

CONSTRUCCIÓ URBANA AL PLA DE BARCELONA: EL CAS DEL PASSATGE OLIVA, 1857-1878

Martí Checa Artasu

La comunicació que presentem analitza la creació del passatge Oliva, a l'actual barri de Camp de l'Arpa, entre els carrers Trinxant, Sospir, avinguda Meridiana, Nació i Degà Bahí, actualment a punt de desaparèixer per un pla urbanístic que afecta la zona. Es tracta d'un passatge conformat en la seva totalitat per tretze cases de cos, arrencades, construïdes pel bobiler i rajoler Josep Oliva Calvet (1816-1875) entre 1857 i 1859 com una fórmula per dotar d'habitatge a part dels treballadors de la seva rajoleria, situada a tocar del passatge. És, per tant, una iniciativa a mig cavall entre el paternalisme empresarial i l'extracció de plusvàlues d'una propietat.

Altrament, el passatge presenta una evolució marcada per tres etapes. En la primera, es construïren nou cases, segons el projecte de l'arquitecte municipal de Sant Martí, Antoni Rovira i Trias, aprovat el 8 de gener de 1858. Es tracta de la integració d'un solar agrícola –comprat per Oliva a un destacat terratinent de Sant Martí de Provençals, Pere Vintró i Vintró (1784-1865)– dins la trama urbana que naixia a l'entorn del nucli del Clot, que en aquells moments era centre administratiu i polític de Sant Martí de Provençals.

La segona etapa consistí en la construcció de tres cases més, aquest cop segons projecte d'Antoni Rovira Rabassa, entre 1869 i 1871. El projecte edilici evidencia dues de les tensions que, fins a l'agregació de Sant Martí a Barcelona el 1897, marcaran la relació entre ambdues poblacions. D'una banda, l'aplicació de la trama Cerdà en l'espai d'interconnexió entre ambdós municipis, i, de l'altra, els efectes que les infraestructures de transports necessàries per a Barcelona provocaven en els municipis del Pla. En aquest cas, es tracta del procés expropiatori de gran part de la finca on es trobava la bòbila –fet industrial justificador de la creació del passatge– per l'afectació de la construcció de la via del ferrocarril de la *Compañía del Norte* (que seguia la traça de l'actual avinguda Meridiana) a tocar les cases del passatge.

La tercera etapa s'inicià el 1878 amb la construcció de la darrera casa, aquesta d'un cos i mig, segons projecte del mestre d'obres Josep Arbonés. De nou, el planejament de Cerdà en aquest cas en forma d'una via d'entrada a la ciutat, la futura Meridiana, afectarà la propietat.

L'objectiu de la comunicació és l'anàlisi en detall d'aquest exemple que permet conèixer des de la microhistòria un model de construcció urbana de Barcelona, el dels passatges amb casa de cos, que, com aquest, es troben en vies de desaparició.