



La Carretera / Carretera de Barcelona a Vic

Granollers

Ubicació

Comarca:	Vallès Oriental
Lloc/Adreça:	Carrers de Francesc Macià, Alfons IV, Anselm Clavè, Joan Prim i I Marquès Franqueses, 08400-GRANOLLERS
Emplaçament	A la zona d'eixampla de Granollers

Coordenades:

Latitud:	41.60804
Longitud:	2.28884
UTM Est (X):	440743
UTM Nord (Y):	4606503

Classificació

Número de fitxa	08096 - 197
Àmbit:	Patrimoni immoble
Tipologia	Obra civil
Estil / època:	Contemporani
Estat de conservació	Bo
Protecció	Inexistent
Tipus de protecció:	Inexistent
Accés	Fàcil
Ús actual:	Residencial
Titularitat	Privada
Titular:	Diversos
Autoria de la fitxa	ARQUEOCIÈNCIA - J. M. Huélamo
Data de registre de la fitxa:	dj., 01/11/2001 - 01:00

Descripció

La Carretera forma l'espina de la població. Està formada de sud a nord, en el seu tram urbà compacte pels carrers Francesc Macià, Alfons IV, Anselm Clavé, Joan Prim i Primer Marquès de les Franqueses. Ha estat la via de relació, progrés i relació i, malgrat els noms que té, es pot ben bé dir que el seu nom propi és aquest: "la Carretera". Sobre els marges de "la Carretera" i, principalment en el tros de les places del Bestiar o de can Sínia (oficialment de Maluquer i Salvador) i la de la Corona podem dir que tradicionalment hi ha l'aparador de la ciutat (BAULIES, 1965). A més, aquestes conserven els plataners que es col·locaven abans en rengle a un costat i altre dels camins, fent ombra i protegint en part els minsos paviments que la cobrien, i que han estat sistemàticament suprimits de les nostres vies els últims anys. A començament del segle XX dues rengleres d'acàcies ombrejaven de dalt a baix la carretera. La població es va estendre a un costat i altre d'aquesta artèria vital, de manera que el creixement de Granollers ha seguit el seu traçat. En el seu trajecte es troben edificis de gran vàlua des d'un punt de vista patrimonial, que es contemplen com a ítems independents i de conjunts en aquest mateix inventari.

Observacions:

L'animació, la bullícia, el tràfic interior i de pas són constants i d'un bigarrament atuïdor. Com deia Pere Blasi i Maranges "com si les gents de Granollers haguessin nascut en un lloc de fira permanent" (BLASI, 1929). Segons Amador Garrell, La Porxada és el símbol de la Vila, la carretera de la ciutat (GARRELL, 1929). (Continuació història) Una descripció de com era a començament del segle XX ens la ofereix Amador Garrell (GARRELL, 1960): "La carretera, pròpiament dita, era seccionada pel carrer d'Alfons IV, travessava pel mig la plaça de la Corona -de la Corona d'Aragó-, el carrer de la Palma, la plaça del Bestiar (després carrer de Clavé i plaça de Maluquer), la plaça de Perpinyà i el carrer d'en Prim (després del generalíssim), que anava fins al Lledoner. De dalt a baix la carretera era ombrejada per dues rengleres d'acàcies, i a les places de la Corona, del Bestiar i de Perpinyà, així com als camins de Caldes i de Barcelona, i als de la Roca i Cardedeu, hi creixien uns plàtans ubèrrims". (..i afegeix a l'espectacle urbanístic tant al costat de la carretera com a la resta de la vila...) " Les voreres, gairebé a tota la vila, tenien l'amplada de dos cairons i, en vigílies de la festa major, donaven treball als paletes de la "brigada" i, tot l'any, no pocs treballs als qui hi havia de transitar. A canvi d'això, les nits brillava -és un dir- l'enllumenat de gas, que era condicionat pels canvis i rampells de la lluna; quan plovia, fos de dia o fos de nit, les canals dels teulats eren per a dutxar-se, i en les que baixaven ran de les façanes de les cases hom podia rentar-s'hi els peus. A l'estiu per tot hi havia mosques en abundor, i pols, molta pols!, i els gossos, pobrissons!, podien ajeure-s'hi i rebolcar-s'hi a pleret, lliures del neguit d'ésser inquietats, ja que el tragí havia minvat qui-sap-lo d'ençà que el ferrocarril havia llevat categoria a les carreteres i anava fent desaparèixer els vells hostals. L'any (18)96 es col·locaren, en el tros més cèntric de la mateixa carretera, unes columnes de ferro fos per a l'enllumenat de gas, que (..) no aclaria massa. Les vetlles, sobretot a l'hivern, eren d'una tristesa aclaparant, i en moltes cases, tancades des que es feia nit, hom podia oir que les famílies passaven el rosari. En les matinades d'hivern, els malalts i els qui tenien el dormir fluix, oïen les exclamacions i les paraules de doble gruix dels qui anaven al treball i no veient on posaven els peus, s'entrebancaven amb les piles de rocs o de fang i els bassals d'aigua.." (GARRELL, 1960).

Història

El precedent d'aquesta via de comunicació és el Camí Ral, que es va construir sobre una via romana. Aquest camí Ral, transitat per animals de bast, carretes, carros i diligències, va ser substituït el 1848 per la nova i actual carretera, traçada prop de les primeres cases bastides a l'eixampla a partir de l'any 1835 (BAULIES, 1965). El pas de la carretera de Barcelona a Vic, d'una forma tangencial al nucli antic va ser el revulsiu que necessitava la ciutat per trencar definitivament els seus lligams amb el passat. Tot just s'havia iniciat el procés d'enderroc de la vella muralla, amb la intenció d'engrandir el seu perímetre edificat i poder fer front a

les noves perspectives de creixement que es començaven a albirar. Les obres van començar l'any 1834, d'acord amb un projecte de 1799, el qual va haver de ser immediatament ajornat com a conseqüència de la "guerra del Francès". Més tard, van ser les guerres carlines la causa d'una nova paralització i no va ser fins a l'any 1841 quan, de nou, es reprengueren els treballs. En un primer moment, i tal com es va fer públic l'any 1842, el seu traçat estava previst passar pel darrera de la serra del Congost, des del Pontasco -la cruïlla entre la carretera de Barcelona i la de l'Ametlla- fins a Bellulla i l'Ametlla per pujar als cingles de Bertí, Centelles i Vic. En tractar-se d'una via amb vocació militar, l'estratègia aconsellava allunyar-la dels llocs emboscats. La nova carretera es va inaugurar l'any 1848, per ordre reial. Al seu pas pel terme municipal, la nova carretera es bifurcava: un ramal seguia el seu recorregut cap a l'Ametlla, mentre l'altre, pel Coll de la Manya circulava longitudinalment a molts pocs metres del casc antic, seguia cap a Les Franqueses del Vallès i la Garriga on s'unia amb l'anterior traçat. La carretera, ha esdevingut l'eix sobre el qual ha pivotat el creixement urbanístic granollerí. Suposà, des d'un primer moment, el símbol de la modernitat on s'instal·laren les edificacions importants i els principals comerços i serveis financers que una ciutat en plena puixança requeria (HOMS, 1995). En una casa de la plaça de la Corona existia una placa de circulació feta de rajoles pintades datada el 20 de febrer de 1850, on s'advertia als carreters l'obligació de transitar portant els animals de la brida, sota multa de 30 rals. Aquesta placa, desmuntada en efectuar reformes a la façana del número 81 del C/ Clavé, l'any 1955, va ser retirada (BAULIES, 1965), i avui dia es pot contemplar al Museu de Granollers, mentre que una reproducció es va fer al nou forn de l'Espinassa. Al començament de la dècada de 1920-1930, s'iniciaven les obres d'urbanització -empedrat, clavegueram, i àmplies voreres- i es col·locaven els primers fanals que substituïen els antics de gas de 1896, s'obrien nous carrers transversals i es condicionaven noves places. La concentració comercial, sobretot al tram d'Anselm Clavé, ha estat la característica més evident del paper assumit dins el conjunt de la ciutat. Ha esdevingut un gran aparador, on s'han donat cita, no tan sols els propis granollerins, sinó també molta gent provinent de la comarca i d'altres indrets. La carretera, aquest carrer major típic de tantes poblacions, ha estat l'escenari de molts episodis de la història granollerina. La carretera acaba convertint-se en el principal carrer, el més cèntric, amb una funció més urbana que no pas viària. Amb el pas del temps, la congestió del trànsit, per un costat, i la necessitat de creació de noves àrees reservades als vianants per l'altre, van fer que es comences a plantejar la possibilitat de donar-li un ús diferent. És per això que, a mitjans del mes de gener de 1992, l'Ajuntament va encarregar un avantprojecte de reordenació del tram comprès entre la plaça de la Corona i la de Maluquer i Salvador, als arquitectes Jaume Bach i Gabriel Mora. Hom pretenia transformar el carrer en una illa de vianants (HOMS, 1995).

Bibliografia

BAULIES I CORTAL, Jordi (1965) Granollers. Barcelona, Biblioteca Selecta, volum. 372.

BLASI I MARANGES, Pere (1929) "El nostre tribut" La Gralla, Vol. 3, La Carretera i el mercat, Granollers.

ESTRADA I GARRIGA, Josep (1954) "Antecedentes y precedentes históricos de nuestra carretera" Vallés, Festa Major.

GARRELL, Amador (1929) "Editorial" La Gralla, Vol. 3, La Carretera i el mercat, Granollers.

GARRELL I ALSINA, Amador (1960) Granollers, vila oberta, Granollers, Gràfiques Garrell.

HOMS I COROMINAS, Josep (1995) Granollers. Retalls d'Història Urbana. Granollers: Tarafa, Editora de Publicaciones, S.L. Revista del Vallès.

