

La Sagrada Familia se construye sin permiso de obras municipal

La junta del templo se ampara en un silencio administrativo de 1885 para continuar los trabajos

FRANCESC ARROYO / AGUSTÍ FANCELLI
Barcelona

Las obras del templo de la Sagrada Familia se realizan sin ningún permiso de obras cursado por el Ayuntamiento de Barcelo-

na. La legalidad de los trabajos en curso se ampara en un silencio administrativo del año 1885, cuando Antoni Gaudí pidió al Consistorio una modificación al permiso de obra solicitado en 1883, poco des-

pués de colocarse la primera piedra. La autorización para realizar esas modificaciones nunca fue tramitado, por lo que las obras han proseguido desde entonces amparándose en el silencio administrativo.

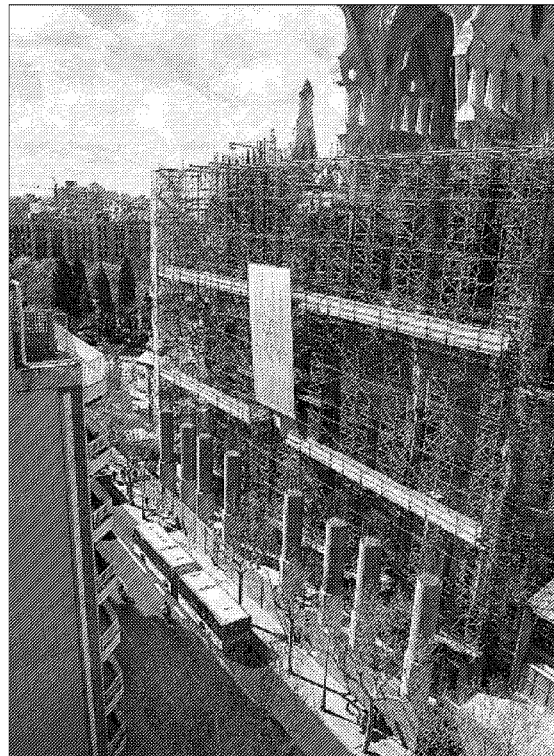
Un portavoz de la junta del templo reconoció que en efecto "las obras no tienen licencia desde hace 125 años". "Pero Gaudí sí presentó planos a finales del siglo XIX. Más tarde, en 1916, se entregaron nuevos planos relativos a la plaza estrellada. Y en 1990 la junta de obras hizo llegar documentación actualizada al entonces alcalde Pasqual Maragall". El portavoz oficial valoró que "al tratarse de una obra excepcional va por otras vías, diferentes a las de los edificios normales".

El primer proyecto para construir el templo en terrenos de Sant Martí de Provençals, entonces un municipio independiente de Barcelona, fue impulsado por Josep Maria Bocavella i Verdager (1815-1892), un librero devoto y culto que en 1866 encargó los trabajos, y al arquitecto Francisco de Paula del Villar (1828-1901). Era una obra considerablemente más modesta que la que, apenas un año más tarde de la colocación de la primera piedra, en 1882, preveían los planos presentados por Antoni Gaudí. Poco tiempo después, en 1885, el arquitecto de Dios presentó ante la autoridad municipal una solicitud de modificación del permiso de obras. Este documento es el único oficial relativo a la licencia de obras. Pero el municipio de Sant Martí no llegó nunca a dar respuesta, por lo que las obras prosiguieron amparadas en el silencio administrativo.

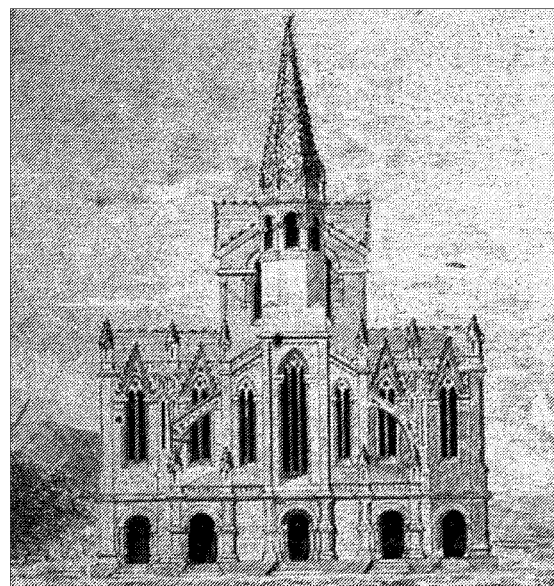
El plan Jaussely

En 1916 el urbanista francés Léon Jaussely (1875-1933) elaboró un plan de enlaces para facilitar las comunicaciones entre las villas de Horta y Sarrià con Barcelona. Cuando esto ocurrió, la junta presentó varias alegaciones al enlace de Horta, junto con el proyecto del propio arquitecto de abrir una gran plaza estrellada que ofreciera al visitante unas espectaculares perspectivas del templo. Ese proyecto, que implica liberar dos manzanas de la calle de Mallorca para abrir un paseo de 300 metros de largo por 60 de ancho, desalojando a 150 familias y a decenas de negocios [ver EL PAÍS del 31 de marzo], sigue siendo defendido por la junta, que además pretende que el Ayuntamiento barcelonés sufrague el coste de la expropiación y de la obra.

La documentación posterior a 1916 es de 1953, cuando el plan urbanístico de la zona estableció algunas disposiciones más relativas al entorno, posteriormente recogidas por el Plan General Metropolitano de 1976, todavía vigente. Este último ordenamiento califica los terrenos del entorno con la categoría 17-6, aplicada a solares



Obras en la fachada de la Gloria que da a la calle de Mallorca. / TEJEDERAS



Primer proyecto del templo, debido al arquitecto Francesc de Paula del Villar.

susceptibles de convertirse en zona verde.

El Ayuntamiento es consciente de la anomalía administrativa en que incurrir las obras de la Sagrada Familia y ha hecho llegar a la junta su predisposición para sentarse a negociar. Pero el paso del túnel

del AVE por la calle de Mallorca, justo enfrente de la futura fachada de la Gloria, ha enrarecido el ambiente. El rechazo de los vecinos y del propio patronato al trazado del túnel ha sido utilizado por la oposición en la reciente campaña electoral municipal para desgastar a

los socialistas. Hace cuatro años, todas las fuerzas consensuaron el trazado ahora en discusión.

Un artículo de Oriol Bohigas, arquitecto y ex concejal de Cultura, publicado en estas páginas esta misma semana planteaba dudas sobre la legalidad de las obras. En su opinión, la cimentación de la fachada de la Gloria, realizada con las técnicas más modernas, puede resistir sin problemas la apertura del túnel. Otra cosa es, escribía, cómo podría verse afectada La Pedrera, otro edificio de Gaudí situado en el trazado del AVE cuyos cimientos sí datan de principios del siglo XX y podrían tener problemas.

El presidente del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (COAC), Jordi Ludevid, consideró, en un encuentro con diversos medios informativos, que la discusión actual sobre la línea de alta velocidad era "un debate-trampa". "Los ingenieros de caminos ya han pedido que se respete su profesionalidad y, tratándose de un túnel, los arquitectos poco más tenemos que decir. Ahora bien, quiero recordar que este trazado se aprobó hace cuatro años por consenso de todas las fuerzas políticas, por lo que no entiendo por qué ahora se vuelve a abrir el tema".

No obstante, el hundimiento de un edificio en el Carmel, el 27 de enero de 2005, a causa de las obras del túnel de la línea 5, ha despertado mucha preocupación entre los vecinos. No contribuyó a calmar el ambiente el hecho de que durante la campaña municipal Convergència i Unió defendiera de nuevo el paso de la alta velocidad por el Vallès, a no ser que se construyera una estación en el paseo de Gràcia, justamente debajo de La Pedrera. Esquerra Republicana, por su parte, se inclina por hacer pasar el tren por la calle de Aragó, mientras que el PP es partidario de retomar la solución del litoral, planificada en su día por el arquitecto municipal Josep Anton Acebillo y a la sazón rechazada por los populares con el visto bueno de los nacionalistas.