



Vida Local

LA UNIÓN

Un caso de ordenación del territorio

Por José M.^a López Iranzo

"El concepto de ciudad envuelve la totalidad del cuento. Aunque no se entiende muy bien que puede ser una ciudad o cómo pudo existir, se la concibe generalmente como un área de poca extensión, donde cierto número de residentes encontraba albergue y medios de subsistencia."

Clifford D. Simak

Cuando se plantea la ordenación del territorio desde el interior de las estrechas fronteras municipales, asalta la idea de proceder al cierre inmediato de éstas, como primer paso hacia la consecución del denominado Plan General Municipal.

En realidad es de ésto de lo que se trata, de ordenar un municipio aislado, que es tanto como decir, desgajar una parte del territorio de su propia dinámica, para modelarlo en función

de magnitudes especiales generadas en estado de interdependencia. La confección del esquema de integración territorial, a continuación expuesto, ofrece la imagen desde arriba, y no a vista de pájaro, de aquello que se viene denominando ámbito municipal —división administrativa que opera en la realidad exclusivamente a efectos contables— y representa, con centro en el casco de la Unión, el punto final de una comarca natural, cuyas fronteras no se levantaron mediante ingeniosa improvisación.

El planeamiento en este municipio como en tantos otros, se reduce a la implementación de una normativa de carácter urbano, con fines puramente estéticos, ya que no a la adecuación espacial del desarrollo y/o equilibrio de las actividades productivas, atendiendo a pautas diferentes y/o ámbitos territoriales superiores.

En este caso La Unión, municipio de la provincia de Murcia ensamblado

en el Campo y la Sierra Minera de Cartagena (distan sus respectivas capitales escasamente 8 Km.) promueve el planeamiento municipal, marginándose y olvidando las características reales de su establecimiento, con el fin, soterradamente prestigioso, de ordenar la capitalidad municipal: núcleo de carácter estacionario y rural, con un volumen de 2.500 viviendas y 10.000 habitantes alojados en su mayoría en edificios unifamiliares de dos plantas, levantados desde finales del XIX hasta principios de este siglo y agrupados en pequeñas y cuadrangulares manzanas que reproducen el desarrollo reticular típico de los asentamientos de la revolución industrial.

El cambio de sentido del desarrollo experimentado en los últimos 15 años, ha originado en el tejido urbano numerosos vacíos interiores y formado significativas manchas de infravivienda y edificación deteriorada y vacía.

El casco de La Unión, que a prin-



cipios de siglo alojaba una población de 20.000 habitantes dedicados intensamente a la actividad minera, ha quedado un tanto silencioso y, con cierta frecuencia, cerrado; el proceso de renovación urbana iniciado hace poco más de una década se centra sobre áreas nuevas, instalando sobre el eje de comunicación principal los edificios abiertos para nuevas viviendas.

Lo demás, el municipio, se reduce a 2.000 hectáreas de suelo inservible ocupado por montañas y extensas manchas de residuos minerales; una degradada y abandonada zona costera y escasas 500 hectáreas de suelo florecido por la actividad agraria.

El triángulo formado por el área industrial de Escombreras, la zona turística del Mar Menor y el área urbana de Cartagena vacía su espacio

interior: La Unión ha quedado encuadrada.

El planeamiento municipal da comienzo; su ejecución podría equivaler al apoyo de un concepto imposible.

Un municipio en orden

El diseño urbano se establece a partir de un esquema viario reticular

y angosto, que estrangula prácticamente el centro urbano geométrico.

Su desarrollo parte de dos ejes principales exteriores con penetraciones en el interior y uniones terminales, que determinan la estructura actual de carácter envolvente.

El área residencial nueva, marcada por el sentido de expansión, queda prácticamente desgajada del cuerpo central que en dirección N-E se ex-

tiende paralela al principal eje de comunicación, como remarcando la salida al área de expansión del Mar Menor.

Por otra parte, el estrangulamiento de la faja urbana en la margen Este de la vía principal o calle de José Antonio produce sectorialmente un incipiente estado de deterioro y aislamiento con respecto al nuevo centro de gravedad urbano.

Con ello el centro de actividades urbanas queda alineado tangencialmente, adquiriendo un perfil de tipo comercial con caracteres de estandarización y uso diario, que margina a nivel de consumo el bien medido edificio del mercado principal, hito urbano de una ya lejana época de esplendor.

Aquí la denominada anarquía urbana —como en la mayoría de los

casos— no es otra cosa que el establecimiento a nivel espacial de una realidad socio-económica, puente de un sistema de producción pasado que de alguna forma pervive y otro nuevo sistema que ya dio comienzo y de forma no poco violenta.

Las consecuencias se descubren, los rápidos itinerarios peatonales del pasado aparecen ahora convertidos en una estructura viaria que no se acomoda a las exigencias del tráfico rodado.

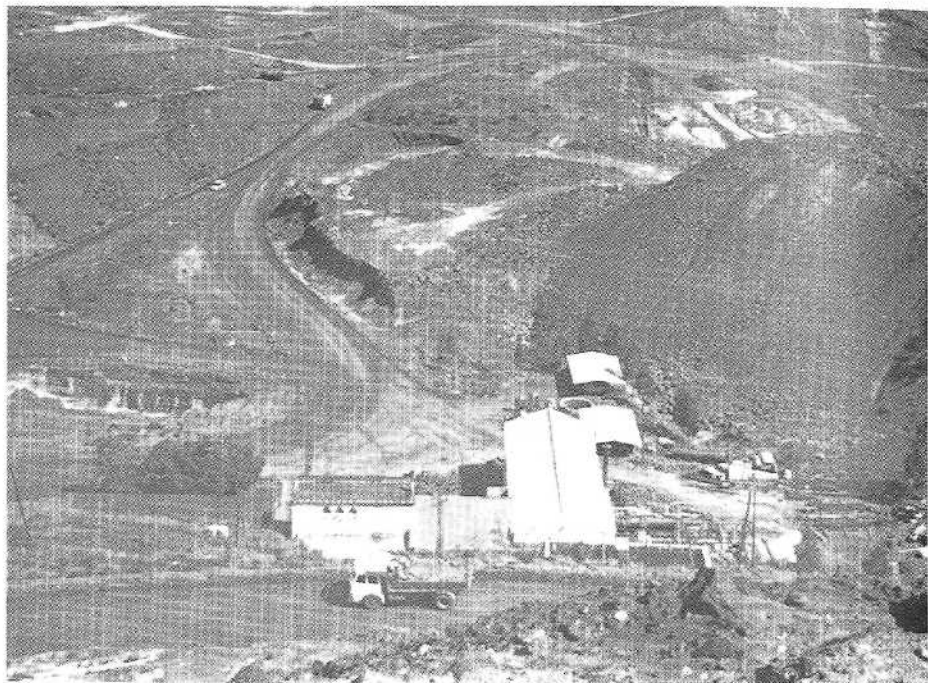
Pensando en un sistema de alineaciones el tema se presenta escabroso, no obstante la pauta puede darla el pasado. Proceder a la apertura de un par de vías transversales y sobre éstas ejecutar un proceso de renovación urbana, a través del tratamiento viario para uso peatonal, está al alcance de la capacidad financiera municipal.

El resto del municipio mantiene su proceso irreversible; Portman y Los Roches representan entidades secundarias con contratos vigentes, el primero con su regresivo futuro en torno al lavadero de minerales y su consecuente y constante degradación del medio, y el segundo en el interior del área agrícola, esperando su reactivación con el tendido de nuevos canales de riego.

Apuntes de población

Con el fin de poseer una enfocada y mayor visión del significado de las variables de población a escala municipal, encuadramos el municipio de La Unión en el marco territorial de procedencia o Campo de Cartagena, comarca natural que agrupa un total de 7 municipios y una población que pasa de 179.000 habitantes en 1900, a 208.000 en 1970, con descensos hasta 195 y una ascensión que se inicia en la década 1950-1960.

Esta figura de descenso hasta pasada la primera mitad del siglo, con ascensión hasta el momento actual, no se muestra paralela a la resultante de la participación comarcal sobre el total de la región SE, ya que para los mismos períodos los porcentajes correspondientes de población comarcal en el marco regional es del 10,8 %



para 1900; 9,2 % para 1920; 8 % para 1940; 8 % para 1940; 8 % para 1960 y 8,4 % para el año 1970; evolución que indica cómo la reactivación regional a partir del período 1950-60 fue superior a la producida en la comarca en el mismo período.

La composición comarcal por municipios es, como he dicho anteriormente, de integración territorial de 7 municipios, con aportaciones de población muy variables, como demuestra el hecho de concentrarse el 70 % de la población total sobre el municipio de Cartagena, distribuyéndose el restante 30 % sobre los municipios de La Unión, Torre Pacheco, San Javier, Mazarrón, Fuente Alamo y San Pedro del Pinatar.

La densidad de población del Campo de Cartagena es de 141 hab./Km² para 1970, con las evoluciones correspondientes medias.

Los municipios que mayores oscilaciones de población han registrado corresponden a La Unión y Mazarrón, que pasan de 30.275 habitantes para el primero en 1900 a 13.087 en 1970 y de 32.284 habitantes en 1900 a 9.096 en 1970 para el segundo.

Estas elevadas oscilaciones están íntimamente ligadas a la actividad minera, así como el paso de 99.871 habitantes en 1900 a 146.904 habitan-

tes en 1970, para el municipio de Cartagena, está en relación con el desarrollo industrial establecido a partir de 1950.

El resto de los municipios mantienen oscilaciones producidas por las variaciones de la actividad agrícola.

La polarización de la población comarcal se localiza sobre el área urbana de Cartagena, con tenues manchas en las restantes capitales de municipio.

El grado de dispersión de la población comarcal lo muestra la existencia de 453 núcleos de menos de 500 habitantes, donde reside algo más del 20 % de la población total comarcal.

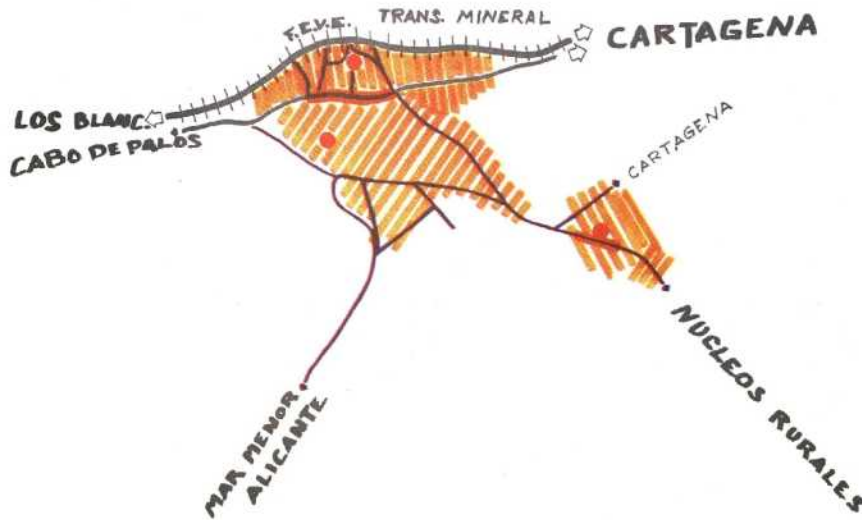
La heterogeneidad del desarrollo de los distintos municipios es resultado directo de la situación agrícola y minera por un lado, y las evoluciones del área de influencia de Cartagena y sector turístico del área costera por otro, resultado que genera comportamientos municipales distintos sobre los extremos comarcales.

De esta situación y de su consecuente desequilibrio sectorial se desprende la necesidad de encuadrar el ámbito municipal en el interior del marco comarcal.

Atendiendo a la población municipal de La Unión, diremos que el apenas perceptible incremento de pobla-

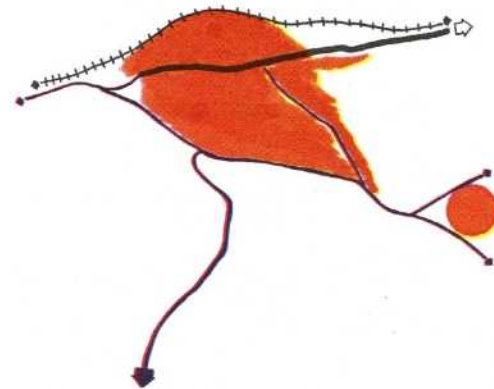


**ACTIVIDAD MINERA ÷ 30.000 HAB.
1900 - 20**



PROCESO URBANO - LA UNION (murcia)

**1920 - 40
ABANDONO ÷ 10.000 HAB.**



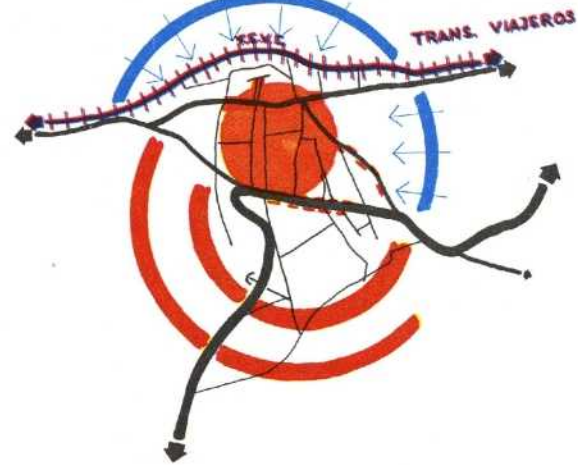
PLANEAMIENTO : 13.200 HAB.

1940 - 60

ESTABILIDAD : 11.700 HAB.



1960 - 75



ción del último trienio, frente al fuerte aumento de población del período 1960-64, denota signos de estancamiento poblacional, estancamiento que por otro lado demuestra, en base a índices de natalidad altos, la persistencia de índices emigratorios como constante municipal.

El índice de envejecimiento de la población es bajo —6,7 % de habitantes mayores de 64 años—, encontrándose por encima los índices nacionales y provinciales con el 9,7 y

9,5 % respectivamente; aunque son más significativos los datos obtenidos sobre composición del conjunto poblacional: algo menos del 2 % supera la edad de 75 años; por el contrario, un 45,1 % de la población es menor de 19 años, con un 25 % menores de 10 años.

La tasa de crecimiento vegetativo ha ido disminuyendo a lo largo del período 1960-1974, pudiendo expresarse que, paralelamente a la disminución de este índice, la emigración

tiende a disminuir, por lo que es proyectable el mantenimiento de la población con probables signos de aumento, atendiendo a las perspectivas económicas del área de influencia.

Resumiendo la situación municipal con respecto a la población diremos que la constante hasta ahora de emigración tiende a desaparecer, entrando la población desde 1960 en unas condiciones que podríamos llamar normales respecto a magnitudes sociales nacionalmente manejadas.

«Pueblo cantao y minero»

Así reza un letrero pintado sobre la entrada al casco urbano de La Unión, punto de inserción con el distrito denominado Sierra Minera de Cartagena, que con un ancho de 10 kilómetros se extiende en dirección Este-Oeste, paralelo a la costa de Mazarrón-Cabo de Palos y cuya mitad oriental gravita en torno a La Unión, asentamiento nacido a partir de la actividad minera.

Esta actividad registra sus primeros indicios con los fenicios, cartagineses y romanos, experimentando a lo largo de la Edad Media un decaimiento para, posteriormente, resurgir durante el primer tercio del siglo XIX, alcanzando su cota máxima a finales de éste y principios del siglo XX.

La producción media anual es por esas fechas de 88.000 toneladas para el mineral de plomo, 330.000 toneladas para el mineral de hierro y 12.000 toneladas para el mineral de zinc.

Desde aquí y hasta nuestros días se extiende un prolongado y apenas interrumpido descenso en la producción.

La década de los treinta señala el punto más bajo de la actividad con un total de mineral de plomo extraído de 20.000 toneladas para el año 1930; 9.000 toneladas durante el año 1935 y 4.000 toneladas para 1940.

La producción de plata por estas fechas es poco significativa.

La situación económica que precede a 1940 unida al agotamiento de filones y a la deficiente estructura del sector, conduce al estancamiento de esta actividad a lo largo de toda la década de los 40.

La década de los 50 reactiva las inversiones en el sector, dando como resultado el realce de la producción de mineral en toda la zona, situación que se acompaña del empleo de nuevas técnicas extractivas y con ello de un notable aumento en la producción de plomo y zinc; no obstante el incremento de ésta se localiza muy por debajo de los incrementos nacionales, que a partir de aquí y hasta el momento actual relegan la zona minera a un plano secundario.

A pesar de la decadencia del sec-

tor, todavía la minería sigue siendo la actividad que mayor número de trabajadores reúne; ocupa el 46,1 % de la población activa con 753 puestos de trabajo, seguido por la rama de industrias del metal con el 22,4 % y 365 puestos de trabajo.

El sector secundario ofrece un óptimo panorama con el notable aumento, durante los últimos 10 años, de la actividad de industrias metalúrgicas, construcción y productos químicos.

Paralelamente el sector terciario se presenta atomizado con la existencia del mayor número de empresas y el menor número en puestos de trabajo. El 41,2 % del volumen empresarial se encuadra en comercio y servicios, con el mantenimiento del 15 % de puestos de trabajo, situación debilitada por la influencia que las áreas urbanas exteriores efectúan sobre el municipio de La Unión, sobre todo Cartagena, área urbana que gravita sobre toda la comarca en lo que a equipamiento se refiere.

Un punto importante para aclarar la situación municipal con respecto a la población activa, es el hecho de que unos mil trabajadores aproximadamente se desplazan diariamente fuera del municipio, población laboral que recoge la zona industrial de Escombreras, Cartagena y la zona turística de La Manga del Mar Menor y Cabo de Palos.

Recuerdos de un pasado

Las dos áreas que aparecen en el interior de los límites municipales, constituyen el esquema de distribución espacial de la actividad económica.

Sobre las 2.455 hectáreas de suelo municipal la agricultura llega a ocupar escasamente 500 hectáreas, cuya localización se distribuye a partir de la vía de comunicación Almería-Valencia por Cartagena; el resto, casi 4/5 partes del territorio, se encuentra manoseado y baldío a consecuencia de la extracción y tratamiento de minerales; el hecho es que todavía son numerosas las empresas de pequeño volumen que actúan sobre el municipio con el empleo de reduci-

dos medios para la explotación óptima del subsuelo, como contrapartida la SMMPE, empresa que actúa dentro y fuera de los límites municipales, con una capacidad de movimiento de tierras de 100.000 toneladas diarias, de las que 9.000 a 10.000 toneladas son sometidas diariamente a tratamiento mediante el proceso de lavado de mineral.

El procedimiento de extracción se realiza a cielo abierto, transportado por carretera, por lo que las vías La Unión-Portman-Escombreras se señalan como de casi exclusivo uso industrial.

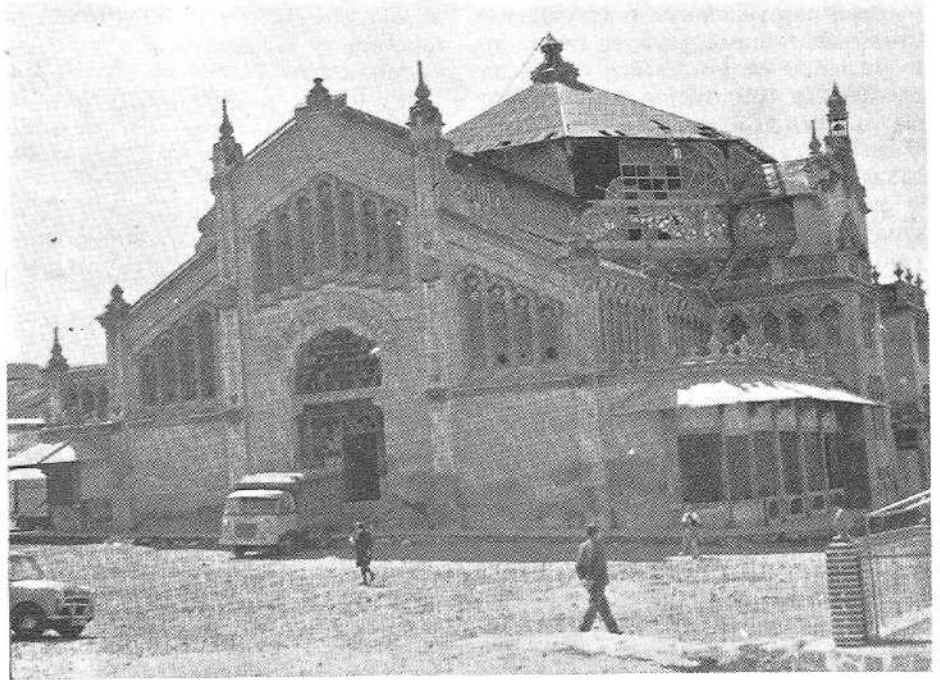
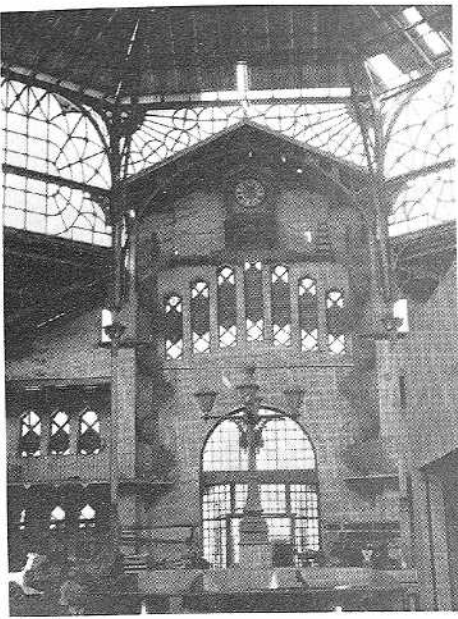
No es un hecho nimio comprobar que la capacidad de esta empresa es por sí sola suficiente como para poder cambiar montañas de sitio, ante esta visión la imagen del futuro desaparece, con ella vuelven a la memoria aquellos escritos de Lewis Carroll, en los que los seguidores del fundador de la Semántica General, un profesor —como siempre— alemán, aseguraban con insistencia que “el mapa no es el territorio”. Este explica cómo en su país mapa y territorio pueden llegar a ser idénticos.

A partir de una gradual disminución de escalas, llegan a la conclusión de realizar un mapa a escala natural; preguntando al profesor si lo han utilizado mucho, este responde:

“No lo hemos desplegado nunca, los granjeros se opusieron. ¡Dijeron que un mapa como éste cubriría toda la región e impediría que pasara la luz del sol! Así que ahora utilizamos el propio país como mapa de sí mismo, y le puedo asegurar que apenas se nota la diferencia.”

En nuestro caso queda por decir que todo el suelo municipal de La Unión podría cambiarlo SMMPE en el transcurso de unos 4 años; el contrato llega desde ahora aún más lejos.

La planta de lavado que se levanta en el pequeño núcleo de Portman (1.538 habitantes) absorbe la totalidad de la población activa de éste; a él afluyen los minerales procedentes de casi toda la zona, un 80 % del mineral total extraído, cuyos residuos, como ya hemos dicho, son vertidos directamente al mar, evacuación que ha



originado la desaparición de la Playa de Portman y el abandono de su puerto, en sus tiempos, pesquero.

Es sorprendente leer la Guía Turística de la Provincia de Murcia cuando ya se ha visitado Portman, existe en ella una alusión a esta playa como de gran calidad y grandes posibilidades turísticas, frecuentemente utilizada; cuando de lo que se trata es de una zona totalmente degradada, en la que aparece una gran mancha de residuos minerales como playa y en la que, por el momento, ha desaparecido todo rastro de fauna y flora.

El vertedero ha desplazado la línea de mar más allá de los 1.000 m., dejando en su lugar la estampa de un singular y desolado paisaje.

Las restantes pequeñas empresas mineras aportan su granito de arena en el ya avanzado estado de degradación del medio, no obstante su contribución es pequeña, las puertas se están cerrando para ellas, la crisis del sector unida a los escasos medios empleados para la extracción dicen el resto.

Por el contrario, es elevado todavía el número de trabajadores que afluyen a las tradicionales galerías, abiertas a profundidades que oscilan entre los 200 y 600 m. (existen galerías a 1.000 y 1.500 m.).

Aún es amplia la población minera que descende a estas galerías sombreadas por la tisis o asma de los mineros, en términos médicos la silicosis, enfermedad que aparece por inhalación de polvo de mineral.

Las galerías de La Unión siguen retumbando por debajo de los 30 m., el trabajo continúa, a veces inso-

portable por el calor y la humedad. Algunas hace tiempo que apagaron sus faroles de carburo, las otras, las que lucen, siguen reteniendo la tradición activa de un pueblo difícilmente cantaor, aun cuando el cante de las minas, bajo el epígrafe de Festival, se presente una vez todos los años y un letrero pintado a las puertas del pueblo avise: "La Unión —pueblo cantaor y minero".

Algunos elementos de configuración

Tratamos de perfilar con esto el estado territorial sobre trazos esquemáticos, es por ello el tratar temas como vegetación, hidrografía y clima.

La superficie municipal está dividida esquemáticamente en dos zonas bien diferenciadas en cuanto a vegetación y relieve: una rural que se extiende a partir del casco principal y en dirección Norte, zona nivelada y amplia de horizonte, con una extensión de 700 hectáreas, de las cuales se hallan cultivadas unas 600 Ha. en régimen de explotación agraria de dimensión media, según magnitudes aplicables al Campo de Cartagena y para tierras de regadío.

La otra zona de tierras incultas, carentes de todo tipo de vegetación y muy erosionadas, se extiende hacia el Sur y hasta la misma línea costera, con una superficie de 1.800 hectáreas aproximadamente de suelo muy accidentado y prácticamente baldío.

La gran calidad ambiental de la zona cultivada contrasta bruscamente con la extensa zona degradada.

No obstante, y refiriéndonos estrictamente al suelo, el municipio posee una sensible homogeneidad, ya que se trata de suelos fundamentalmente pardos o pardo-rojizo, con horizonte de costra caliza.

En cuanto a hidrografía, no existen en el municipio cursos de agua constantes, aunque es importante y merece resaltar la existencia de ramblas que penetran por el Norte, activadoras en las zonas altas de procesos erosivos, con sus consecuentes incidencias en el territorio por los arrastres de tierras, constante característica del régimen torrencial.

Los recursos hidráulicos subterráneos cobran en la zona agrícola extraordinaria importancia, en cuanto que los riegos se efectúan con aguas procedentes de pozo, aguas en general de baja calidad, por contener índices tan elevados de sal que en nu-

merosos casos se hacen prácticamente inutilizables hasta para el riego, introduciendo en los fértiles suelos un proceso de salinización que a largo plazo dificultará su explotación.

Esta situación con respecto a las aguas de riego, se verá modificada por la entrada en la comarca de nuevas aguas procedentes tanto del trasvase Tajo-Segura, como de las plantas de depuración de aguas residuales.

Sobre principios del siglo XIX, un famoso viajero de las tierras de España, Richard Ford, habló de su paso por la zona de Cartagena y hace referencia al carácter semidesértico del clima, por sus escasas y violentas precipitaciones, escribiendo "con sus minas de plata, sus palmeras y barrilla" como resumen de esta tierra que tiene una temperatura media anual de 16,7 grados centígrados y 65,5 días de lluvia anual con registros de 291,57 milímetros.

El conocido viajero inglés no pudo describir los asentamientos en vertical nacidos en torno al ocio o el consumo del espacio bajo la actividad turística, como tampoco pudo referir el entonces lejano *urbanismo reseco* de La Manga y la contaminación del Mar Menor como características relevantes de la zona.

Probó, por el contrario, los "salazones" de Cartagena y esas comidas murcianas con algo de fiesta: "los michirones" y "el zarangollo". Por entonces las sandías y melones de las tierras rojizas de La Unión no habían adquirido fama, como en contrapartida ha quedado ya lejano aquel buen pescado que diariamente hacía su entrada por el puerto de Portman, aunque en la mente de este pequeño pueblo ha quedado el recuerdo de un tiempo en que las redes tiraban, con motivos, al mar.

Un futuro sobre vías

El tramo de la carretera N-332 sobre el que se establece La Unión, adquiere durante numerosos meses cierto tono turístico, la vía principal tiene título: Almería-Valencia por Cartagena.

Aparece ésta como cordón umbilical entre La Unión y Cartagena que

a sólo una decena de kilómetros estructura el asentamiento urbano por el paso en su interior de una vía que fuera de él quedará ramificada, un tanto obligatoriamente por el actual dinamismo del borde del Mar Menor y Cabo de Palos.

El abanico viario se establece a partir de aquí, La Unión, estableciendo el paso de toda salida de Cartagena al Mar Menor.

Sobre este esquema de canales de comunicación, Cartagena representa el embalse regulador, mientras que La Unión es punto de distribución del caudal, introduciendo a este sistema viario secundario, como es el caso del enlace La Unión, El Llano y El Estrecho, asentamientos rurales intermedios, con arranque en la principal vía urbana, calle de José Antonio y continuación de la N-332 por la calle de Espartero (ver esquemas mapiificados).

La citada carretera vecinal sirve de canal al área turística inmediata con sus 2,5 kilómetros de recorrido municipal.

Las características del entramado viario se agrupan en tres paquetes, dos de ellos principales y uno secundario; el primer paquete queda ocupado por la carretera N-332 que aparece con trazo deficiente y estandarizado.

El segundo paquete lo constituyen las diferentes vías de recorrido comarcal MU-312 y MU-311 —el Algar, Cabo de Palos y Albuñón, El Algar— de renovado trazado y reciente y buen firme.

El segundo paquete está reforzado por la vía, estrecha y de firme deteriorado, que comunica La Unión con El Estrecho.

El primer arco del puente que une a Cartagena con la zona turística del Mar Menor, se proyecta sobre el núcleo de La Unión a través de estas dos vertientes de comunicación.

Hay un descenso brusco entre estos dos primeros paquetes y el tercero, ya que se pasa a una categoría viaria muy inferior; en éste aparecen las carreteras locales de La Unión a Portman y La Unión a La Aparecida, con bifurcación en Los Roches, entidad rural no considerada.

La carretera que une La Unión con

Portman arranca de la N-332 sobre el límite Oeste del municipio entre Cartagena y el núcleo que tratamos.

Representa ésta, el límite municipal hasta tocar la costa, su trazado es sinuoso y estrecho, con un firme de riego asfáltico muy deteriorado por el continuo y casi exclusivo uso industrial, cuyo transporte, en su mayor parte de mineral, deja sentir sus elevadas cargas sobre la no muy resistente carretera.

La otra, la carretera local La Unión-La Aparecida, condiciona el viario urbano del sector NW confluyendo con la N-332 en la Plaza de Los Sánchez.

Esta carretera aparece bifurcada a menos de un kilómetro de su penetración al casco, por un canal que une toda una serie de entidades rurales, no consideradas por su insignificante volumen.

Los tres kilómetros aproximados de red de esta categoría son generalmente utilizados como salidas de la actividad agrícola.

Como rasgo característico, junto al marcado carácter agrícola, resalta la baja intensidad de tráfico y el estrecho, pero bien trazado, firme.

Para acabar este entramado de comunicaciones, La Unión se une más estrechamente a Cartagena por el apoyo de la línea de ferrocarril de vía estrecha Cartagenas-Los Blancos, que, con un recorrido total por el interior del municipio de cuatro kilómetros, establece el transporte de pasajeros con la frecuencia característica del transporte semi-urbano.

Esta línea férrea, creada principalmente para el transporte de minerales, ha quedado convertida en el principal transporte de viajeros entre La Unión y Cartagena. La media diaria de viajeros que utilizan este ferrocarril es de 3.000 aproximadamente. El proyecto que sobre él existe para ampliarlo hasta la misma orilla del mar, influirá sensiblemente en toda el área establecida.

Perfil de una estructura urbana

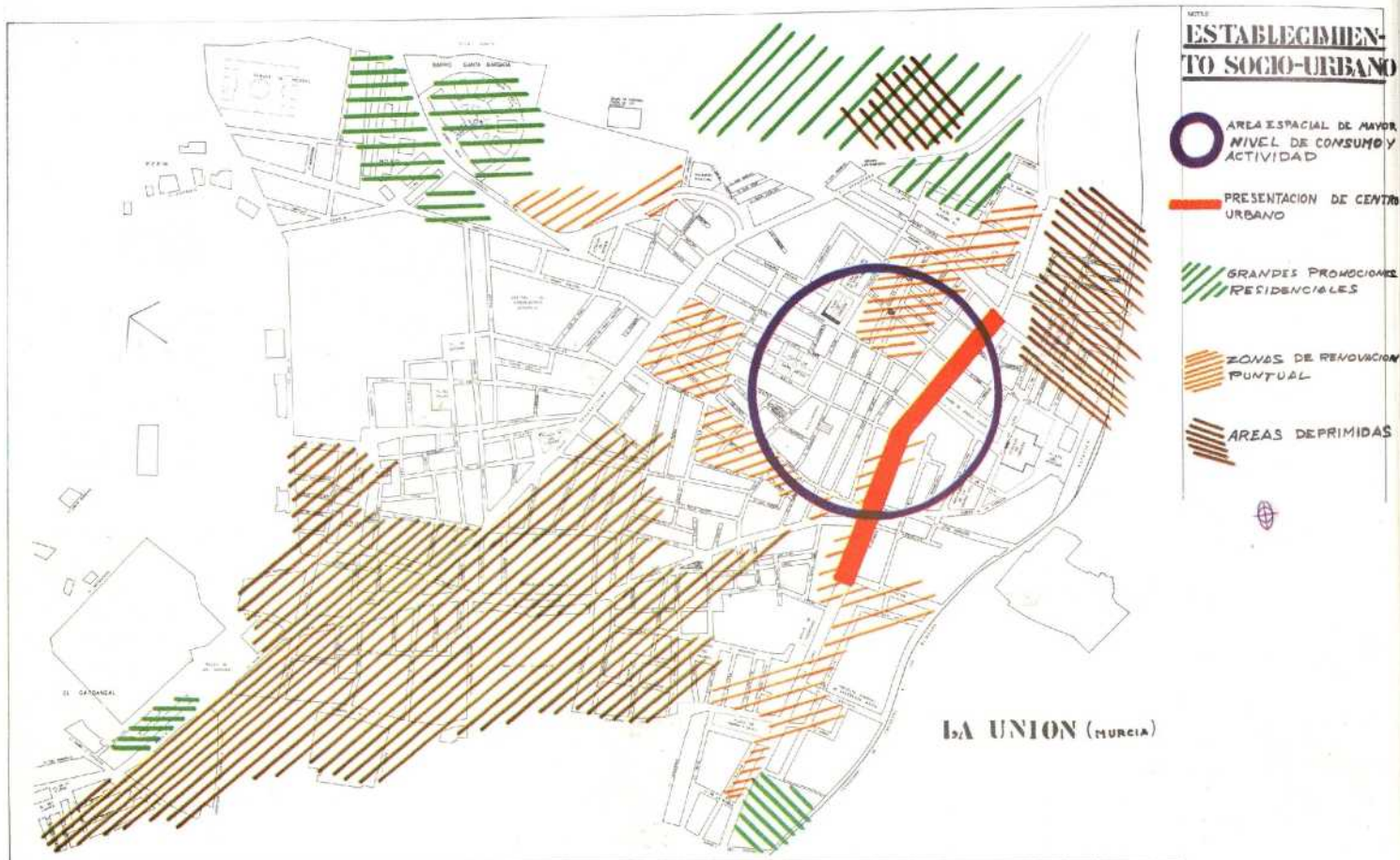
El núcleo de La Unión, se extiende sobre unas 95 hectáreas de suelo ocupado por edificios de uso residencial para viviendas unifamiliares de una



NOTA:
IMAGEN URBANA

-  edificios de hasta 3 plantas
-  idem de 4 y más plantas
-  centro del desplazamiento urbano
- 1**  categorías viarias por niveles de uso
- 2** 
- 3** 





y dos plantas en su mayor parte (ver imagen urbana) y una localización de usos en planta baja, típica de asentamientos con caracteres rurales. La superficie dedicada a equipamiento no llega a ocupar el 10 % del suelo urbano, con déficits respecto a estándares teóricamente aplicables.

El esquema de usos del suelo, proporciona la distribución espacial de éstos sobre la estructura viaria.

El aspecto lineal del centro urbano lo desarrolla en primer lugar el uso comercial, centrado principalmente sobre el tramo de la calle de José Antonio, entre Joaquín Costa y Jacinto Conesa.

La densidad de población por unidad viaria, la imagen definitiva de este centro de gravedad en la actividad urbana, apoya el esquema diseñado.

Una decena de establecimientos comerciales, la casi totalidad de talleres

e instalaciones de servicio, acentúan la calle Generalísimo como el espacio viario que no actúa a nivel de centro urbano y sí como vía principal de servicio, usos que promociona el paso por ella del tráfico rodado entre los extremos Cartagena-Alicante.

La red viaria restante se establece como un sistema de conexiones entre las dos vías principales, con determinantes de tráfico por sus reducidas dimensiones y distribución central.

Sobre el total de 120 establecimientos comerciales, un mercado municipal de bien medido diseño e infrautilizado, y un espacio viario que desarrolla comercio no estandarizado de consumo puntual, se establece el volumen total de equipamiento comercial del municipio.

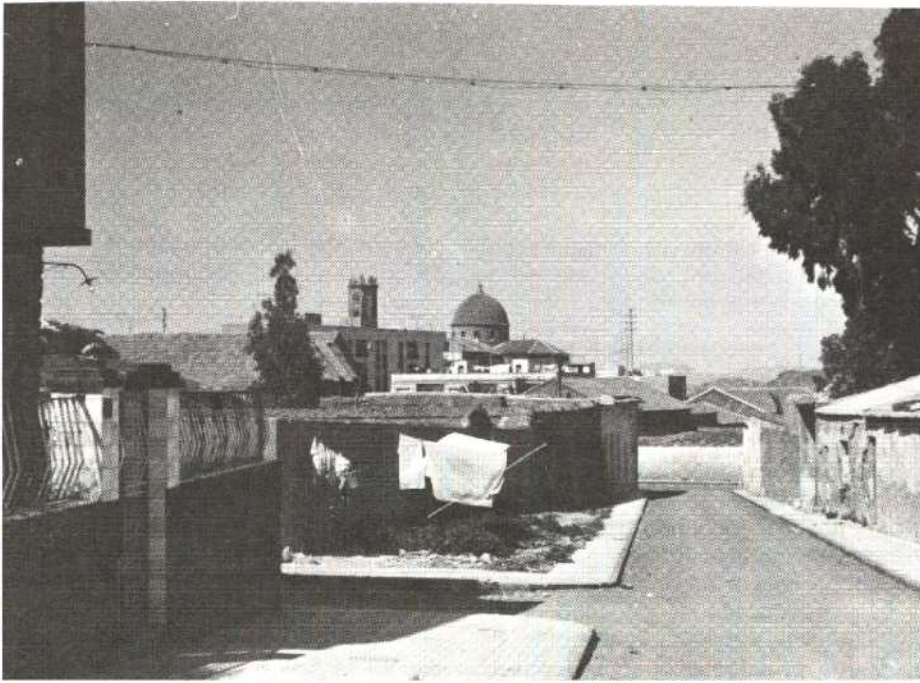
La localización del 50 % de este volumen comercial sobre la calle de José Antonio, realiza el aspecto tan-

gencial y, por otro lado, atrayente de esta principal vía urbana.

El cuerpo central del espacio urbano posee una dotación comercial sensiblemente pequeña y esparcida, produciendo bajas frecuencias de uso viario, como corresponde a áreas estrictamente residenciales.

El esquema de usos nos muestra cómo se distribuyen las restantes áreas con respecto al centro, distribución que resalta el aspecto marginal de las áreas exteriores, sobre todo la que aparece como zona de expansión y la ya tradicionalmente aislada zona Oeste sobre la carretera a Los Roches.

Es ésta, una barriada de 5 hectáreas de extensión aproximada y una treintena de manzanas deterioradas en su mayor parte y de uso residencial, que se extienden desde la Plaza de Los Sánchez en dirección Oeste, formando un pequeño centro periférico actualmente inutilizado, que se



señala envolviendo la Iglesia Parroquial existente.

La distribución general del espacio urbano aparece con tres cuerpos que determina el trazado de la red viaria principal, sistema que condiciona el proceso de renovación y desarrollo

urbano, sobre todo en su área central, frente a la desarrollada al NE.

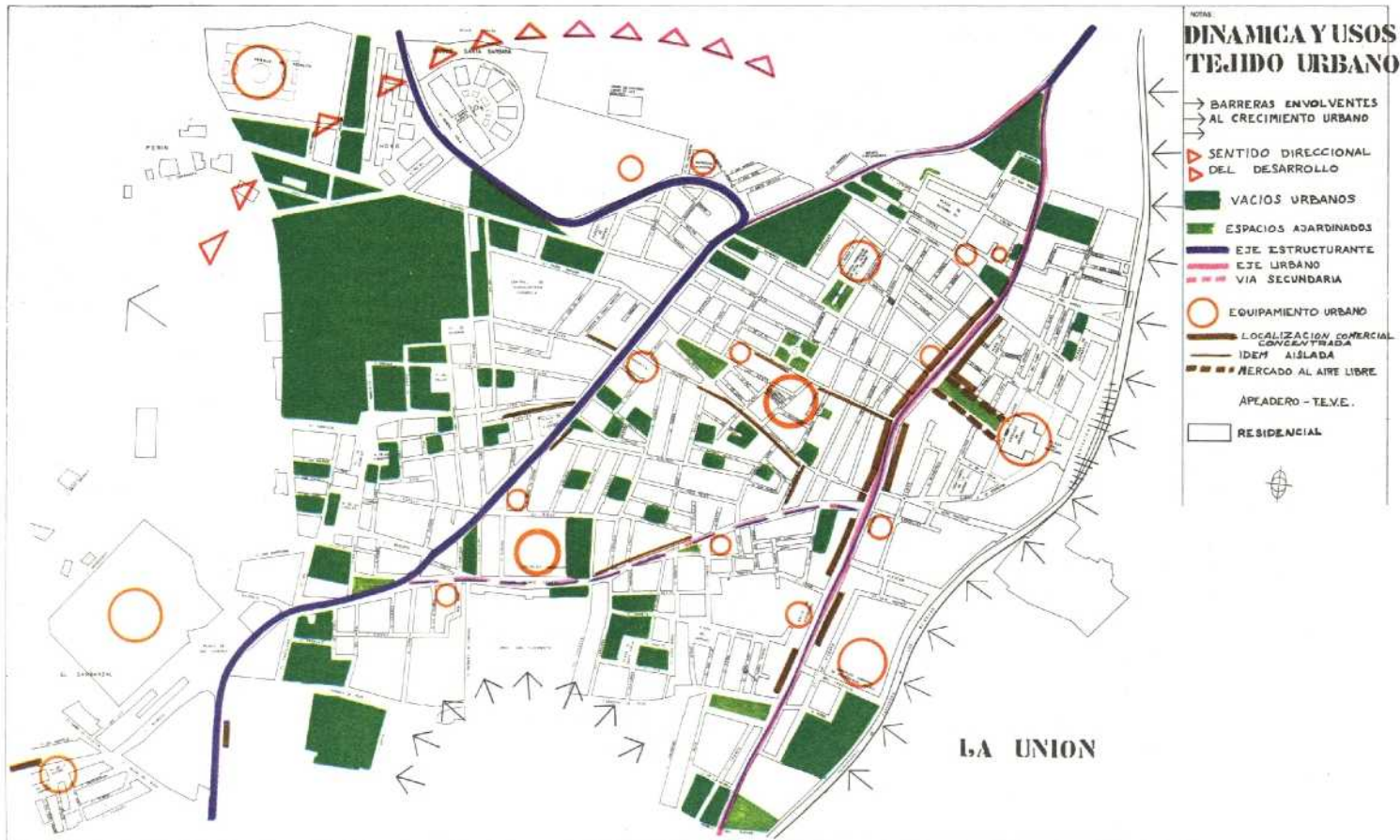
Las áreas urbanas que se desprenden, corresponden a los trazos de la calle José Antonio y Generalísimo con Espartero, ya que la principal de las transversales no produce demar-

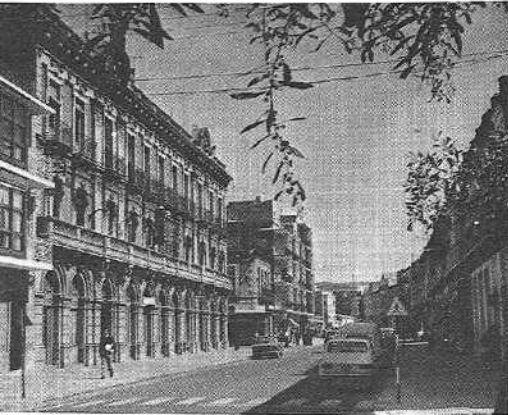
cación alguna sobre dinamismo y usos.

El estrangulamiento urbano aparece sobre la zona sur de la calle de José Antonio, por el paso de la línea ferroviaria y el desnivelado suelo, zona con pocas señales de renovación fuera de la primera línea.

El ya señalado cuerpo central, que se extiende entre las calles de José Antonio y Generalísimo, está acotado al Oeste por las pésimas condiciones del suelo para la edificación, ya que sobre él se estableció la extracción minera.

Esta zona, carente de una estructura viaria interna capaz de soportar las exigencias del tráfico rodado, no le queda sino el desdoblamiento al otro lado de la calle del Generalísimo y hacia la punta Norte, como reproduce el esquema mapificado. La localización en ésta de numerosos vacíos interiores, realza su capacidad





renovadora, ya que el desarrollo por expansión está anulado por el reducido tamaño de éstos.

La consideración de esta gran zona central, está apoyada por la localización de nuevos edificios que establecen elementos de medida.

El tercer cuerpo urbano se extiende a partir de la calle Generalísimo y en dirección Norte, para desgajarse en dos zonas que se sitúan al Este y Oeste de la carretera N-332 y la calle Espartero.

Estas dos zonas exteriores se contraponen por sus niveles de dinamismo y capacidad de ocupación, manteniendo el Oeste los niveles más bajos y posesión de amplios vacíos de suelo cercanos a la urbanización.

Por el contrario, la zona Este es la que en realidad asume el sentido de expansión urbana, posee suelo urbanizable de amplias y óptimas condiciones de edificabilidad, y el carácter dinámico contrasta con el lento y lógico proceder del resto.

Las zonas deprimidas, tal como representa el esquema expuesto, ocupan gran parte de la zona central y sobre todo la mancha envolvente de edificios de 1 y 2 plantas situados sobre vías estrechas transversales, con profundas huellas de deterioro.

Las viviendas prefabricadas del extremo Este, adquieren por su ya pasada "eventualidad", caracteres lamentables, como sucede con la barriada de El Garbanzal, y las extremas zonas del Sur y Oeste, con gran número de edificios vacíos y otro no menos pequeño espacio salpicado de edificios para viviendas unifamiliares

en deficiente estado de conservación y reducido contorno.

La representación de este estado sobre el trazado viario es paralelo e inmediato, la correspondencia con calles no asfaltadas y carentes de iluminación es estrecha, por el contrario, las inversiones municipales recorren las ya bien parecidas vías principales (José Antonio y Generalísimo) junto a pequeños tramos interiores que no hacen sino resaltar el abandono mayoritariamente restante.

La urbanización de prestigio introduce nuevas normas: renovación de fachadas principales y abandono de traseras; los presupuestos son estrechos.

El carácter de ciudad

Un centro urbano con diversidad de actividades, un ensanche de espontáneo tratamiento, déficits de equipamiento, casco con visado de antigüedad, áreas interiores y exteriores deprimidas y estándares a aplicar en un futuro próximo, son circunstancias que si confluyen, con certeza se trata de una ciudad.

A La Unión le falta un recinto que entre en la Guía Turística de la Provincia con la denominación de histórico y/o artístico, aunque bien pensado se podría remarcar un itinerario que recogiera la Iglesia Parroquial Virgen del Rosario y su torre, el Paseo de Joaquín Costa con fondo en el Mercado de Abastos, el edificio que se levanta de tres plantas haciendo esquina sobre las calles de José Antonio y Jacinto Conesa (también llamado edificio de La Farmacia) y como ejemplo de dinamismo el soberbio bloque de 10 plantas que sobre la anterior manzana proyecta su inevitable silueta.

El resto representa un conjunto urbano de hasta tres plantas como tónica general, con excepción de casos muy aislados de edificios de 4 y 5 plantas recientemente construidos y una excepción anteriormente citada de edificio de 10 plantas sobre la vía principal.

La distribución se realiza sobre manzanas cerradas de pequeñas dimensiones totalmente macizadas, a ex-

cepción de las promociones últimas de edificios para viviendas en bloque abierto y espacios libres intermedios no ajardinados.

La panorámica general es de un casco muy ceñido a una angosta estructura viaria, carente de espacios libres interiores y operando en forma reticular de pequeños trazos, sin intermitencia de plazas intermedias.

La composición urbana se estableció a lo largo del siglo XIX y a partir de la vía de enlace con el área de Cartagena, para pasar a ocupar el apretado cuerpo central; la ciudad que un día albergó a más de 20.000 habitantes fue paulatinamente produciendo vacíos interiores, hasta albergar escasamente 10.000 habitantes en el asentamiento que fielmente recogió el carácter de su población minera.

Hasta aquí la estructura de la ciudad se cierra en torno a sí misma, el futuro se percibe como una trama amplia de ciudades abiertas, donde los canales de comunicación establecen los corredores del habitat, que se llenan de edificación vertical intermitente o del mortal verde de las fábricas. La Unión-Cartagena presenta el incipiente perfil del caso.

Nada más se puede añadir respecto al resto de este poblamiento, que deja vacante su ya tradicional puesto de trabajo para terminar desapareciendo por alguna de las nuevas calles sin dibujo, que el nuevo urbanismo por entre cenegales ha impuesto.

El laboratorio abre sus puertas todas las mañanas para diseñar el espacio liberado por aquella entidad rural o aquel otro balneario, se imponen nuevas dimensiones con nuevos titulares del espacio.