

El *vaporetto* a Venècia, els tramvies de San Francisco o els *Bateau Mouche* a París, tots són transports entrançables i emblemàtics de les seves respectives ciutats. A Barcelona, les embarcacions que fan la travessia del port fins a l'escullera es diuen golondrines i enguany, com tantes altres coses que caracteritzen la ciutat, celebren el centenari. Potser els dos transports més curiosos i divertits que es conserven encara a Barcelona són el tramvia blau, també quasi centenari que puja fins al del Tibidabo, i les golondrines que, a l'altra banda de la ciutat, ens transporten per un dels indrets urbans menys coneguts.

L'origen de les golondrines es remunta a uns quants anys arrere, quan Leopoldo Herrera Juárez, fill d'un indià català, va trobar a faltar durant la se-

va estada a Barcelona, que al port no hi hagués cap mena de transbordador, com a la seva ciutat natal, Matanzas, a Cuba. Segons un rebut que data del 22 d'agost de 1884, donà la quantitat de 12.100 pessetes per a la construcció i explotació d'un servei de vapors-òmnibus per al transport de passatgers. Mig any més tard, els primers vaporets solcaven les aigües del port de Barcelona.

Fins aleshores només hi havia un servei de petites barques de lloguer sense cap mena de reglamentació, que transportaven viatgers des de la Porta de la Pau als peus del monument a Colom, fins a la part extrema del barri mariner de la Barceloneta. Aquestes barques, que també feien passejos marítims fora del port, no eren gaire utilitzades, ja que havien provocat més d'un desgraciat accident.

Sembla que el negoci indicat per Herrera Juárez no tingué massa beneficis i finalment va ser traspassat a Feliciàna Goñi, que l'any 1887 l'adquirí amb la idea que, potser amb motiu de l'Exposició Universal del 1888, se'n revitalitzaria l'ús, tal com va passar. Tres vapors reiniciaren els seus viatges d'anada i tornada fins a la torre de Sant Sebastià, ja batejades amb el seu nom actual, que per cert, sembla, el fet que es diguin golondrines no té res a veure amb les aus que coneixem com a oronetes, sinó a una espècie de moixó dentirostre, d'un bru verdós, de pit i ventre blancs, que segons les regions es coneix com *xatrecs*, *llambrtges* o *tords*. Aquest peix teleosti, d'uns trenta centímetres de llarg, gràcies a unes petites aletes dorsals pot fer salts fora de l'aigua, moviment que tindria molta semblança amb la forma d'avançar que



tenen les golondrines, que van fent petites sotragades, tot solcant el petit oreig de les aigües tranquil·les del port.

Durant els anys vint hi va haver una crisi i posterior renovació d'aquestes embarcacions. El barquer Macià i Casadevall, que havia creat un servei de petites barcasses, es va associar amb l'empresari Rafael Guasch i van formar la societat anònima «Gaviotas», amb tres embarcacions de segona mà adquirides al port d'Hamburg. Així, junt amb les tradicionals golondrines van començar a competir les renovades «Gaviotas», fins que les dues societats es van unir, tot conservant els seus respectius noms.

L'aturada obligada del seu servei durant la guerra civil es va prolongar fins l'any 1950, en què els tres socis, Macià, Guasch i Roca, van crear Sirenas, SA, que va absorbir les «Gaviotas» i les golondrines i recomençaren els seus viatges típics, que aplegaven nombro-

sos ciutadans que els diumenges buscaven aquesta diversió marítima que els proporcionava el port i la Barceloneta.

Cap als anys seixanta, el boom del sis-cents va arrossegar molta gent cap a la platja, van canviar un divertit vermut o un bon arrosejat a l'altra banda del port per un entrepà a les sorres del Maresme o de Castelldefels. La supressió dels tramvies de jardineria, que combinava els seus viatges amb el transbordador fins als banys de la Barceloneta, va comportar una nova crisi per a les golondrines, que pràcticament ha durat fins a la dècada dels vuitanta, en què una nova orientació publicitària i turística ha fet revifar el seu servei, que principalment els festers i

durant l'estiu s'omple de gom a gom. En l'actualitat, amb una càrrega pròxima als 230 passatgers per viatge i un total de més de 400.000 persones a l'any, fan un transport per unes de les zones més fascinants de la ciutat. Amb el seu aire popular i festiu, les golondrines ens introdueixen en l'esperit suggestiu del viatge, mentre ens dóna la possibilitat de prendre una visió diferent de la ciutat, com la contemplació de la fisonomia inèdita de Montjuïc, que difícilment des de terra es mostra com la roca gegantina que és. Mentre la silueta dels edificis s'allunya, la perspectiva quotidiana es trsbalsa del tot, alhora que un paisatge de molls, embarcacions i grues desperta el secret atractiu que tenen els ports. □

LES GOLONDRINES COMPLEIXEN CENT ANYS

Barcelona des del mar

Amb una càrrega de 230 passatgers per viatge i un total de 400.000 persones l'any, les golondrines fan un transport incomparable per una de les zones més fascinants de la ciutat de Barcelona.

Salvador Rodés
