arrossegant la FEOP, fins aleshores rival seva.

9. AVEL·LÍ ARTÍS-GENER, *Viure i veure*, Barcelona, Pòrtic, 1989 (Vides i Memòries, 1); JORDI FINESTRES, *Josep Maria Planes (1907-1936). Memòria d'un periodista assassinat*, Barcelona, Col·legi de Periodistes de Catalunya i Diputació de Barcelona, 1998.

El 13 de juliol de 1936, el mateix dia que era assassinat el diputat de la dreta antirepublicana José Calvo Sotelo a Madrid, es declarava a Barcelona la vaga total al port i al transport de mercaderies, alhora que paraven també els treballadors de les gasolineres i dels garatges. Malgrat que inicialment no es donaren incidents greus, atesa la violència que havia acompanyat en altres ocasions les vagues del port i del transport industrial, es podia témer el pitjor, i l'aturada amenaçava escanyar l'activitat de la ciutat, que ja patia una crisi econòmica aguda.

El 16 de juliol, alguns militants sindicals portuaris assaltaren vaixells que tenien algunes armes per a la seva seguretat i se'n apoderaren de cara a la prova de força que pressentien. Aquesta situació tan tensa era la que hi havia quan es produí la insurrecció de la major part de la guarnició de Barcelona contra la Generalitat i contra la República la matinada del 19 de juliol de 1936.

Els obrers portuaris feren sonar les sirenes dels vaixells com a senyal d'alarma el dia 19. Des de la Barceloneta, aturaren el pas de la columna que avançava per l'avinguda Icària amb una barricada de bobines de paper, fent retrocedir les tropes. A la resta de Barcelona, la resistència inicial de la guàrdia d'assalt, a la qual es va sumar, al migdia, la intervenció de la guàrdia civil contra els aixecats, precipità la seva desfeta. Els militants obrers s'anaren armant a mesura que es rendien o abandonaven les armes els soldats. A la nit, una gernació es féu amb les armes de l'arsenal militar de Sant Andreu de Palomar. La Generalitat es trobà desbordada. Començava al conjunt d'Espanya una cruenta guerra civil de gairebé tres anys.

Enmig del caos que seguí fou assassinat, el 30 de juliol, Desideri Trilles, líder dels portuaris de la UGT. Calia evitar com fos una lluita entre la CNT i la UGT, i el decret de sindicació obligatòria d'agost de 1936 reconegué les dues sindicals com a igualment legítimes a Catalunya. Els sindicats independents s'havien d'adherir a una de les dues centrals. En teoria es podia escollir l'afiliació a una de les dues, encara que allí on era majoritària la CNT resultava força difícil. La UGT va créixer proporcionalment més que la CNT, sense que aquesta perdés la seva preeminència efectiva. El 1937 la UGT de Catalunya es paragonava amb la CNT.¹⁰ El creixement de la UGT a Catalunya, sense les divisions que patia a la resta de l'Espanya republicana, constituí una excel·lent plataforma

10. Jordi BALLESTER, *Els anys de la guerra. La UGT de Catalunya, 1936-1939*, Barcelona, Columna, 1998.

per a l'augment gradual de la influència del PSUC, que controlava la sindical. Però el port restà sota el predomini de la CNT, igual que els tramvies.

LA GUERRA CIVIL I LA COL·LECTIVITZACIÓ

A Catalunya es desencadenà una reacció col·lectivitzadora sense direcció central, que més tard tractà de canalitzar i regular el decret de col·lectivitzacions i control obrer del 24 d'octubre de 1936, que fou un compromís entre els diversos sectors obrers i polítics que formaven el Govern de la Generalitat, on havien entrat la CNT, el PSUC i el POUM, a partir del 26 de setembre, al costat d'ERC, ACR i la Unió de Rabassaires.

Sense esperar cap decret, la CNT havia col·lectivitzat immediatament els transports públics de Barcelona. Els tramvies i els autobusos sortiren al carrer amb la bandera vermella i negra pintada a la carrosseria i les sigles CNT-AIT. Era un dels símbols més potents de l'hegemonia que els anarcosindicalistes semblaven haver aconseguit a la ciutat i a Catalunya. Tranvías de Barcelona Colectivizados es constituí formalment el 24 de juliol de 1936 a instàncies del Sindicat Únic del Transport de la CNT. Al front dels que confiscaren l'empresa estava el company Sánchez, un conductor anarcosindicalista, empresonat arran dels sabotatges de 1934 i sortit de la presó amb l'amnistia de febrer de 1936. Fou membre del comitè obrer de control de l'empresa durant tota la guerra.¹¹

Tranvías de Barcelona tenia una sola direcció financera, però les seves empreses mantenien una gestió separada. La col·lectivització suprimí la direcció financera i els autobusos, els metros i els funiculars tingueren col·lectivitats diferents de la dels tramviàries, de manera que el Sindicat Únic del Transport era l'únic nexa entre elles.

Després de la prova de força de començaments de maig de 1937, el poder dels anarcosindicalistes es veié afeblit. A començaments de juny, quan encara els llibertaris no havien sortit del govern de la Generalitat però ja havien hagut de sortir del govern de la República, el PSUC proposà, en el comitè permanent de l'Ajuntament de Barcelona, la municipalització immediata dels serveis urbans,

11. Walter TAUBER, «Les tranways de Barcelone collectivisés pendant la révolution espagnole, 1936-1939», *Bulletin d'Information de la Fondation Internationale d'Études Historiques et Sociales* (Perpinyà), núm. 2 i 3 (1977 i 1980).

que abans havien estat en mans de les companyies concessionàries. El secretari general del PSUC, Joan Comorera, al míting del primer de juny, declarà que aquesta era l'única manera de superar el dèficit municipal, tot recordant que a Barcelona les companyies de tramvies, autobusos, metro, aigua, gas i electricitat havien fet l'any 1935 una recaptació de 230,6 milions de pessetes, havien repartit 52,3 milions entre els seus obligacionistes i tenien unes reserves de capital de 35 milions. Segons Comorera, també calia municipalitzar el mercat central de fruites i verdures del Born.¹²

La municipalització dels serveis públics a Barcelona soscavava les posicions adquirides per la CNT, que controlava les empreses amb comitès obrers. Com a resposta a la proposta dels regidors del PSUC, els regidors de la CNT suggeriren que, abans de municipalitzar les empreses de serveis públics, s'havia de calcular el que això li reportaria a l'Ajuntament. També deien que abans de municipalitzar dels serveis públics calia prendre aquesta mesura amb la propietat urbana. Argumentaven que els serveis públics col·lectivitzats donaven al municipi, l'any 1937, uns ingressos superiors als d'abans, una afirmació confirmada pel conseller de finances municipals, que era membre d'ERC. Els transports urbans produïen a l'Ajuntament un milió i mig de pessetes en lloc de les set-centes mil d'abans de la guerra. Els d'ERC, desitjosos de refer les relacions amb els anarcosindicalistes per tal de frenar la puixança del PSUC, consideraven que no s'havia d'anar a la municipalització sense aconseguir l'acord previ dels treballadors de les empreses afectades. Finalment, els vots de la CNT i d'ERC derrotaren junts la proposició del PSUC a l'Ajuntament i els transports urbans –tramvies, autobusos i metro– seguiren en mans anarcosindicalistes.

Convé, potser, recordar que aleshores només hi havia dues línies de metro. Una era la que anava de Lesseps a Passeig de Gràcia i allí es bifurcava, per arribar a l'estació de Correus per un costat i a la del Liceu per l'altre. L'altra era la que anava de la Bordeta fins al carrer Marina per la plaça Catalunya. Eren el Gran Metro i el Transversal. Cal afegir-hi el tren de Sarrià, que circulava ja subterrani des de la plaça de Catalunya fins al creuament de la Via Augusta amb el carrer de Muntaner.

La gestió dels tramvies de Barcelona durant la guerra sembla que va ser racional dintre de les dificultats del moment. No s'imposà el salari únic per tal

12. Joan COMORERA, *Antologia*, edició a cura de Miquel Caminal, Barcelona, Diputació de Barcelona i La Magrana, 1987.

de conservar els tècnics superiors. L'increment de salaris fou moderat i seguí la inflació galopant. Després d'haver implantat la setmana de quaranta hores, es tornà a la de quaranta-vuit a partir del 13 de novembre de 1936. El 1937 es registrà un augment de nombre de passatgers –un 31% més que la xifra de 1935– i el de quilòmetres de recorregut, que superà en un 5% el de dos anys abans. Això, juntament amb l'abolició del pagament de dividends als accionistes i d'interessos i amortitzacions als obligacionistes, permeté incrementar molt les inversions, que es destinaren a ampliar els tallers de cara a augmentar l'autonomia de l'empresa.

Els tramvies esdevingueren encara més importants a partir del moment en què la manca de gasolina va portar, el 5 de setembre de 1937, a la supressió dels serveis d'autobusos urbans i de taxis, donant llicència només a 60 cotxes del servei de taxis per a trasllats d'urgència per a metges, llevadores i malalts. Per mitjà del Sindicat Únic del Transport, Tranvías de Barcelona Colectivizados tractà d'auxiliar financerament la col·lectivitat dels autobusos. El 1938 la guerra acabà comportant una reducció de serveis de tramvies per manca de recanvis d'importació, a causa dels talls d'electricitat a partir d'abril i d'un deteriorament de les infraestructures, sobretot pels bombardeigs aeris. El servei es reduí al 50% l'any 1938 i al final només quedaven 50 cotxes en servei per a una ciutat d'un milió d'habitants. El 1938, el dels pitjors bombardeigs aeris, molts en ple dia, les estacions del metro foren utilitzades com a refugi per una població aterrida, que omplia les andanes.

La Telefònica havia estat col·lectivitzada per la CNT immediatament després del 19 de juliol de 1936. Va ser una de les empreses de capital estranger que no es veieren preservades de la col·lectivització. Formalment era una companyia espanyola. En una situació de guerra el control de les comunicacions és vital, i les converses entre les autoritats de Barcelona i el govern de la República a València i les que tenien amb l'estranger eren controlades pels anarcosindicalistes, que a partir de finals de juliol de 1936, amb la possessió de la Telefònica, havien arribat molt més lluny que no havien pogut somiar, cinc anys abans, en temps de la vaga fracassada de l'estiu de 1931.

El 2 de maig de 1937, una conversa entre el president de la República, Manuel Azaña, resident a Barcelona, i el president de la Generalitat, Lluís Companys, fou interrompuda per una telefonista anarquista, que tallà la comunicació després d'increpar-los. El 3 de maig el comissari de seguretat de la Generalitat, Eusebi Rodríguez Salas, membre del PSUC, amb el suport del seu conseller, Artemi Aiguader, d'ERC, anà amb dos-cents guàrdies a ocupar la central de la

Telefònica a la plaça Catalunya, però van ser rebuts a trets des del segon pis i fracassaren en l'intent. Aviat s'aixecaren barricades a tot Barcelona: foren els Fets de Maig, una guerra civil entre antifeixistes, dins la Guerra Civil. El dia 6 la policia es féu amb el control de l'edifici de la Telefònica. Els dirigents de la CNT cridaren a la pacificació i a deixar les armes, cosa que no s'aconseguí fins el dia 7 de maig, poc abans que arribessin, a la tarda, tres mil guàrdies d'assalt enviats pel govern des de València, que s'hagueren de dedicar durant els mesos següents a desarmar la rereguarda després de la dissolució efectiva de les patrulles de control, que havia estat intentada però no aconseguida dos mesos abans. Aquests fets marcaren el declivi del poder anarcosindicalista. El POUM en fou el cap de turc, perseguit i col·locat fora de la llei; el seu líder, Andreu Nin, desaparegué i fou assassinat. Alhora, la Generalitat perdé la competència estatutària d'ordre públic, que comportava la censura. Els Fets de Maig de 1937 deixaren cinc-cents morts i un miler de ferits.

Al port, la col·lectivització, portada a terme al principi de la guerra, prengué la denominació de Trabajos Marítimos y Terrestres del Puerto de Barcelona, SA. Les tasques col·lectivitzades el 1936 foren les que havien desenvolupat fins aleshores tres associacions d'empresaris: l'Associació d'Agents de Càrrega i Descàrrega de Bales de Cotó, l'Associació d'Estibadors de Barcelona i l'Agrupació Social de Capatassos Contractistes del Sector de Fusta del Port. En total agrupaven 75 empresaris. Però, a més, hi havia dues empreses propietàries dels vehicles de transport intern del port, que també foren incloses en la col·lectivitat i que comptaven amb un personal qualificat. La col·lectivització portà a terme la supressió d'intermediaris, és dir, dels empresaris estibadors i dels capatassos, una aspiració que s'havia formulat abans de la guerra.

El port fou la zona més castigada pels bombardeigs contra Barcelona per part de l'aviació enemiga des de Mallorca. Al final de la guerra, el port estava en part inutilitzable per la gran quantitat de vaixells enfonsats que s'hi trobaven.

S'ha conservat la nòmina del personal del port, que el gener de 1939 era de 1.499 treballadors, un cens que no incloïa ni els de la descàrrega de carbó ni els de la Cooperativa de Treball d'Obrers Portuaris de la UGT, encarregats sobretot de la descàrrega de material bèl·lic per compte de la Subsecretaria d'Armament de la República. La comparació d'aquest cens amb el de 1943 és el que ha permès el càlcul de la depuració efectuada a partir de maig de 1939.

Al port la repressió franquista no es deixà a la iniciativa particular dels empresaris, sinó que va ser efectuada directament pel Servei Sindical del Port

de Barcelona per compte de la Delegació Provincial del Treball. Es calcula que els exclosos foren entre el 14% i el 20% del cens dels obrers portuaris. Dels 336 militants sindicals identificats –un 10% dels cens dels anys trenta–, el 40% continuà treballant al port després de 1939. Dels 593 treballadors als serveis de la Junta d'Obres del Port, un 23% perdé el seu lloc. La ruptura amb el passat va ser radical, com en tants altres sectors, i la postguerra molt dura i llarga.