

ESTUDI DE SITUACIÓ DELS POLÍGONS INDUSTRIALS DE RUBÍ



Lluís Xavier Vitòria i Àgreda, Arquitecte

Antonio Magro Candelario, Arquitecte

Desembre 2007

PRESENTACIÓ

Origen de l'estudi

L'encàrrec d'aquest estudi promogut per l'Associació d'empresaris CECOT neix dins del marc de col·laboració amb l'Administració municipal.

Abast

L'estudi que aquí es presenta s'ocupa d'analitzar la situació actual de tots i cadascun dels polígons industrials de la ciutat de Rubí des del punt de vista dels **diversos elements que componen la urbanització**, és a dir, la pavimentació de calçades i voreres, les xarxes de serveis, els espais lliures i l'arbrat i jardineria, la senyalització, el mobiliari i l'equip urbà, etc. etc.

Polígons d'actuació

Els polígons industrials analitzats són tots els del municipi. Com a tals, no s'han considerat els enclavaments industrials puntuals (generalment d'una sola indústria) situats dins del casc ja que no constitueixen un polígon pròpiament dit sinó que tenen una especificitat pròpia.

Per tant, els polígons estudiats són els següents, relacionats en cada grup de oest a est.

Els polígons del **Nord** del municipi:

1. La Llana
2. Carretera de Terrassa
3. Molí de la Bastida
4. Can Rosés

Els polígons del centre, a **Oest i Est**

5. Sant Genís, a l'Oest
6. Can Sant Joan, a l'Est

Els polígons del **Sud**

7. Cova Solera
8. Can Jardí
9. Ca n'Alzamora
10. Rubí Sud

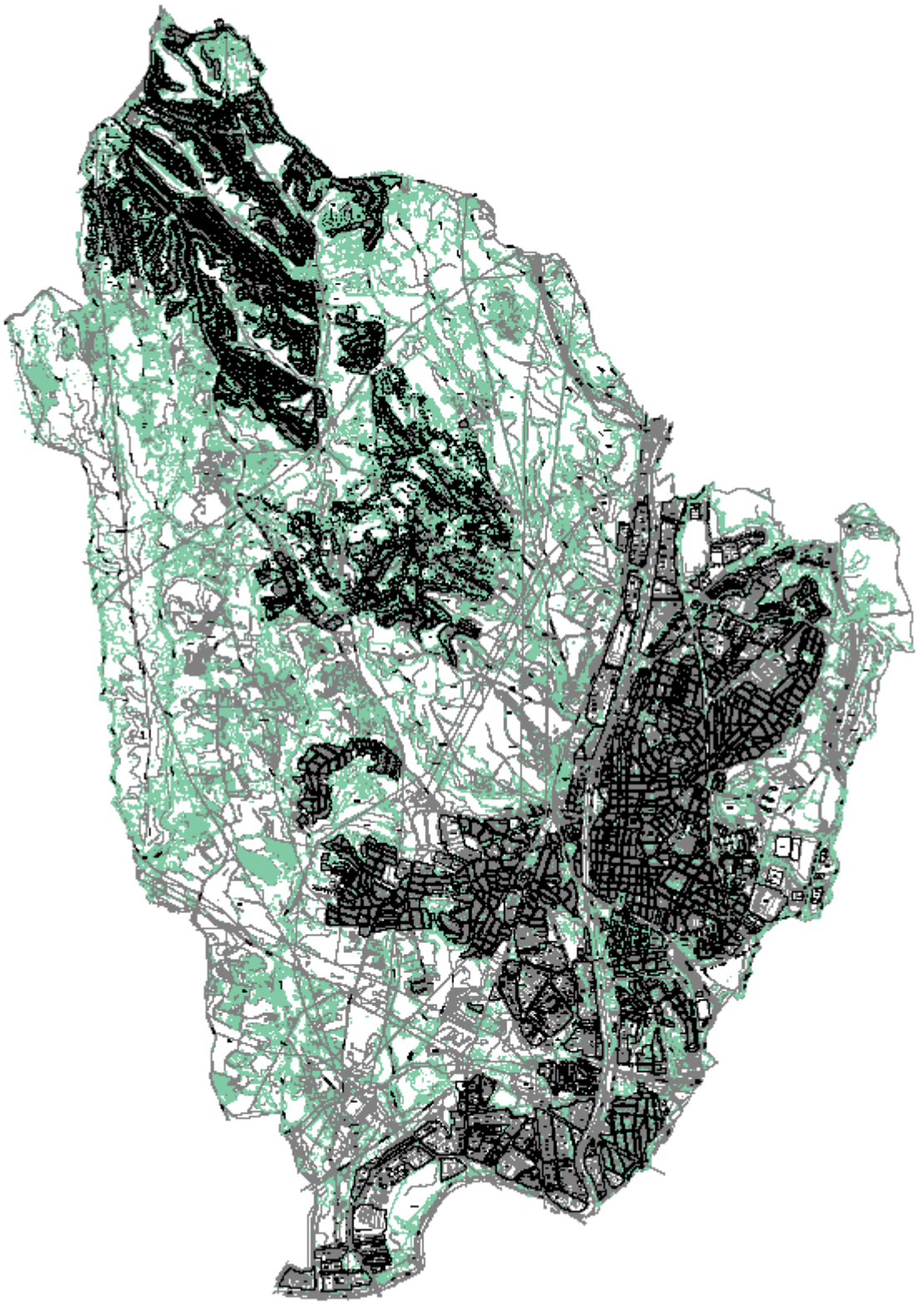
Mètode d'actuació

En primer lloc, s'ha fet un ampli treball "in situ": Un equip ha procedit a visitar en diferents ocasions cada un dels polígons, a vegades acompanyats per algun empresari del polígon. A totes les visites s'han pres notes i fotografies dels aspectes més rellevants.

Entrevistes: S'ha procedit a la realització de entrevistes a empresaris reconeguts de la major part dels polígons. També s'ha parlat amb el Sr. Genís Rovira, assessor administratiu de diversos polígons. Les entrevistes s'han complementat amb les respostes a un qüestionari dirigit a la major part dels industrials.

Igualment, s'han mantingut entrevistes amb responsables de l'Ajuntament en temes de infraestructures i obres públiques.

Fons documental. S'ha disposat de plànols en suport digital aportats per l'Ajuntament de Rubí amb la intermediació de Rubl+D, consistent en plànol general del municipi, amb corbes de nivell i indicació de carrers i números de carrer, plànols, polígon a polígon, facilitats per la Cambra de Comerç de Terrassa i d'altres. També s'ha disposat de dos documents, un de Can Pi Vilarroc, Q-1 i un altre de Can Rosés aportats pel senyors Riba i Pujades respectivament.



EMMARCAMENT DELS POLÍGONS: REFLEXIONS GENERALS SOBRE EL MUNICIPI

El terme municipal de Rubí té 35 km² i està travessat de Nord a Sud per la Riera de Rubí, que està decantada cap al Est. Seguint el plànol que s'adjunta, veiem que a l'Est de la riera es situa el casc històric i la major part del que podem anomenar el nucli urbà o la ciutat compacta. A l'Oest queden els barris crescuts en torn a la carretera de Castellbisbal i els polígons industrials de la Llana (al Nord) i el conjunt de Cova Solera, Can Jardí, Rubí Sud (al Sud). Tot el Nord-oest del municipi, lluny del casc urbà, està ocupat per un seguit d'urbanitzacions residencials de baixa densitat i molta ocupació de sòl.

Es podria dir que tot el fragment de l'Est del terme municipal, amb un 40% de la superfície total, està colmatat per la urbanització, residencial o industrial. Les autopistes i el municipi de Sant Cugat limiten per l'Est el creixement de Rubí i la riera i els polígons industrials el tanquen per l'Oest. La ubicació en anella dels polígons industrials contribueix a encerclar el teixit urbà.

Tot i que estan a la perifèria del continuum urbà, els polígons industrials no tenen possibilitats certes de creixement.

Els 4 polígons del nord estan travats entre sí. Pel Nord, el final del terme municipal i l'autopista de Manresa limiten llur desenvolupament. Per l'Est i pel Sud són els barris residencials els que ho impedeixen i per l'Oest la via fèrria.

Els polígons del Sud, estan maclats entre sí. Resten limitats, al Nord, pel nucli urbà, a l'Est i al Sud, per la riera i a l'Oest, per una complexa situació formada per la via fèrria, les subcentrals elèctriques, les activitats extractives, una topografia accidentada, etc.

Ca N'Alzamora està encriptat. Té unes dimensions reduïdes i una posició incòmoda, tal com està envoltat de barris residencials.

Can Genís està encara pendent de completar-se pel Nord, però té una difícil vocació ja que també està envoltat de barris residencials pel Est, Sud i Oest.

Can Sant Joan té la seva pròpia singladura molt diferenciada: es comparteix amb Sant Cugat i encara està per consolidar-se l'edificació.

CONSIDERACIONS GENERALS SOBRE ELS POLÍGONS INDUSTRIALS

Una primera aproximació ens diu que els polígons no són iguals ni de bon tros. Ni tots tenen la mateixa antiguitat, ni tots tenen les mateixes característiques, ni tots tenen la mateixa qualitat, ni tots es troben en les mateixes circumstàncies de conservació i manteniment.

Hi ha polígons antics, com els de Can Jardí, Rubí Sud o el de la carretera de Terrassa i polígons nous com La Llana o el Molí de La Bastida o Can Sant Joan.

Hi ha polígons en què els elements d'urbanització han patit molt i d'altres que es conserven en bon estat com la major part de Can Rosés o Cova Solera.

Hi ha polígons amb carrers amples com La Llana o Can Sant Joan i polígons de carrers estrets, com Ca N'Alzamora.

Hi ha polígons amb implantacions grans, com Sant Genís, i polígons amb naus petites com Ca N'Alzamora o algunes zones de Can Rosés.

CARACTERÍSTIQUES PRINCIPALS DELS POLÍGONS

Llavors, quines són les característiques principals dels polígons i les diferències substantives entre un i un altre?.

D'una banda tenim els **polígons de recent creació**, La Llana i Molí de la Bastida. Tot i que tots dos tenen una ordenació i una topografia molt diferent, La Llana forma allargada i topografia suau, La Bastida forma irregular i topografia accidentada, ambdós tenen moltes característiques comuns. Proporcions equivalents en las xarxes viàries i en el disseny dels carrers, materials i qualitats semblants, parcel·les grans o mitjanes i bon estat de conservació i posició autònoma, és a dir, que no són llocs de pas. Avui dia requereixen poques inversions

En l'extrem oposat tenim els **antics polígons** de Can Jardí i Rubí Sud, de dimensions més gran, de topografia accidentada, on les subestacions elèctriques i les línies de mitja i alta tensió tenen gran protagonisme. Gaudeixen de grans avingudes però amb voreres estretes, que han perdut la seva utilitat; estan construïts, en gran part, amb materials antics i es troben en mal estat de conservació i amb problemes d'aparcament. Tenen parcel·les grans però també petites i en alguns punts es creen situacions congestives. En conjunt, estan necessitats d'inversions per millorar la seva urbanització i dotacions.

Hi ha dos polígons, Can Rosés i Cova Solera, que podríem designar com **mitjaneres** perquè les seves condicions es situen entre un i un altre grup. Tenen unes bones condicions d'urbanització, però presenten defectes i problemes de conservació. Tenen parcel·les grans però apareixen situacions puntuals de naus molt petites, amuntegades. Tenen grans espais, però hi ha algun punt congestiu i amb dificultat d'aparcaments. D'altra banda, aquest dos polígons, tot i la seva entitat, estan travessats per vies que a més del tràfec industrial donen servei a zones urbanes. El polígon de Can Rosés al barri del Pinar i al Sector H, per exemple, i el de Cova Solera al barri dels Avets o a Can Ximelis i les urbanitzacions exteriors. Evidentment, aquest polígons necessiten unes inversions per millora i conservació però no tan importants com els dos anteriors.

Per diferents raons, cadascun dels altres 4 polígons restants, són diferents entre sí i no es poden assimilar als anteriors mes que parcialment.

El de la **Carretera de Terrassa** és un polígon antic, però no està basat en una ordenació i una xarxa autònoma de carrers sinó en una infraestructura supra-municipal com és la carretera de Terrassa i, tangencialment, la carretera de Sabadell. És a dir, aquest polígon presenta unes circumstàncies molt específiques com són les derivades de compartir la infraestructura vial amb el trànsit general. S'ha de resoldre aquest doble paper que correspon a aquestes vies. Tot això vol dir, entre altres, que aquest polígon requereix una remodelació a fons de la seva estructura, amb especial atenció al tractament del límit amb de les esmentades carreteres. Les inversions necessàries venen condicionades per l'abast de la remodelació que es pugui proposar. Ara bé, també cal considerar que una part de les inversions corresponen a sistemes generals.

El de **Can N'Alzamora** es el més petit de tots i està imbricat entre el teixit residencial i la Carretera de Molins. La seva ordenació és poc adequada com a tal polígon industrial, ja que té illes molt petites i la xarxa i amplada de carrers no són adients. A més, alguns són carrers d'accés o de pas cap a zones residencials. Per tant, es tracta d'un polígon singular, que probablement s'hauria de vehicular cap a un procés de transformació. Pot admetre indústries amb front a la carretera si es construeix un vial lateral. Però el petit teixit industrial de d'interior, probablement s'hauria d'anar modificant. Les inversions, no gaire importants degut a la escassa dimensió i circumstàncies del polígon, dependran de la estratègia proposada i de la gestió que es porti a terme.

El de **Can Genís** coincideix amb el de la Carretera de Terrassa en el fet que ambdós van néixer en torn a carreteres supra-municipals. Les indústries existents al llarg d'aquestes dues carreteres de Castellbisbal i Ullastrell ja fa anys que s'hi van instal·lar. Tanmateix el polígon està incomplet. Un ampli espai de més de 10 Has. està sense urbanitzar. Si es pogués posar en marxa aquesta

urbanització, fora el moment per a adequació i posta al dia dels vials existents i tots els seus components, la inversió de tot el qual hauria d'anar, en part, a càrrec de la nova urbanització.

Finalment, el polígon de **Can Sant Joan** presenta unes circumstàncies també notòriament singulars. D'una banda és un polígon destinat a grans empreses i empreses de prestigi. D'altra banda, aquest polígon va ser promogut per un organisme públic, de la Generalitat de Catalunya, l'INCASOL, que va executar i la urbanització i encara té a les seves mans la gestió. Per tant, les actuacions que s'haguessin de portar a terme s'haurien de plantejar davant d'aquell organisme, que ha d'instrumentar les inversions.

Doncs bé, l'estudi que aquesta ponència sintetitza, explica aquestes circumstàncies de cada polígon i analitza en cada cas detalladament l'estat dels referits elements d'urbanització, és a dir, l'estat de les calçades i voreres, dels guals i escossells, de les xarxes de serveis, dels aparcaments, del mobiliari urbà, de l'arbrat i la jardineria, de la senyalització i la informació, del manteniment i la neteja.

CONCLUSIONS

De tot lo anterior, de l'estudi que dóna origen a aquesta ponència, es poden treure principalment les següents conclusions.

1. Hi ha una visió d'estratègia urbanística d'ordre municipal que ha de presidir les previsions als polígons perquè les actuacions de millora a desenvolupar no seran iguals si la perspectiva de transformació va en un sentit, per exemple, de petita indústria o en un altre, per exemple, de terciari.
2. Així mateix, hi ha actuacions d'ordre general, a nivell municipal, que afecten, repercuteixen o són necessàries per a tots els polígons industrials, com per exemple la senyalització i informació viària de caire global, de la xarxa general. Ara bé, també és necessària la millora de la senyalització i la informació interna de cada polígon.
3. En altre sentit, hi ha una problemàtica que afecta a tots els polígons, tot i que en diferent grau, (com és la reparació i manteniment de voreres i calçades, neteja, xarxes de serveis, aparcaments, etc.) i hi ha una problemàtica específica, pròpia de cada un d'ells. Per exemple, a La Llana es produeixen curses de motos, Rubí Sud i Can Jardí tenen problemes d'accessibilitat a través de ponts estrets, Can Genís no està acabat d'urbanitzar.

3. Vista la ubicació geogràfica dels polígons i las relacions de les trames i les xarxes viàries, creiem que es poden agrupar en dos conjunts, el del Nord i el del Sud, i resten tres polígons a banda, amb la seva pròpia especificitat. (Can Genís, Ca N'Alzamora i Can Sant Joan).
4. Els 4 polígons del Nord, tot i no tenir les mateixes característiques, podrien formar una agrupació superior per a solucionar interessos comuns i aprofitar el factor escala. Sobretot, però, el de la carretera de Terrassa, el del Molí de la Bastida i Can Rosés, els quals configuren un teixit industrial continu, travessat per dues carreteres (la de Sabadell i la de Terrassa) i per alguna Avinguda de caràcter urbà (l'avinguda de Can Rosés).
5. Tot i les diferències notòries entre tots tres –o tots quatre-, caldria una visió global per enfocar la resolució d'alguns aspectes importants com són les solucions viàries i la resolució de problemes de tràfic o com l'aparcament o com la necessitat o no d'un centre de serveis, lligat per exemple a l'emplaçament de la benzineria.
6. Al nostre entendre, -sense deixar de resoldre amb la màxima celeritat problemes puntuals d'urgència- caldria fer una reflexió global d'ordre urbanístic sobre els temes anteriors, situant alhora la particularitat d'algunes situacions singulars com són els diferents trams de la carretera de Terrassa, el tram de l'avinguda de Can Rosés entre la rotonda de la carretera de Sabadell i la de la carretera de Terrassa, o la situació congestiva del conjunt de naus petites de la banda Oest de la carretera de Sabadell, entre Can Rosés i el Tanatori.
7. Igualment, els tres polígons del Sud, tot i no tenir tampoc exactament les mateixes característiques, encara s'assemblen entre sí més que no pas els del Nord. Podrien formar igualment i amb més raó una agrupació superior per solucionar interessos comuns i aprofitar el factor escala. Configuren un teixit industrial continu amb uns accessos comuns, unes xarxes inter - connectades, una problemàtica industrial equivalent, una topografia semblant i un entorn similar.
8. Per tant, convindria fer, aquí també, una reflexió prèvia i conjunta sobre aquests tres polígons, analitzant la problemàtica urbanística comú, estudiant la interrelació i el relligat de les xarxes viàries, planificant una millora global de l'accessibilitat, proposant alternatives a l'aparcament i contemplant la possibilitat d'un centre de serveis per a tot el conjunt.
9. És evident, però, que aquest polígons, particularment Can Jardí i Rubí Sud, necessiten una urgent millora de les condicions d'urbanització de gran part dels seus carrers, millora que no admet massa demora.
10. Caldria, d'altra banda, desencallar el Polígon de Can Genís per poder completar la urbanització del polígon o, alternativament, desenvolupar una pla

especial de millora de lo existent que doni una alternativa als terrenys lliures no urbanitzats.

11. També cal una reflexió específica i pròpia sobre el polígon de Ca N'Alzamora que determini una alternativa pel seu futur urbanístic, alternativa sota la qual es podran abordar la resolució dels problemes d'urbanització existents.

12. D'altra banda i retornant al conjunt de polígons industrials, tot i que hi ha problemes comuns i repetits (neteja, manteniment, senyalització, zones verdes, etc), n'hi ha d'altres específics i cal tenir present que el grau d'urgència que reclama l'estat de la urbanització de cada polígon és molt divers, com també ho és la repercussió econòmica derivada dels problemes detectats.

13. Això ens portaria a establir una possible prelación entre polígons per decidir l'ordre d'actuació en el temps: Rubí-Sud, Can Jardí, Carretera de Terrassa, Cova Solera, Can Rosés, Ca N'Alzamora, Can Genís, La Llana, Molí de La Bastida i Can Sant Joan aproximadament. Els dos primers són els més necessitats, sense dubte, d'una millora de les seves condicions d'urbanització i els tres últims són els que tenen unes millors condicions. Resten els dos cassos singulars de Can Genís i Ca N'Alzamora, i els altres tres, l'ordre de prelación dels quals és difícil de determinar.

14. Tanmateix, les actuacions puntuals a desenvolupar en primer lloc, no tenen perquè formar part d'aquesta relació perquè han de respondre a criteris d'urgència: Així per exemple, la solució de tràfic que afecta l'avinguda de Can Rosés junt a la benzinera Fina s'hauria de resoldre d'immediat per evitar possibles accidents. Així, també, Can Sant Joan s'hauria de dotar d'enllumenat amb la màxima urgència tot i que aquest polígon és dels últims pel que fa als criteris preferencials anteriors.

RESUM

En resum, s'ha intentat condensar en aquestes línies els temes centrals, conclusions i reflexions contingudes en l'estudi inicial de diagnosi de la urbanització dels polígons industrials de Rubí, amb la intenció que ens permeti a tots anar traçant el camí que ens porti a les inversions de millora de la realitat actual.

Barcelona, a 12 de desembre de 2007

Els arquitectes

Lluís Xavier Vitòria i Àgreda

Antonio Magro Candelario