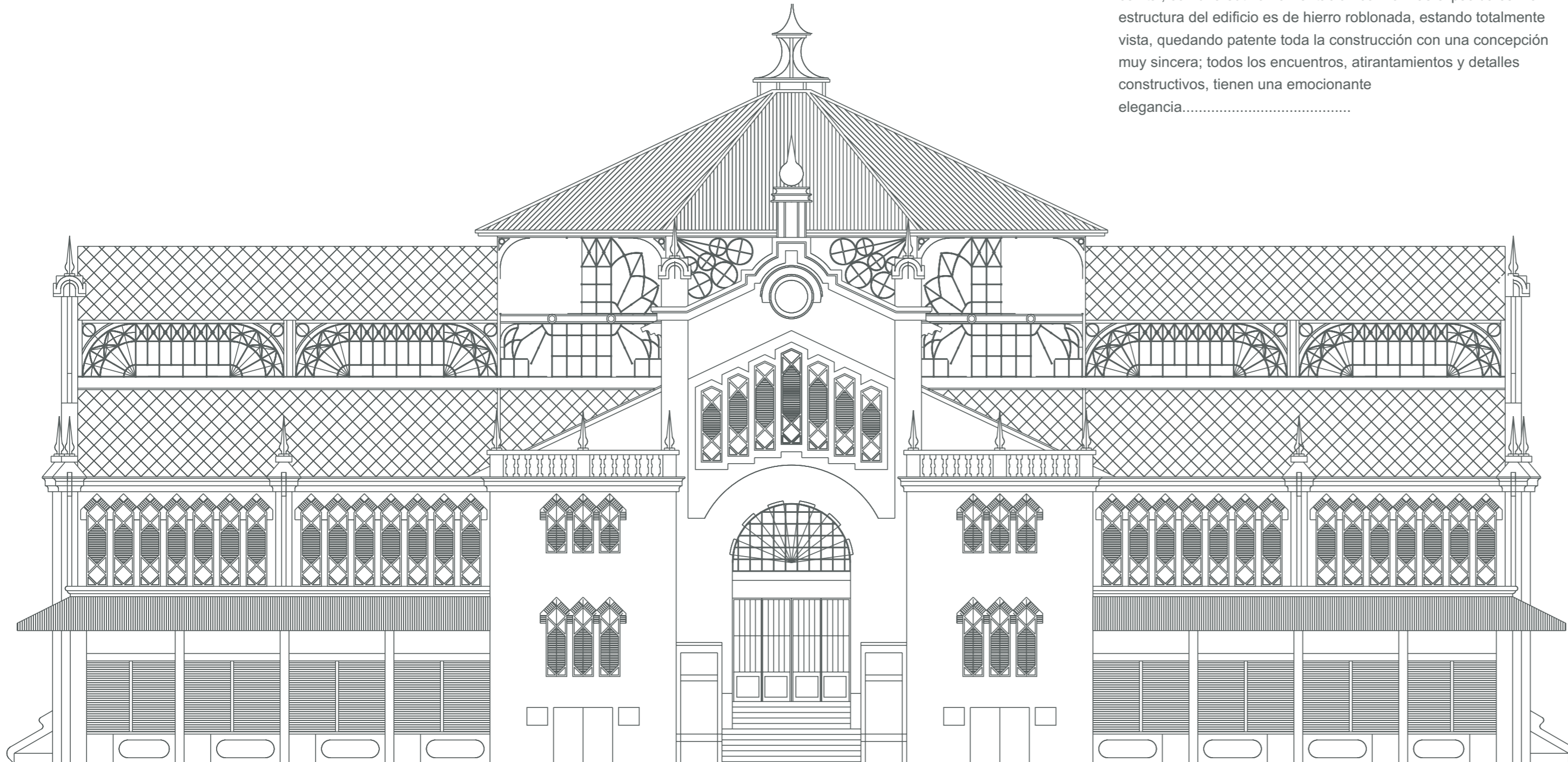


.....El edificio que nos ocupa, está compuesto por dos naves perpendiculares entre sí, una de mayor longitud que la otra, siendo ésta la situada sobre la directriz del eje ortogonal a la calle Mayor. Es una construcción totalmente exenta, con cuatro entradas, aunque se percibe como principal la que da al gran espacio público que describimos en el apartado anterior (la actual Plaza de Joaquín Costa). En la intersección de los dos cuerpos se produce un gran espacio central, cubierto por una cúpula de planta octogonal, sostenida por ocho esbeltos y elegantísimos pilares metálicos; estos pilares van arriostrados unos con otros con unas cerchas de sección circular. Toda la zona de transición entre las naves de distinta altura y entre éstas y la cúpula esta formada por unos paños verticales de vidrio, compuesta y adornada con unas sugerentes formas elipsoidales y circulares que se van combinando, según las necesidades de solucionar encuentros que el autor del proyecto va teniendo. En los laterales de la nave principal, en la zona de menos altura, se van formando una serie de huecos, a modo de capillas (los antiguos puestos de venta) teniendo ocho a cada lado. En los dos extremos de la nave principal existen unas escaleras que comunican con el sótano, que ocupa una pequeña porción en planta del espacio que conforma la planta principal.

La edificación tiene, como acabamos de explicar, una planta y una estructura espacial similar a las basílicas de cruz latina, con una nave de desarrollo longitudinal y otra más pequeña perpendicular a la primera. En los cuatro extremos de las dos naves descritas, se ubican las distintas entradas, que salvan los diferentes niveles del terreno, sobre el que se asienta. En la intersección de las dos naves y a modo de cúpula, se eleva sobre los demás cuerpos un volumen de forma octogonal, los planos verticales que unen los distintos cuerpos son usados como elementos de iluminación cenital, con una sutil ornamentación con formas elipsoidales. La estructura del edificio es de hierro roblonado, estando totalmente vista, quedando patente toda la construcción con una concepción muy sincera; todos los encuentros, atirantamientos y detalles constructivos, tienen una emocionante elegancia.....



.....El Mercado era una pieza clave en la reorganización del tejido urbano. En 1899, Cerdán planteaba dentro del contexto de reformas urbanas que "habrá de proseguirse más tarde, según los propósitos de V.S. a otras diferentes zonas de la población, cesando así la anarquía que hay de edificar cada propietario como mejor le place, no alcanzando a comprender que ellos son los primeros perjudicados; alejar el mercado y construir uno nuevo y una lonja en un emplazamiento más centrado".

En Enero de 1900, se aprobó el proyecto de urbanización y construcción de un mercado en la zona limitada por las calles Mayor, Taller y Parras, y lo que es mucho más importante, limitando con la estación del tranvía a vapor. Projectó también Cerdán, para el Mercado, una glorieta de 120 X 36 m., para cuya urbanización fue preciso derribar una serie de casas humildes. Ante diferentes problemas surgidos en 1902, a causa del emplazamiento, el Ayuntamiento expresó claramente que la actuación arquitectónica y urbanística, formaban parte de un mismo proyecto ("La creación del Mercado y su emplazamiento en el sitio indicado, obedece a un proyecto de urbanización, y no puede por tanto situarse en otro sitio, pues de lo contrario, quedaría sin efecto el de Urbanización").

La elección del lugar y la proximidad del ferrocarril no son hechos fortuitos, sino uno de los aspectos premeditados más innovadores del edificio. Junto al Mercado, estaba también proyectado construir una lonja que "por su situación y proximidad a la plaza mercado en construcción, reúne condiciones inmejorables, evitando gastos de arrastre o la traslación de los géneros que aumentarían el precio de éstos, permitiendo además el establecimiento de unas vías, desde la general del tranvía, para la entrada de los artículos y descarga en el interior de la lonja, y considerando que siendo el terreno indicado y que mayores ventajas ofrece, el único que puede utilizarse".

La proximidad del ferrocarril al mercado y a la lonja, se puede poner en relación con la función industrial de la ciudad, donde la actividad agrícola no era muy floreciente y muchos productos llegaban a través del ferrocarril. Como antecedentes de esta relación mercado estación, podemos recordar el ejemplo del Borne en Barcelona, situado junto a la Estación de Francia, el Mercado Central de Valencia, etc... También podemos recordar el proyecto de Arturo Soria, sobre una línea de tranvías que comunicaban los mercados y lonjas de Madrid.

Además de la proximidad del Mercado de La Unión a la vía del tren, es de destacar su ubicación en una zona que la fachada que da a la plaza, está

en pleno centro del Municipio y la posterior es un extremo de la ciudad; tras el otro lado de la vía comienza la pendiente de la sierra minera.

El edificio fue encargado al arquitecto Víctor Beltrí en el año 1903 y fue dirigido, por el citado Pedro Cerdán, acabándose en el año 1907.

El edificio debemos entenderlo claramente integrado en su tiempo, tanto en su concepción espacial, como formal, como por supuesto por sus aspectos constructivos y por el uso de materiales característicos de su época, como el hierro, el vidrio, el cinc, etc.....