

HACIA LA CIUDAD SALUDABLE: EL ENSANCHE VERSUS LA REFORMA INTERIOR

LOOKING AHEAD TO THE HEALTHY CITY: THE EXTENSION VERSUS THE INTERIOR REFORM

José María Fran Bretones, Victoria Fuster Mascarell, Ana Martínez Peris

José María Fran Bretones. Dpto. de Construcciones Arquitectónicas. Universitat Politècnica de Valencia, jfranbr@csa.upv.es

Victoria Fuster Mascarell. Dpto. de Construcciones Arquitectónicas. Universitat Politècnica de Valencia, vicfusma@csa.upv.es

Ana Martínez Peris. Dpto. de Construcciones Arquitectónicas. Universitat Politècnica de Valencia, anmarpe2@csa.upv.es

RESUMEN

Durante la segunda mitad del siglo XIX, las más importantes ciudades europeas están inmersas en debates higienistas que, décadas después, formalizarán dos potentes herramientas urbanísticas, el ensanche y la reforma interior, que harán posible la construcción de la más espléndida arquitectura modernista. Las administraciones se plantean la difícil tarea de acometer la promoción de una nueva ciudad que resuelva los graves problemas de salud pública que sufre la ciudad existente sin, por ello, menoscabar las grandes oportunidades de lucro que ofrece la inversión en el mercado inmobiliario. Los proyectos de ampliación o ensanche suponen una labor técnica importante, exigen una planificación escrupulosa, una legislación urbanística clara y un sistema de financiación ágil. Pero los planes de reforma interior, además, necesitan también de una firme convicción por parte de las autoridades responsables de su gestión y de su ejecución. Consecuentemente, en función de las circunstancias de cada país y de cada ciudad, los procesos urbanísticos implementados para generar una nueva ciudad saludable para el siglo XX tendrán a ser más una reforma interior, un ensanche o una combinación de ambos.

Palabras clave: Urbanismo, ensanche, reforma interior.

ABSTRACT

During the second half of the nineteenth century, the most important European cities are engaged in hygienists discussions which, decades later, will formalize two powerful city-planning tools, extension and interior reform, which will make possible the construction of the most splendid modernist architecture. Administrations consider to undertake the difficult task of promoting a new city to resolve the serious public health problems suffered by the existing city without, however, impairing the big profit opportunities offered through investment in the housing market. Expansion projects or extension represent an important technical work, require careful timing, clear zoning laws and a flexible financing system. However, interior reforming plans also need a strong conviction by the authorities responsible for their management and implementation. Consequently, depending on the circumstances of each country and each city, implemented urban processes to generate a new healthy city for the twentieth century tended to be an interior reform, an extension or a combination of both of them.

Keywords: Urban Planning, extension, interior reform.

1. INTRODUCCIÓN

Durante la primera mitad del siglo XIX, las clases que tradicionalmente habían detentado el poder local -clero, militares y nobleza-, fueron sustituidas, muy lentamente, por los nuevos grupos sociales enriquecidos con las florecientes actividades agrarias e industriales.

La ciudad del Antiguo Régimen, hecha a imagen y semejanza de los primeros, permanecía invariable a los cambios, tanto sociales como eco-

nómicos. Al mismo tiempo la nueva burguesía consiguió el poder de que dota la posesión de dinero, pero no el prestigio ni el respeto de sus conciudadanos. Muy pronto, tal y como han hecho los "patricios liberales" en el resto de Europa, intentarán obtenerlo expresando arquitectónicamente su nueva concepción de la vida pública: van a buscar su inmediato reflejo en la ciudad.

La mayoría de las ciudades inglesas al comenzar el siglo XIX se encontraban en un estado lamentable. El hacinamiento de la po-

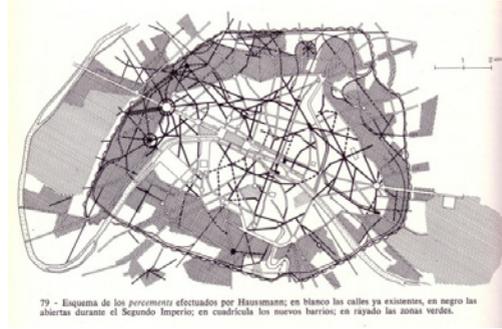


Figura 1. Plano de París. Fuente: Benévolo, L. (1980). Historia de la Arquitectura Moderna. Vista aérea actual de París. Fuente: www.googlemaps.com

blación, la inexistencia de dotaciones públicas, la contaminación generalizada y la falta de infraestructuras sanitarias, eran las características comunes de la ciudad preindustrial. (Fran, 1990).

Las ciudades españolas, que no han sufrido todavía las consecuencias de la revolución industrial, se encuentran sumidas en una situación bastante similar.

Valencia no es una excepción, ya que al comenzar la segunda mitad del siglo XIX tiene casi cien mil habitantes. La planta del recinto amurallado, que ha mantenido su perímetro constante durante cinco siglos, encierra un núcleo urbano altamente congestionado y la densidad de población ronda los 600 habitantes por hectárea. Esto se traduce en 18 m² de suelo por habitante, cuando la “generalmente señalada por los higienistas para cada persona dentro de las poblaciones era como mínimo de 40 m²”. La situación roza los límites de lo sostenible y es criticada en muchos escritos de la época. (Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia, 1984).

2. DESARROLLO DEL CONTENIDO.

El referente europeo. A mediados del siglo XIX las condiciones de habitabilidad de la población urbana ha disminuido notablemente. Consecuencia del progresivo deterioro de las condiciones de vida ciudadana y de la incipiente preocupación higienista, es la búsqueda de los espacios abiertos.

Es evidente que las ciudades necesitan desarrollarse más allá de los límites que les habían sido impuestos por el trazado de sus murallas, y ante el ahogo que les suponen las

mismas, comienzan a planificar su desarrollo.

Las intervenciones de Haussmann en París constituyen el prototipo de lo que se ha dado en llamar “urbanística neoconservadora” y las actuaciones típicas de este plan, la ampliación o ensanche y las aberturas o reformas interiores, muy pronto se convertirán en la práctica común de todas las ciudades europeas, sobre todo a partir de 1870.

En Francia, muchas ciudades importantes se modifican radicalmente durante el reinado de Napoleón III. En Lyon, se efectúan una serie de reordenaciones que reproducen en pequeño las de París; Marsella, que aumenta su relevancia tras los trabajos del canal de Suez, dobla casi su población, y se transforma totalmente con la apertura de la rué Impériale (desde 1862 a 1864), desde el puerto viejo al muelle de la Joliette; en 1865 en Montpellier y, en 1868, en Tolouse, se empiezan a construir calles rectilíneas atando los barrios antiguos y derribando numerosos edificios significativos. En Argel se establece muy pronto un plan de ampliación de la ciudad antigua, pero sólo se acometerá parcialmente a finales del siglo.

En Bruselas, entre 1867 y 1891, se transforma completamente la parte baja de la ciudad, eliminando el río Senne, canalizado en el subsuelo, y abriendo sobre su lecho una gran avenida rectilínea que une las dos estaciones de ferrocarril del Norte y del Sur; en 1864 obtiene la cesión a la ciudad del Bois de la Cambre, que se convierte en el parque suburbano de la capital belga, y construye la avenue Louise para unirlo con la ciudad.



Figura 2. Pianta indicativa del lingradimento di Firenze 1882. Fuente: www.comune.fi.it

En Italia, pocas son las ciudades importantes donde no se haya abierto una calle en línea recta desde el centro hasta la estación del ferrocarril; vía Nazionale en Roma; vía Indipendenza en Bolonia; el Rettifilo en Nápoles y vía Roma en Turín. Además, todas las ciudades italianas plantean, en menor o mayor medida, y con independencia de estas aperturas interiores, unos planes de ensanche o ampliación. Turín alcanza su primera propuesta de ensanche en 1852. Bari en 1867 con el Plan Totti. (Taberner Pastor, 2007). Milán consigue la redacción de su primer plano regulador, el Plano Beruto, en 1884, coincidiendo con el de Calvo Ferreres y Arnau para Valencia; la diversidad histórica, cultural y física de las dos ciudades será determinante en el momento de concebir los planos de ensanche, dando como resultado proyectos específicos. Sin embargo, encontramos rasgos comunes en las precondiciones de los mismos, particularmente en las referidas a la actitud de la propiedad inmobiliaria y de las administraciones públicas,

pero también en el marco del desarrollo de la disciplina urbanística. Aunque la experiencia más importante llevada a cabo en Italia, es la reordenación de Florencia, capital del país tras 1864, donde se intenta seriamente adaptar los métodos de Haussmann a la realidad del nuevo Estado unitario italiano, y las exigencias muy particulares de la ilustre ciudad.

Giuseppe Poggi (1811-1901) que proyecta el “piano d’amplimento”, no se preocupa tanto de crear una ciudad nueva, como una Florencia territorialmente más extensa, y no capta la necesidad de transformar conjuntamente, como Haussmann, centro y periferia. De esta manera, el casco antiguo se salva en gran parte de la destrucción, a diferencia del de París, pero los nuevos elementos no confluyen con los antiguos, y la nueva ciudad, dividida en sectores distintos y extraños entre sí, pierde su carácter unitario. (Fran, 1990).

Muchos otros planes de ésta época se basan en idéntico concepto del “ensanche”, fundamentalmente en las ciudades importan-

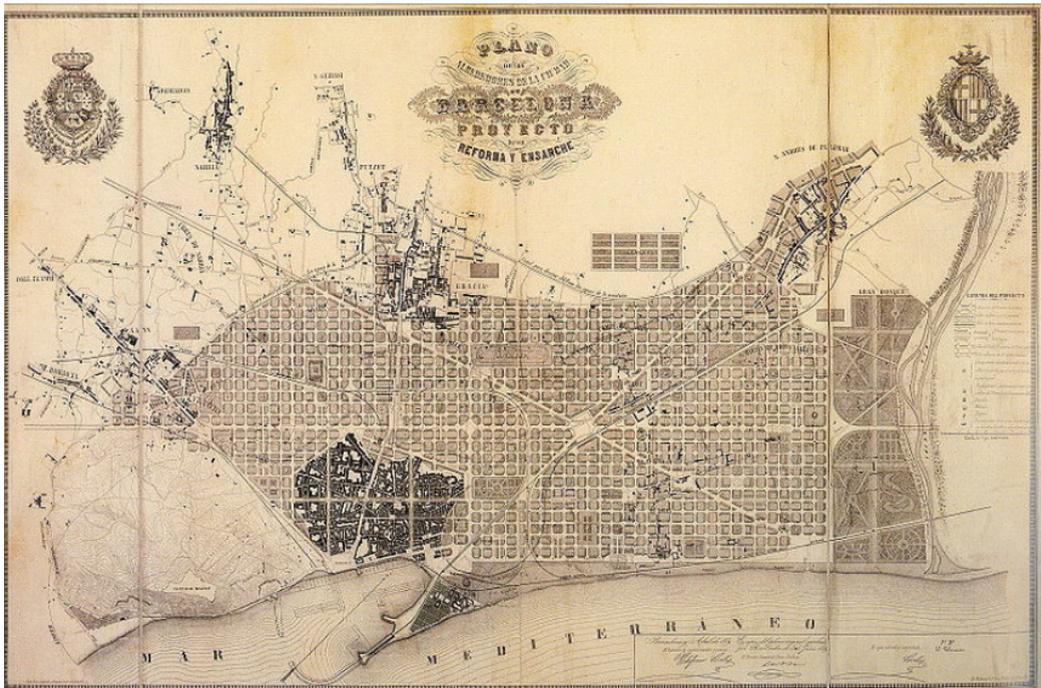


Figura 3. Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona de Ildefonso Cerdá. (Soria, 1999). Fuente: Soria i Puig, A. (1999). Cerdá, Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización.

tes de las naciones de la Europa mediterránea. Es lo que ocurre en Atenas con el Plan Keanthis-Schaubert de 1833 (Piñón, 1984), y en ciudades españolas como San Sebastián con el Plan Cortázar de 1864, Madrid con el Plan Castro de 1860 o el paradigmático Plan Cerdá de 1858.

Por regla general, las remodelaciones urbanas hechas a imitación de la napoleónica de París son muy inferiores al modelo. El plan de Haussmann es importante, principalmente, por la coherencia y la integridad con que se realiza; pero ningún otro planificador posee la energía del prefecto del Sena, y en ningún otro lugar se reproduce el encuentro de circunstancias favorables que permitan a Haussmann actuar simultáneamente en varios sectores, conservando la unidad de dirección.

Mención aparte merece lo que acontece en las ciudades de centro y norte de Europa. Las cosas se presentan de forma diferente porque, en estos países, con mucha frecuencia, las administraciones poseen el suficiente patrimonio de terrenos situados en los puntos más adecuados para la transformación de la ciudad.

Es lo que sucede en Viena, donde la antigua ciudad aparece todavía circundada por un amplio anillo de murallas, más allá de las cuales se han levantado nuevos barrios. En 1857, el emperador decide derribar las murallas y convoca un concurso para la remodelación del área, imponiendo a los proyectistas instrucciones precisas.

El Ring vienés permite incluir la ciudad antigua en el sistema viario de la ciudad moderna, como sucedió en París, y levantar los principales edificios públicos de la ciudad decimonónica en un espacio ancho y aireado, entre avenidas y jardines. Pero la operación está possibilitada, sobre todo, por la relativa pequeñez del núcleo antiguo. Lo mismo ocurre en otras muchas ciudades nórdicas, donde el centro tradicional se mantiene casi intacto dentro de un anillo verde que sustituye a las antiguas fortificaciones, como es el caso de Colonia, Leipzig, Lübeck y Copenhague.

Las realizaciones urbanas y de reforma interior anteriores al ensanche de 1887 en Valencia. La demanda de una nueva ciudad. Los comerciantes, artesanos y clases menes-



Figura 4. De izquierda a derecha. Vista de la calle de la Paz de Valencia, Casa Sagnier en calle de la Paz nº31 y 33. Arquitecto Francisco Mora. Fuente: Elaboración propia

terosas se agrupan con las clases medias profesionales en una presión por mejorar la ciudad, y obligan a las autoridades a introducir, con una prontitud no sospechada, las nuevas instalaciones sanitarias -alcantarillado, aguas potables, empedrado de calles, etc.

La alta burguesía que controla el poder local y que ha inaugurado una nueva era económica, quiere una nueva ciudad, su ciudad. Pero, llegados a este punto, el paso siguiente es fácilmente deducible, y las preguntas son inmediatas: ¿cómo va a ser esta nueva ciudad tan deseada?, ¿con qué medios e instrumentos legales podemos llegar a ella?

La respuesta no es fácil pero la burguesía valenciana puede encontrarla mirando lo que, en la misma dirección, han hecho en su entorno más próximo: Barcelona, Madrid y el resto de las grandes ciudades europeas. Los instrumentos que estas sociedades han utilizado para “progresar” y “modernizar” sus ciudades son el Ensanche y la Reforma Interior. Muy pronto, en Valencia se seguirán sus pasos aunque, ciertamente, introduciendo variables propias que dotarán a todas las actuaciones de un carácter bastante específico.

Las actuaciones de reforma interior. Se estaba en la certeza de que era necesaria una ampliación de la ciudad pero no se podía esperar a que la administración se dotara de la legislación necesaria para acometerla y, por otro lado, la presencia de las murallas coartaba cualquier intento. Por ello, se va procediendo, mediante pequeñas reformas y modificaciones, acondicionar el

escaso suelo disponible con los precarios medios existentes.

Se pueden tomar tres fechas clave a lo largo del siglo XIX como representativas de otras tantas fases en el proceso de evolución urbana. Son éstas las de 1804, 1836 y 1865, que marcan el comienzo de actuaciones en el espacio ciudadano, y corresponden, respectivamente a la supresión de los “fossars”, la desamortización de bienes de las comunidades religiosas y derribo de las murallas.

Las primeras actuaciones sobre el tejido urbano de Valencia fueron posibles a partir de la promulgación, en 1804, de una Real Pragmática que ordena la construcción de cementerios fuera de las murallas y la supresión de los interiores, alegando motivos de higiene y salubridad. Estas medidas supusieron la supresión de los numerosos “fossars” o cementerios urbanos anexos a las parroquias o conventos, intramuros de la ciudad. Eran numerosos los edificios religiosos que en los lugares más céntricos de la ciudad disponían de cementerios propios, por lo que al eliminarse éstos, fue factible modificar el trazado de las calles y plazas cercanas, abrir nuevas vías y disponer de espacios para futuras reformas.

Por esos años y alegando razones estratégicas que asegurasen la defensa de Valencia frente a la invasión francesa de los ejércitos de Napoleón, fueron derribados numerosos edificios situados extramuros de la ciudad, como la iglesia de la Soledad, junto a la Alameda, y el Palacio Real. Durante el corto período de dominación francesa, Suchet dispuso además de la creación del jardín del Plantío, la apertura



Figura 5. Plan de Ensanche de 1884 (aprobado finalmente en 1887) de los arquitectos José Calvo, Joaquín Arnau y Luis Ferreres. Fuentes: Llopis, A.; Perdigón I.; Taberner F. (2004) Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944). Vista aérea actual de Valencia. Fuente: www.googlemaps.com



Figura 6. De izquierda a derecha. Casa de los Dagones. Arquitecto José María Manuel Cortina Pérez. Mercado de Colón. Arquitecto Francisco Mora y Belenguer. Fuente: Elaboración propia

ra intramuros de la plaza de la Aduana, para la que se proyectó un espacio ajardinado: el Parterre, completado entre 1817 y 1826 con la creación del paseo de la Glorieta.

Una operación muy importante de reforma interior se llevó a cabo con el derribo del antiguo matadero en 1830, que dio lugar a la creación de la plaza del Cid o Redonda. Esta plaza es un perfecto ejemplo de plaza circular con arcos de entrada desde cuatro puntos distintos (Sola, 1979).

Los cambios políticos acaecidos a la muerte de Fernando VII, con el acceso al poder de la burguesía liberal y la Ley de Desamortización de 1836, trascienden al plano urbanístico para poner en disposición de la ciudad del espacio ocupado por los numerosos conventos desamortizados. En vísperas de la desamortización de Mendizábal, la ciudad y sus alrededores concentraban 46 conventos y monasterios. Sin embargo, no todos los conventos fueron desamortizados, ni todos los que lo fueron pudieron ser destinados libremente a modificaciones urbanísticas, ni siquiera a cubrir dotaciones muy necesarias.

Un hecho destacable en este período es la aparición de la iniciativa privada en el ámbito urbanizado, creándose nuevas calles y nuevas edificaciones en los terrenos pertenecientes a las clases más acomodadas. Facilitaba este proceso el hecho de que la administración, buscando una rápida industrialización del país, ofreciera facilidades de pago y rebaja en su precio a aquellos que quisieran instalar fábricas sobre terrenos desamortizados. Esta

medida, sin embargo, dio lugar más bien a una serie de ventas fraudulentas que beneficiaron a los comerciantes.

En conjunto, y en palabras de J. Brines (Brines, 1978) podemos concluir que “la disponibilidad de una extensa porción del casco urbano no fue aprovechada por el Gobierno central ni por el Ayuntamiento de Valencia para estructurar el área urbana de la capital por varias razones: en primer lugar por la inaplazable urgencia de cuarteles para el ejército que luchaba contra el carlismo. Por otra parte, los escasos recursos del Ayuntamiento hicieron inevitable una racionalización del espacio urbano de Valencia y una adecuación a las nuevas necesidades. Finalmente los agobios pecuniarios del erario público obligaron a vender casi todos los conventos, sin atender a las peticiones del Ayuntamiento”.

Ya en la segunda mitad del 1800, a la creación de la avenida paralela al recinto de la muralla se unen las nuevas medidas desamortizadoras motivadas por la Revolución de 1868 que tuvieron gran efectividad en el plano urbanístico. Así, por acuerdo de la Junta de Obras del Ayuntamiento se acordó el derribo de los Conventos de Santa Tecla y San Cristóbal para permitir el trazado de la calle de la Paz y la regularización de la del Mar (Rowe, 1978). La calle de la Paz con 16 m. de anchura ofrece al fondo la bella perspectiva de la Torre de Santa Catalina. En torno a esta calle se edificaron los primeros edificios burgueses de la ciudad. Debido a que su finalización se produce en las primeras décadas del siglo XX,



Figura 7. Casa Ferrer. Arquitecto Vicente Ferrer Pérez. Fuente: Elaboración propia

en ella se pueden encontrar ejemplos de todos los lenguajes arquitectónicos de la época, desde los primeros romanticismos hasta los últimos modernismos.

Coincidiendo con la expansión económica y bajo el aliento de la sociedad burguesa, en fechas muy tempranas, se van a introducir en Valencia todas las instalaciones urbanas y edificios públicos demandados por la sociedad y posibilitados por el desarrollo tecnológico. Como la Plaza de Toros (1860) o el Teatro Principal (1808) (Fran, 1990).

Génesis y desarrollo del Ensanche de Valencia. Durante el siglo XIX tiene lugar la concentración de tierras en manos burguesas, el “descubrimiento” de la naranja, la eclosión vitivinícola y el hundimiento de la industria de la seda. Todo esto determinará la acumulación de riquezas en las clases medias altas que se verán atraídas hacia las inversiones inmobiliarias, como una nueva forma de comercio.

Las epidemias de cólera de los años 1854 y 1855, la elevada densidad de población de los barrios interiores de la ciudad, la urgencia de más viviendas debido al fuerte impacto migratorio, la necesidad de mejora de las con-

diciones higiénicas y sanitarias y el aumento de los precios de los arrendamientos urbanos fueron condicionantes suficientes para el derrocamiento de las murallas de la ciudad (1865-1884) (Simó, 1971)

En diciembre de 1876, Alfonso XII firma una nueva Ley de Ensanche y pocos meses más tarde se aprueba el Reglamento para su ejecución. A partir de esta ley, los ensanches son considerados obras de interés público, con lo que se dispone de un instrumento de expropiación más eficaz que, unido a los sistemas de financiación y compensación también establecidos en la ley, resultaba esencial para la realización de los ensanches.

En la ciudad de Valencia, el Plan de Ensanche de 1884 (aprobado finalmente en 1887) de los arquitectos José Calvo, Joaquín Arnau y Luis Ferreres permitió la demolición de la Fábrica de Gas del Marqués del Campo y la ampliación de la ciudad a partir del eje de la calle Colón-Xàtiva-Guillem de Castro hacia el sur y el este. El Ensanche, concretamente la primera Agrupación, consiguió organizar las calles entre Colón, Ruzafa, Gran Vía y Llano del Remedio con el desarrollo de siete calles para-

lelas a la calle Ruzafa, cuyas longitudes iban decreciendo conforme se acercaban a la actual Plaza de América, y todas ellas atravesadas por el eje que suponía la calle Cirilo Amorós. En esta zona se generó una ordenación en planta basada en las cuadrículas del Plan Cerdá de Barcelona, lo que permitió edificaciones de una altura en la parte interior de las manzanas, destinadas principalmente a talleres, cubiertas y actividades de servicio. Esta zona también es llamada por otros autores como Ensanche de Colón o Ensanche de Cirilo Amorós, pero popularmente es conocida como el Primer Ensanche o simplemente, el Ensanche. La observación de un plano actual de Valencia denota inmediatamente la gran coherencia interna de esta área en contraposición a la “improvisación” que manifiesta el resto de la ciudad. Una de las causas que provocan esta impresión es la clara estructura del viario y su rotunda geometría. Por otro lado, sus edificaciones pertenecen a un determinado periodo temporal que se inicia alrededor de 1870 y finaliza en las primeras décadas del siglo XX, desplegando un muestrario de edificios modernistas que se entremezclan con otras corrientes europeas de finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Edificios eclécticos, neobarrocos, casticistas y racionalistas, conviven en el mismo marco urbano, creando un conjunto único en la ciudad; pero sobre todo hablar del Ensanche valenciano es sinónimo de Modernismo, y especialmente del estilo Sezession. (Fran, 1990).

3. CONCLUSIONES

Tras el desarrollo expuesto se puede concluir que: La reforma interior y el ensanche suponen dos potentes herramientas urbanísticas para planificar el crecimiento y ampliación de las ciudades, como se ha comprobado en las ciudades europeas inmersas en debates higienistas durante la segunda mitad del siglo XIX; París y su transformación suponen un hecho relevante y un referente para todas estas ciudades.

Las circunstancias de cada país y ciudad propiciaron que sus reformas tendieran únicamente a una reforma interior, como es el caso de París,

o por el contrario a un ensanche, como es el caso de Barcelona o incluso la combinación de ambas con más o menos influencia de una de ellas.

A principios del siglo XX, la arquitectura modernista irrumpe en Europa justo en el momento en que se están ejecutando los ensanches y/o reformas interiores de las diferentes ciudades. El modernismo tiene cabida en ese período porque coincide temporalmente con la ejecución de estas dos figuras urbanísticas.

En el caso concreto de la ciudad de Valencia:

La presión demográfica experimentada durante todo el siglo XIX y principios del XX constituyó un argumento a favor de la necesidad de una transformación física de la ciudad.

El fracaso evidenciado de las iniciativas de reforma interior, acometidas desde los momentos de la Desamortización, hace que la opción más adecuada al problema existente sea la creación de una nueva ciudad, el Ensanche.

El proyecto de Ensanche ha tenido una gran importancia para la ciudad de Valencia, encauzando su crecimiento, albergando una creciente población, y proponiendo un nuevo modelo de ciudad. Las primeras construcciones levantadas ya responden a unas tipologías nuevas que toman en consideración los criterios de las teorías higienistas, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos.

BIBLIOGRAFÍA

- Benévolo, L. (1980). *Historia de la Arquitectura Moderna*. Colección “Biblioteca de Arquitectura”, 4ª Edición. Traducida por Josep Quetglas, 1ª Edición, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1974, 968 páginas.
- Benito, D. (2000) *Arquitectura y Ciudad: Valencia en el siglo XX*. In *Arquitectura del siglo XX en Valencia*. Valencia: Instituto Alfons el Magnànim-Diputació de Valencia, p. 15-31.
- Brines, J. (1978). *El desarrollo urbano de Valencia en el siglo XIX, la incidencia de la Desamortización de Mendizábal*, en AA.VV. *Estudios de Historia de Valencia*, Valencia.
- Colegio Oficial de Arquitectos de Valencia. (1984). *El ensanche de la ciudad de Valencia de 1884*. Editorial Artes Gráficas Soler S. A.
- Corbin, J. L. (1996) *El Ensanche Noble de Valencia: Entre Colón y Gran Vía Marqués del Turia*. Valencia: Federico Doménech, 220 p.
- Fran, J.M. (1990). *Técnicas de rehabilitación. Soluciones*

- específicas a las lesiones existentes en los inmuebles del ensanche de Valencia de 1887*. Tesis doctoral. Repositorio de la Universitat Politècnica de València.
- Jiménez, C. (2014) *Análisis de las metodologías para la recuperación patrimonial de entornos urbanos protegidos*. Propuesta metodológica: desde los valores históricos a los nuevos modelos energéticos. Russafa desde el s. XIX. Tesis doctoral. Departamento de Expresión Gráfica de Arquitectura, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia. Enero 2014.
- Llopis, A. (1997) *Uniformidad urbanística frente a singularidad arquitectónica*. En *El Modernismo en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Centro Cultural La Beneficiencia-Diputación de Valencia, p. 21-43.
- Llopis, A.; Perdigón I.; Taberner F. (2004) *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*. *Faximil Edicions Digitals, Valencia*.
- Mestre, M. (2007) *La Arquitectura del Modernismo Valenciano en relación con el Jugendstil Vienés. 1898-1918*. Paralelismos y conexiones. Tesis Doctoral dirigida por Vicente Más Llorens y Christa Illera. Viena: Departamento de Proyectos Arquitectónicos de la Universidad Politécnica de Valencia y E 253: Institut für Architektur und Entwerfen. Abteilung Raumgestaltung de la Technische Universität Wien, Österreich. 629 p.
- Peñín, A. (1978) *Valencia: 1874-1959. Ciudad, Arquitectura y Arquitectos*. Valencia: Publicaciones de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Valencia. 259 p.
- Pérez, J. (1997) *La Arquitectura modernista valenciana*. In *El Modernismo en la Comunidad Valenciana*. Valencia: Centro Cultural La Beneficiencia-Diputación de Valencia, p. 45-79.
- Piñón, J.L. (1984). *Reflexiones sobre la idea de trazado en el Proyecto de Ensanche de Valencia de 1884*. En AA.VV. *El Ensanche de la Ciudad de Valencia de 1884*, Valencia, Centro de Servicios e Informes del COACV.
- Rowe, C. (1978). *Carácter y composición en Manierismo y Arquitectura Moderna, Barcelona*. Editorial Gustavo Gili.
- Simó, T. (1971) *Arquitectura Modernista en Valencia*. Tesis Doctoral dirigida por Felipe María Garín. Valencia: Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Valencia. 320 p.
- Sola, I. (1979). *Storicismo contra Modernismo*. Lotus nº23, Milán.
- Soria i Puig, A. (1999). Cerdá, *Las Cinco Bases de la Teoría General de la Urbanización*.
- Sorribes, J. (1983) *Crecimiento económico, burguesía y crecimiento urbano en la Valencia de la Restauración (1894-1931)*. Madrid: Fundación Juan March. 55 p.
- Taberner, F. (1987) *Valencia entre el ensanche y la reforma interior*. Valencia: Ediciones Alfons el Magnànim. 154 p.
- Taberner, F. (2007) et al. *Guía de Arquitectura de Valencia*. Valencia: Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.
- Vegas, F. (2000). *Análisis de la obra de cuatro arquitectos en la calle Cirilo Amorós*. *Arquitectura del siglo XX en Valencia*. Valencia: Instituto Alfons el Magnànim-Diputación de Valencia, p. 33-49.