

# LA TRANSFORMACIÓ DEL PAISATGE URBÀ DEL CARRER JAUME I. MOLLET 1900-1995

Josep Gordi i Serrat

*A Josep Gordi i Ventura  
In memoriam*

## 1. Introducció

Dels més de mil anys d'història de Mollet ben segur que en els darrers noranta-cinc s'han viscut i patit els majors canvis en la transformació del paisatge. La causa d'aquest fet és l'espectacular augment de la població, ja que es passa dels 2130 Hab. a principis de segle a uns 46.000 en l'actualitat.

L'objectiu d'aquest article és sistematitzar els principals canvis del paisatge en el període 1900-1995, a partir de l'estudi de l'evolució del carrer Jaume I que ha estat la principal artèria viària de Mollet i per tant ha marcat el creixement del municipi.

Els elements metodològics que s'han utilitzat per explicar l'evolució i transformació del paisatge molletà són: la consulta bibliogràfica, la recerca i l'anàlisi de fotografies antigues i recents, i les entrevistes amb persones que han viscut de ple aquest procés de canvi paisatgístic<sup>1</sup>.

L'evolució paisatgística al llarg del segle XX del carrer Jaume I o l'anomenada carretera general, de Ribes o de Puigcerdà, s'estudiarà

---

1. - Hem entrevistat les següents persones: Josep Maria Blanch, Josep Galobardes i família, Joan Gordi i Cuní i Vicenç Vilà.

a partir de quatre períodes que mostren quatre instantànies ben canviants d'aquest paisatge urbà: principis de segle, els anys trenta, la dècada dels seixanta i el moment actual.

Finalment, voldríem excusar-nos per si apareix alguna imprecisió a l'hora d'esmentar els cognoms de famílies o els motius o sobrenoms de les cases citades. També agrairíem que qualsevol informació que pogués ampliar aquest article amb noves dades s'enviés a l'adreça del Centre d'Estudis Molletans.

## **2. Els orígens històrics del carrer Jaume I o carretera de Ribes**

L'origen d'aquesta gran arteria que travessa Mollet de sud a nord cal cercar-lo en el Camí Ral o Reial, que neixia a Barcelona i portava, en primer terme, a Vic. L'existència d'aquesta important via de comunicació va comportar que pel bell mig de Mollet passés un notable flux de viatgers. Producte d'aquest fet, al llarg del pas del camí ral per Mollet van aparèixer diversos oficis lligats a les comunicacions, tals com carreters, ferrers, boters.. i també hostals i fondes; com és el cas de l'Hostal del Prat-documentat des del 1746 (Pérez, 1993)-. En el segle XIX aquest camí es convertí en carretera; en concret, entre 1835 i 1837, es construeix el tram que va de Torre Baró a Mollet.

La importància d'aquesta via en el municipi de Mollet resta molt clara si observem el mapa topogràfic de V. Plantada (Plantada, 1893), en el qual s'aprecia, amb molta claredat, com la carretera de Barcelona a Vic era un veritable eix de simetria al voltant del qual havia crescut Mollet.

La importància social d'aquesta via també resta de manifest si tenim present que era lloc de pas obligat per totes les manifestacions socials, tals com processons, la festa dels tres tombs i d'altres. També era el principal centre comercial de la ciutat fins la dècada dels setanta, en que l'excessiu nombre de vehicles que circulaven per la carretera va anar-ne degradant l'entorn. Una de les entitats més antigues que s'hi va instal·lar va ésser la Caja de Ahorros y de Previsión Molletense, nascuda el 1907, i que el 1940 es va fusionar amb la Caja de Pensiones (Ros, 1990). Una segona entitat de gran importància va ser l'Acadèmia Mollet, que es va construir entre el 1917 i el 1920 i que depenia de la família Viñas. També podem comprovar la seva importància comercial si repassem els diferents tipus d'activitats comercials que hi havia des dels Quatre Cantons fins a Can Mutgé a finals dels anys cinquanta. Tot pujant per la dreta del carrer trobavem

la botiga de comestibles dels Vilà, la matalesseria dels Martisella, la botiga dels Rebull -que antigament havia estat una graneria depenent de la família Vilà-, la carnisseria Ribot, una perruqueria, la lleteria Monràs, l'establiment d'en Guallar que reparava ràdios, el forn d'en Casamiquela, un bar anomenat la Marineta petita, el sastre Novelles, Can Filbà que arreglava bicicletes, la carnisseria de Cal Citrolo, la fruiteria de Cal Dalmau, la barberia del mestre Sunyer, Cal Herbolari, Mosaicos Roure del Vallès i l'Ocaso, posteriorment al seu lloc va establir-se una floristeria... Pujant per la banda esquerra s'hi trobaven, entre els Quatre Cantons i el torrent Caganell, un carreter i un ferrer, després del torrent hi havia un boter, els mobles Xicola, Cal Benigno -que és una gasolinera des dels anys trenta-, la lleteria de Cal Dragó, Cal Baster el qual arreglava matalassos i feia guarniments per animals, després hi havia l'antic Bar de la República, que era el lloc d'assaig del «coro» i que en l'època franquista es va convertir en un indret de beneficiència, el forn de pa de Cal Roca, el ferrer Cal Quirze, la lampisteria Guasch, la fusteria Monserdà, una cansaladeria anomenada Tenda Nova, la lleteria Maspons que anteriorment havia estat l'establiment d'un carreter, l'estanc, encara que només hi va ser uns anys de Cal Xafacarros, la botiga de plats i olles de Cal Paluà...

### 3. La carretera a principis de segle XX

Aquesta gran artèria viària ja la trobem esmentada com a carrer Jaume I en el plànol urbanístic de Domenech Sugranyes del 1913. En aquest plànol apareix la denominació de Carretera de Ribes, que al seu pas per Mollet prenia els noms de carrer Montcada fins als Quatre Cantons i posteriorment carrer Jaume I. Després de la guerra civil el carrer Montcada passa a dir-se Burgos.

Tal com s'observa en la *fotografia 1* el carrer Jaume I o carretera de Ribes tenia una gran amplada, era de terra i presentava dues files d'arbres: a la part alta del carrer hi havia acàcies i més avall plàtans, que no feia gaire temps que s'havien plantat. Aquests arbres separaven l'espai destinat a la circulació de carros i diligències de l'ocupat pels vianants. Ara bé, en alguns indrets hi havia petits sectors encimentats o enrajolats, lligats a la construcció de cases més que a una urbanització del carrer.

Les cases que s'havien edificat al voltant del carrer majoritàriament eren de planta baixa més un o dos pisos. En l'actualitat encara resten alçades algunes cases de principis de segle, essent la més espectacular i més ben conservada la de Can Mutgé que data del 1907.

A principis de segle el carrer Jaume I presentava la seva màxima expressió, és a dir, era un continuum de cases des dels Quatre Cantons fins Can Mutgé. Fora d'aquest sector, la carretera circulava per indrets on predominaven els camps de conreus i les masies. En la fotografia núm.1 també es pot observar com dalt de tot del carrer Jaume I hi ha una masia que no segueix l'alineació del carrer.

Al voltant del carrer Jaume I no només hi havien cases i camps sinó que també s'hi van instal·lar algunes de les primeres fàbriques que es van localitzar a Mollet. La primera i més antiga era el Vapor o el Cotó, que segons els descendents del propietari va ésser construïda el 1835. A la *fotografia 2* podem observar la xemeneia del Cotó al fons a l'esquerra. Aquesta fàbrica s'ubicava davant de l'actual Caixa de Pensions i en el seu lloc hi ha un bloc de pisos d'obra vista. Una segona fàbrica datada de principis de segle era Can Mulà (I.T.I.S.A.), la qual ocupava un gran solar que hi havia més enllà dels Quatre Cantons, en direcció a Barcelona.

En resum, a principis de segle el carrer Jaume I ja era l'eix comercial més important del municipi, al voltant del qual s'havien aixecat un gran nombre de cases que s'alternaven amb alguns camps, masies i fàbriques.

#### 4. El carrer Jaume I als anys trenta

Si observem la *fotografia 3* ens adonem que cap als anys trenta els plàtans s'han convertit en arbres que sobrepassaven els deu metres d'alçada i formaven quasi bé un bosc en galeria per sota el qual transcorre la carretera. Un segon element novedós, veure *fotografia 4*, és que per la carretera de Ribes, que és tal com s'anomena a la postal de l'època, ja circulen vehicles motoritzats. Cal tenir present que el 1931 es va asfaltar per primer cop la carretera. Un altre element que podem observar a les *fotografies 5 i 6* és que al voltant de la carretera, tal com ja comentàvem respecte a la situació a principis de segle, encara no hi ha una continuïtat urbana i, en conseqüència, trobem una alternància entre zones de camps de conreus i cases de carrer. Aquest fet és notable a partir dels Quatre Cantons, ja que una mica abans i després d'aquesta cruïlla hi ha zones de conreus i la mateixa carretera es troba elevada respecte al nivell dels camps. Els elements que es mantenen en el paisatge urbà des de principis de segle són les fàbriques i les cases de cos, encara que aquestes presenten al seu costat unes voreres ben enrajolades, veure *fotografies 7 i 8*.

## 5. El carrer Jaume I a la dècada dels seixanta

A començaments d'aquesta dècada la carretera s'havia tornat a asfaltar i els plàtans havien desaparegut. Sobre aquest punt cal esmentar que primer de tot van desaparèixer les acàcies, ja que rebentaven les canonades d'aigua, després es van arribar a pintar els plàtans de blanc, finalment es van començar a tallar el 1957, i el 1972 ja no en quedava cap com a resultat de l'aplicació de les directrius sobre carreteres. A principis dels seixanta el carrer no estava del tot urbanitzat, tal com ho mostren les *fotografies 8 i 9*, en concret es pot observar com l'asfaltat s'ha superposat a l'enrajolat anterior i resta un ampli espai que era utilitzat com espai de joc per la mainada o com indret per aparcar. Un element nou que apareix en el paisatge urbà és la filera de pals de la llum que es van acabar d'instal·lar el 1972, any en que també es va acabar d'urbanitzar el carrer deixant als costats de la carretera zones d'aparcament i enrajolant totes les voreres, veure *fotografia 10*.

Pel que fa a les cases, aquestes ja ocupaven quasi la totalitat del carrer i, a principis dels seixanta, encara es mantenia la uniformitat urbana al predominar les cases de planta baixa més un o dos pisos. L'únic espai obert que existia era la finca de la masia de Can Mulà, veure *fotografia 11*. Com que el salt que es produeix entre la dècada dels cinquanta i la dels setanta és abismal, voldríem retrocedir a aquests anys cinquanta per tal d'endinsar-nos més en les característiques socials de la gent que hi vivia en el carrer Jaume I. Per tal motiu presentarem una relació dels principals noms o motius de les cases seguint el mateix ordre que ja ha estat utilitzat anteriorment, és a dir, des dels Quatre Cantons pujant per la dreta o per l'esquerra. Començant per la banda esquerra, primer de tot hi havia la Ferreria Ferrés, després el Carreter Lluís, més endavant l'entrada de Cal Vigatà, tot seguit Cal Boter, Cal Xicola, l'hort de Can Pujol, Cal Benigno, Can Mogas, el Baster i els camps de Can Dragó. A partir de l'actual cantonada amb el carrer Batlle Tura trobavem cal Xafacarros, després unes cases de planta baixa i pis, que encara existeixen i on hi havien viscut diferents famílies, tals com els Rocabert, Garreta o Pol; després hi havia Cal Secretari, que era una magnífica casa amb elements modernistes que havia pertangut al senyor Leandro Alejandro per passar després al senyor Gorina, secretari de l'Ajuntament; més endavant venia: Cal Drapaire, Cal Paluà –veure *fotografia 12*–, Cal Rabassó, Ca la Maria, Cal Badó; posteriorment es

trobaven algunes cases de dimensions més reduïdes, algunes de les quals encara existeixen, una torre que quedava enretirada respecte a la línia de carrer, més endavant apareixien diverses cases que tenien les mateixes dimensions, la primera d'elles havia estat dels Roses, els quals havien estat els antics propietaris i constructors, més endavant aquesta casa va ser comprada pel doctor Vilà, que hi va instal·lar la seva consulta. Si continuem per la banda dreta, en primer lloc hi ha Can Mitjà, és a dir la casa dels Morató-Puigdomènech, després segueix l'Acadèmia Mollet, més endavant hi havia Cal Espardenyer, Cal Tet, Can Capeta, la perruqueria de la senyora M<sup>a</sup> Dolors Codina, el magatzem de patates d'en Puigdomènech, anomenat "Pepet Dents", després venia Can Viñas, la graneria de Can Plàcias, Can Salvat, Can Caranyena, Can Guallar, el forn d'en Casamiquela, la petita Marineta, la Caixa, el sastre Novelles, la bodega de l'Etapé, la botiga de comestibles de la Maria Lorente, Can Filbà, Ca la Citrola, la carboneria de Can Dalmau, la carnisseria de l'hostal, el barber Sunyer, les cases dels Llangués, després Ca la Ganassa, Cal Calduc, en Pere Serrador, en Sifone, Cal Palacios, Cal Vilarosal, Cal Pepito Xico, el ferrer Joan Muñoz, en Ramon de la Llana, Cal Mutgé, Cal Xupano,...

A mitjans dels seixanta comença un període, que s'allarga fins a finals dels setanta, en que es trenca la uniformitat del carrer ja que moltes cases són enderrocades i en el seu lloc s'aixequen blocs de quatre o cinc pisos d'alçada. Per exemple Cal Secretari i Cal Xafacarros s'enderroquen el 1967 i 1969. D'altra banda, el Cotó va ser enderrocat el 1981 veure *fotografia 13*.

Un fet notable d'aquesta època va ésser el tancament de Can Mulà (1967) que amb els anys es va enderrocar, –veure *fotografies 14 i 15*– i fins fa pocs anys va resta un solar buit.

El resultat final d'aquesta etapa dels anys seixanta i setanta va ser l'establiment d'un nou paisatge urbà caracteritzat per una alternança de blocs de pisos i cases de cos, veure *fotografies 16 i 17*.

## 6. El carrer Jaume I en l'actualitat

Fins el 1990 el constant pas de vehicles, -sobretot de vehicles pesats-, per l'eix format pels carrers Burgos, Jaume I i avinguda Gaudí, va provocar el manteniment de carrils de circulació amples i dels aparcaments al costat de la calçada, i a la vegada l'existència d'unes voreres de reduïdes dimensions. Aquesta situació va ser qualifi-

cada pels arquitectes que van estudiar aquest eix com a paisatge dur. El resultat de més de vint anys d'intens trànsit ha estat la pèrdua del caràcter cívic del carrer, així com de la seva antiga tradició comercial. Aquesta situació també ha generat la degradació arquitectònica de moltes cases antigues.

A partir de la inauguració de la variant de la N-152, així com de la Ronda dels Pinetons, el gran eix viari de Mollet ha perdut la seva llarga funció circulatòria i comença a convertir-se en un eix cívic i comercial. En l'actualitat només s'ha posat en marxa la remodelació del tram del carrer Jaume I, que s'ha caracteritzat per la reducció dels carrils de circulació i dels espais d'aparcament; augmentant l'espai dedicat a les voreres i reintroduint els arbres, elements de jardineria i un nou mobiliari urbà, veure *figura 1*.

Aquesta nova orientació cívica i comercial comença a donar els seus fruits, ja que s'han remodelat algunes cases antigues, com Cal Mutgé, Can Llargués o Cal Roca; també s'han obert nous locals comercials i finalment s'han construït algunes noves vivendes.

## 7. Conclusions

Després de repassar, de forma molt sintètica, l'evolució històrica del paisatge urbà de l'eix que longitudinalment travessa Mollet, es posen en evidència dos fets.

El primer és la lluita que s'ha produït entre la circulació de vehicles i les persones, que ha arribat a provocar diverses víctimes mortals. Sobre aquesta temàtica es poden establir dues clares etapes: la primera, que va des de principis de segle fins 1960, es caracteritza per un equilibri entre els vehicles i les persones que va provocar que, al llarg d'aquests seixanta anys, aquest gran eix viari i sobretot el tram del carrer Jaume I esdevingues el principal eix cívic i el carrer més comercial de Mollet; la segona etapa és la que va del 1960 al 1990 i es caracteritza per un predomini de la circulació de vehicles sobre les persones, fet que va generar una constant degradació del paisatge del carrer.

El segon és resultat del que s'ha expressat anteriorment i fa referència a les variacions del caràcter comercial del carrer Jaume I, ja que mentre hi va haver un equilibri entre la circulació de vehicles i les persones el carrer era ple de botigues de tot tipus, moltes d'elles relacionades amb oficis, com carreters, ferrers, boters, matalassers, fusters,..., per tant Jaume I era el veritable carrer dels oficis. A partir

de 1960 comença un lent però progressiu canvi de la fisonomia comercial del carrer, ja que els establiments d'oficis van desaparèixer, els petits comerços també i només es mantenen grans comerços i entitats d'estalvis.

Finalment, desitgem i esperem que el carrer Jaume I torni a convertir-se en un gran eix de passeig i en un espai ple d'establiments comercials, tal com ho havia estat en els primers seixanta anys d'aquest segle.

## 8. Bibliografia

Pérez, X. (1993) "L'edat moderna" dins *Moledo-Mollet*, Ed. Ajuntament de Mollet del Vallès.

Plantada, V. i Payà, J. (1893) *Geografia local de Mollet del Vallès ab notícia geogràfica-escolar dels pobles dels encontorns y son mapa topogràfic*, Barcelona.

Ros, F. (1990) "Inicis, fundació i desenvolupament de la Caixa d'Estalvi i Previsió Molletense (1907-1928 i 1940)" *Notes* núm.4, Ed. Sala Fiveller.

Ros, F. (1990) *Mollet, el pas del temps*, Ed. Fundació Caixa de Pensions.

VV.AA. (1989) *L'eix cívic de Jaume I*, Ajuntament de Mollet del Vallès.



*Fotografia 1.* El carrer Jaume I a principis de segle. Fotografia extreta del llibre: Mollet, el pas del temps (1990).



*Fotografia 2.* El carrer Jaume I el 1903, a la dreta es pot observar Cal Capeta i al fons a l'esquerra la xemeneia del Cotó. Fotografia cedida per Josep Galobardes.



*Fotografia 3.* El carrer Jaume I l'any 1934, a l'alçada de la cruïlla amb l'actual carrer Vinzia. Fotografia cedida per Josep Galobardes.



*Fotografia 4.* Els Quatre Cantons als anys trenta.

NOTES 9



*Fotografia 5. El carrer Jaume I l'any 1929. Fotografia cedida per Josep Galobardes.*



*Fotografia 7. El carrer Jaume I a l'alçada de Can Mutgé l'any 1925. Fotografia cedida per Josep Galobardes.*

Foto. Bosch.  
MOLLET: VISTA PARCIAL.

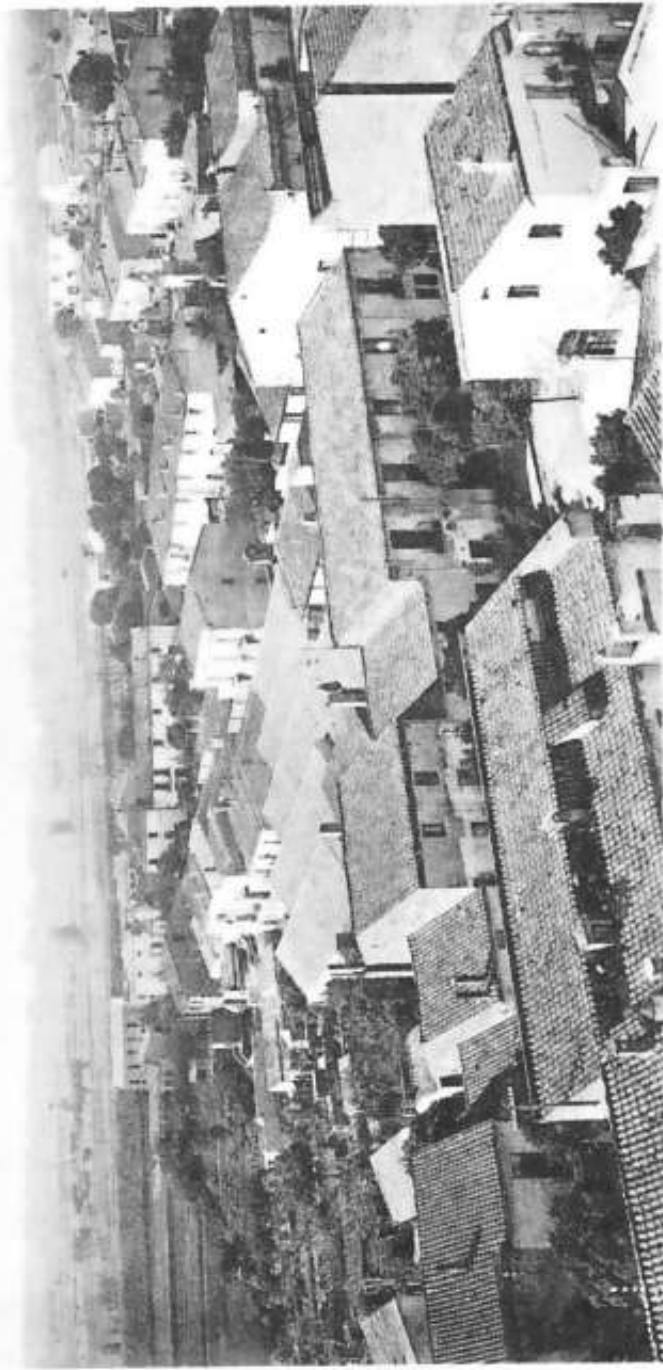
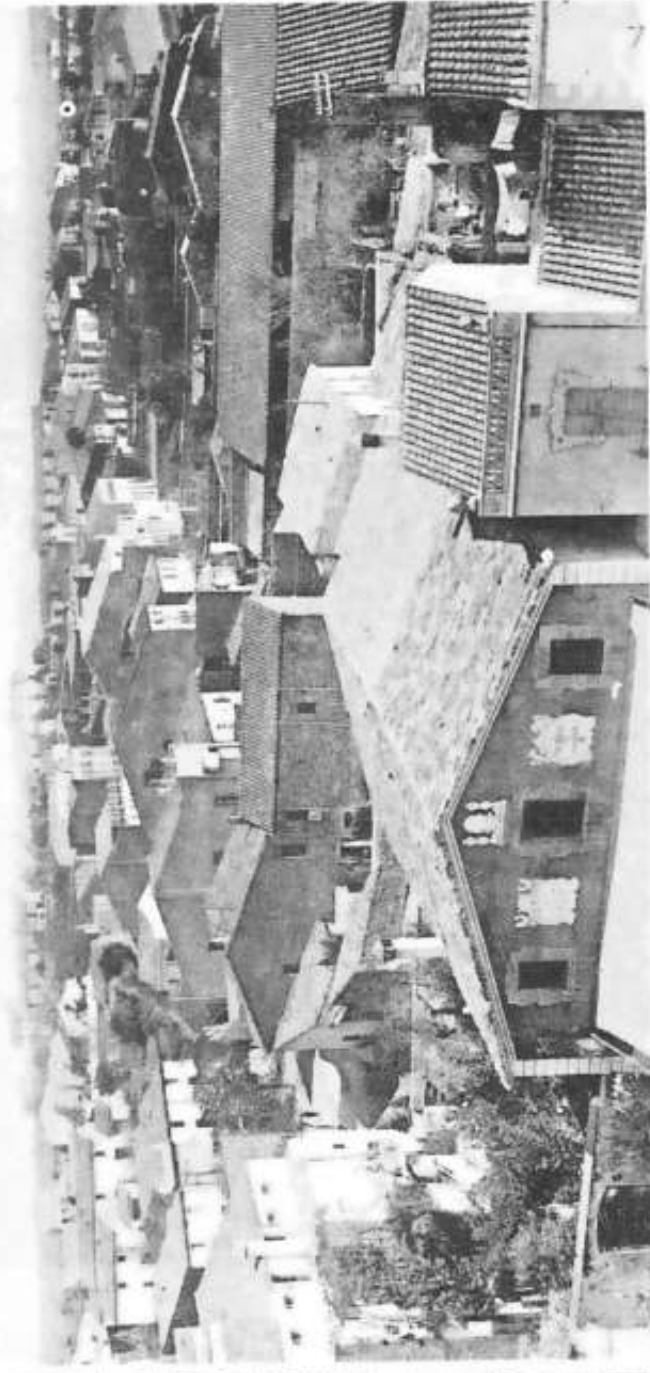


Foto. Bosch  
MOLLET: VISTA PARCIAL.



*Fotografia 6. Visió del carrer Jaume I des del campanar als anys trenta.*  
Fotografia cedida per la família d'en Martí Pou.

NOTES 9



*Fotografies 8 i 9. El carrer Jaume I a principis dels seixanta.*



*Fotografia 10.* Panoràmica del carrer Jaume I l'any 1963. Fotografia cedida per Josep Galobardes.



*Fotografia 11.* Visió del carrer Burgos l'any 1962. Fotografia cedida per Josep Galobardes.



*Fotografia 12. Cal Paluà*



*Fotografia 13. Enderrocament de l'antic Cotó que en els darrers anys havia estat una fàbrica de cartrons. Fotografia cedida per Josep Galobardes.*

NOTES 9



*Fotografies 14 i 15. Fàbrica de Can Mulà i visió del solar buit un cop ènderrocada la fàbrica. Fotografies cedides per Josep Galobardes.*

NOTES 9



*Fotografies 16 i 17. El carrer Jaume I l'any 1983. Fotografies cedides per Josep Galobardes.*

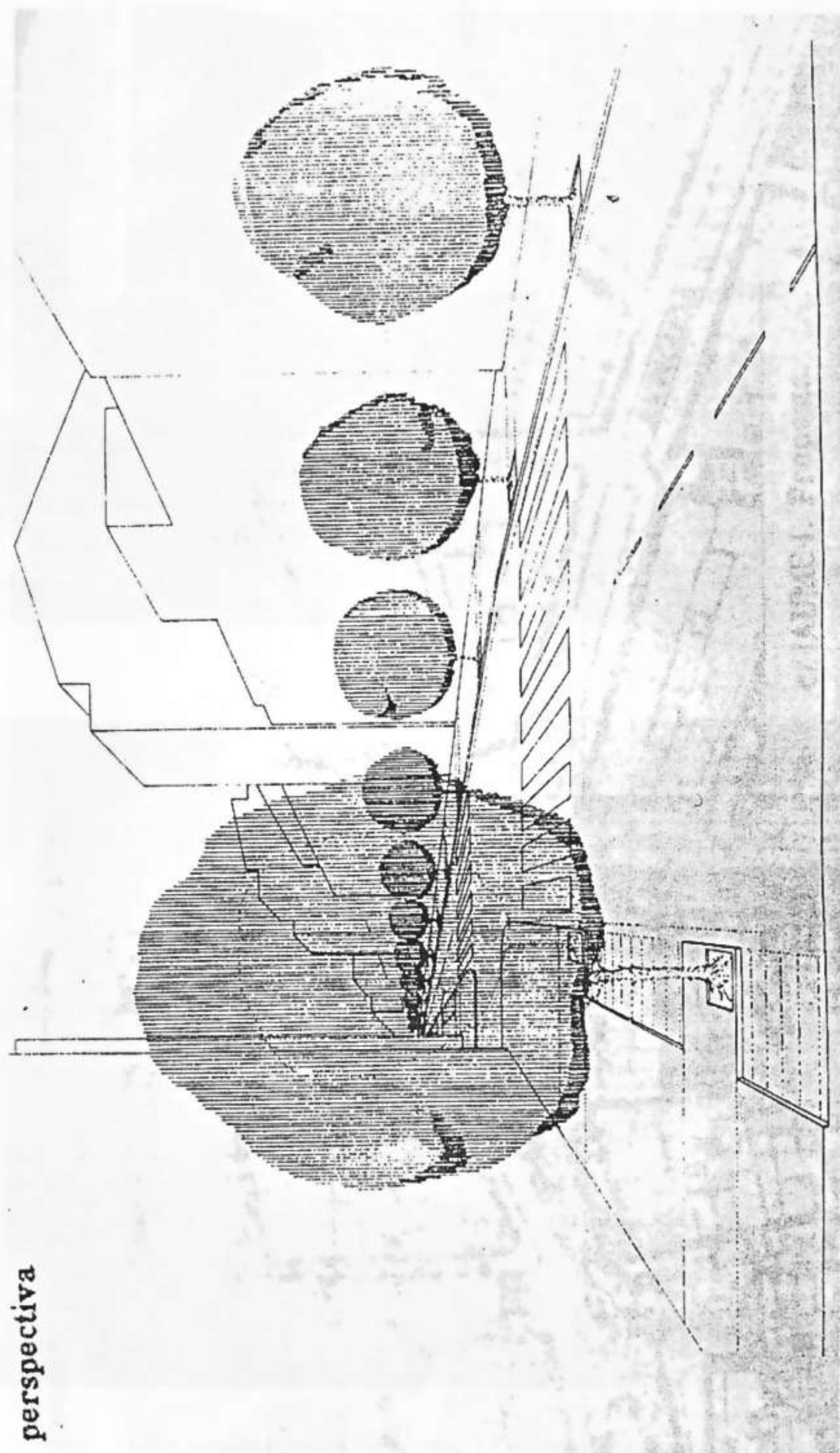


*Figura 1. Perspectiva del projecte de remodelació del carrer Jaume I*