

## EL ÁLBUM



Lluís Permanyer

## Fachada trasera y sin puerta de entrada

Entre los edificios modernistas relevantes, la casa Comalat pasa algo inadvertida. Y no me refiero a la fachada principal, sino a la posterior. Es injusto.

El arquitecto Salvador Valeri i Pupurull (1873-1954) coincidió de pleno con el espectacular y estimulante fenómeno que supuso el modernismo en casi todos los aspectos, incluso los sociológicos. Por razones que se me escapan, llevó a cabo menos obras de las que cabía esperar de su nivel y originalidad creativa. El conjunto de proyectos es más numeroso en provincias. La menguada obra barcelonesa encima disminuyó debido a los derribos, como por ejemplo el de la calle Camèlies, en los números 5 y 7, que padecieron la acción implacable de la piqueta.

Amén de la citada casa Joan Comalat, siguen en pie la torre Sant Jordi, en Sant Eudald, 11, y la casa Maria Roser Cortés, en Bisbe Català, 8, que ha sufrido una mutilación en la planta noble. Lástima que ambas se encuentren en puntos demasiado alejados del centro vital.

La casa Comalat disfruta de una presencia espectacular

en un sector aún solemne de la Diagonal. En la fachada descuella el volumen de la tribuna, pero sobre todo el complejo remate esceno-gráfico que dio lugar a calificativos desacertados:

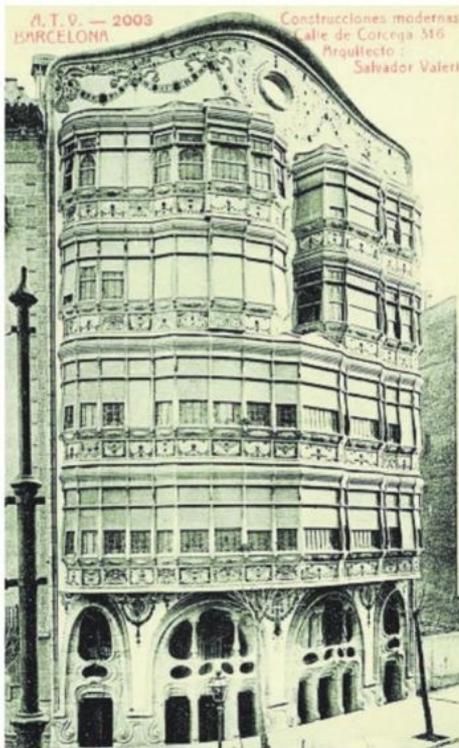
“quatre barres” (son cinco) y “casa de la Bola”, en vez de aludir al bicornio pese a ser enorme.

Lo más espectacular, creativo, original y vanguardista es, en cambio, la fachada posterior, que en modo alguno debe ser estimada como secundaria. Todo en ella sorprende y deslumbra.

Valeri no recurrió al tradicional emblema de aquel estilo, *coup de fouet*, el latigazo ornamental y plano, sino a la ondulación estructural y en tres dimensiones. Toda la fachada se convierte en un gigantesco oleaje suave, mediterráneo, a base de persianas enmarcadas en fina carpintería. Este conjunto se enriquece con el sube y baja que le añade a voluntad cada inquilino, movimiento que ofrece variaciones imprevisibles. El empleo de la cerámica y las vidrieras aporta unas pinceladas de cromatismo singular.

La planta baja aprovecha la piedra para ofrecer una lección inesperada de puntillismo, técnica en la que solo destacaba entonces el pintor Pidelaserra.

Y otra originalidad más: no busquen la puerta de entrada trasera, a diferencia del vecino palacio Quadras, de Puig i Cadafalch.



La fachada posterior más creativa del modernismo

### Salvador Valeri y el chafalán aportaron mucha curvatura de lo más vanguardista

ÁNGEL TOLDRÀ / IMAGEN CEDIDA POR EL ARXIU FOTOGRAFIC DE BARCELONA

#### CUADERNO BARCELONÉS

#### LO QUE SON LAS RAMBLAS

¿Qué es la Rambla? Respuesta imposible de dar con acierto, si se formula en singular. En ningún otro caso exige de forma tan evidente el plural. La Rambla es diversidad, sobre todo aportada por el espectáculo que impera desde su urbanización como paseo en 1775 que hasta hoy ha ofrecido en cada momento, en cada época un signo distinto; y es que resul-

ta esencial aceptar que la característica principal de este espacio fue, es y será la de un escenario colosal, único, imprevisible. Pues bien, acaba de ser publicado un libro que logra captar en buena parte semejante esencia inaprensible, cambiante, fascinadora, la que sin duda inspiró al gran novelista Somerset Maugham sentenciando que era el paseo más bello del mundo. *La Rambla*

*desapareguda* (edita Efadós) es un álbum fotográfico intenso, nutrido y emocionante, resultado de una acertada selección de imágenes enmarcadas y documentadas por los textos acertados de Albert Torras Corbella, su autor, quien además sabe aportar no poca documentación de interés. El resultado es como asistir al pase de una película inesperada que subyuga. No se la pierdan.

## El puerto adjudica la séptima y última terminal de cruceros

REDACCIÓN Barcelona

El consejo de administración del Port de Barcelona aprobó ayer adjudicar la construcción y explotación de la futura terminal G de cruceros del muelle Adossat a Catalonia Cruise Terminal G, SL, una *joint venture* de Royal Caribbean Group y Cruise Terminales Internacional (CTI).

Catalonia Cruise Terminal G prevé una inversión superior a los 85 millones de euros y que la nueva terminal esté operativa en la primavera del 2027, una vez se cierre la terminal Sur del World Trade Center en el 2026. Esta será la séptima y última terminal en instalarse en el muelle Adossat, con lo cual se da cumplimiento a los acuerdos que el puerto de Barcelona y el Ayuntamiento alcanzaron el año 2018.

Según el puerto, el diseño de la terminal “busca la máxima eficiencia energética e incorpora soluciones de energía renovable para minimizar el impacto en el entorno”. El proyecto prevé electricidad generada mediante placas fotovoltaicas y otro tipo de instalaciones. La futura terminal está pensada para atender el tráfico de puerto base, siguiendo la estrategia del puerto de Barcelona para aumentar este tipo de tráfico.

La adjudicación de esta terminal no ha tenido un proceso fácil por diversas razones, tanto administrativas como políticas.

La terminal G fue originalmente concebida para Royal Caribbean. Un tiempo después otras navieras (Norwegian Cruise Line, Viking Ocean Cruises y Virgin Cruises) mostraron su interés por ella, de modo que el puerto convocó un concurso para determinar quién la edificaría y gestionaría. Pero posteriormente tuvo que retirar la licitación después de que estas compañías denunciaran que en las bases se favorecía a la primera. Todo ello obligó a volver a reiniciar el proceso que ahora ha culminado.

En lo político, esta terminal,

### Requerirá una inversión de 85 millones y estará operativa dentro de tres años

como en general la actividad de los cruceros, contaba con la oposición de la anterior alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, que quería limitar esta modalidad turística a pesar de que la construcción de la terminal estaba contemplada en el acuerdo que ella misma suscribió con el puerto en el 2018. El actual gobierno municipal, presidido por el alcalde socialista Jaume Collboni, mantiene una actitud mucho más abierta a esta actividad no exenta de controversia. ●



Interior de la subestación Cerdà

### Una subestación eléctrica vital

■ Red Eléctrica de España (REE) ha puesto en marcha la subestación eléctrica Cerdà, clave para la electrificación del puerto de Barcelona, los desarrollos industriales de la Zona Franca y el barrio de la Marina. Ejecutada en 14 meses, ha requerido de una inversión de ocho

millones, a los que se suma su conexión con tres líneas de alta tensión que enlazan con l'Hospitalet, el aeropuerto y la Zona Franca, con un desembolso total de 36 millones. Ubicada en la Zona Franca, se camufla con su entorno como si de un polígono más se tratara.