



SOBRE LA READSCRIPCIÓN A FERNANDO NAVARRO DEL PLANO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA ATRIBUIDO A BENITO CHIAS

READSCRIPTION TO FERNANDO NAVARRO OF THE PLAN OF LAS PALMAS OF GRAN CANARIA ATTRIBUTED TO BENITO CHIAS

José Luis Gago Vaquero*

Recibido: 23 de marzo de 2018

Aceptado: 20 de agosto de 2018

Cómo citar este artículo/Citation: José Luis Gago Vaquero (2018). Sobre la readscripción a Fernando Navarro del plano de Gran Canaria atribuido a Benito Chías. *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 65: 065-005. <http://anuariosatlanticos.casadecolon.com/index.php/aea/article/view/10276>

Resumen: La reciente aparición de un plano borrador realizado por el arquitecto Fernando Navarro pone de manifiesto que él es el autor del plano que aparece en el volumen de «Cartas Corográficas» que se incluye en España regional. Esta readscripción da sentido y continuidad al trabajo realizado para el plano que publicara, en 1911, incluido en la Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria, de Rafael Enríquez Padrón.

Palabras clave: Plano, cartografía, 1911, readscripción, Las Palmas de Gran Canaria, Fernando Navarro, Benito Chías.

Abstract: The recent appearance of a draft plan made by the architect Fernando Navarro shows that he is the author of the plan that appears in the volume of Corograph Cards that is included in Regional Spain. This readscription gives meaning and continuity to the work done for the plan published, in 1911, included in the Guide to the city of Las Palmas and the Island of Gran Canaria, by Rafael Enríquez Padrón.

Keywords: Map, Cartography, 1911, readscription, Las Palmas de Gran Canaria, Fernando Navarro, Benito Chías.

Está generalizado atribuir los planos de la *España regional*¹, un trabajo conjunto, editado en cuatro volúmenes, por Ceferino Rocafort y Casimiro Dalmau, a Benito Chías y Carbó, comandante de ingenieros, en cuanto responsable del volumen que contiene las Cartas Corográficas, y así aparece en las referencias bibliográficas y documentales. La obra en sí es un cúmulo de datos y descripciones de todas las capitales de provincia y, a pesar de su extensión, en cuanto trabajo editorial, carece de las oportunas clarificaciones y referencias que le debían ser imprescindibles. Por ejemplo, se observa que en la portada del volumen se cita as como autor y se hace constar sin más precisión la colaboración de «otros facultativos»; tampoco se da cronología alguna sobre la fecha de impresión de cada volumen, a los que los especialistas consideran impresos, entre 1913 y 1919.

Resulta importante que se cite la participación de «otros facultativos» aunque no se especifique cuál era su cometido, pues bien podía tratarse de colaboradores de Chías en la realización de los planos o, por el contrario, eran los autores de planos concretos. Es preciso acudir a cada uno de los planos para observar que en algunos aparece una nota en la que se especifica que se trata de un documento preexistente que ha sido recabado para incluirse en la edición.

* Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Escuela de Arquitectura Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Campus de Tafira. 35017. Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34928451301; correo electrónico: jlago@ulpgc.es

¹ ROCAFORT, DALMAU y CHÍAS (1913-1919), s/n.

Desde esta perspectiva el contexto del volumen cambia considerablemente ya que es factible clasificar los planos en dos grupos: los que han sido revisados y los que no. Es decir, hay en total 50 planos, de los cuales 23 han sido facilitados y revisados por el ayuntamiento correspondiente, 17 solo revisados y 10 no lo han sido. Esta precisión da a entender que el coordinador del trabajo se puso en contacto con los ayuntamientos de las 50 ciudades y obtuvo documentación de 40 de ellas, teniendo que recurrir a otros medios para conseguir completar la colección.

Las ciudades que no enviaron ni revisaron su plano fueron Cádiz, Sevilla, Huesca, Teruel, Logroño, Gerona, Badajoz, Cáceres, San Sebastián y Barcelona, ciudad esta última para la que se recurrió a utilizar el magnífico plano de Federico Armenter, completado por sus hijos Ramón y Federico.

Queda claro, entonces, que 23 de los planos publicados no son obra de Chías ya que le fueron enviados desde los ayuntamientos correspondientes. De los 27 planos restantes no se sabe su procedencia independientemente de que fueran o no revisados por los ayuntamientos respectivos. Por tanto, es especulable su procedencia incluida la autoría de Chías. Un posible camino para el discernimiento de tal autoría podría ser la revisión de la totalidad de la obra realizada por el autor con anterioridad a las fechas de edición de la España regional y verificar si aparece alguno de estos planos. Otro método de aproximación podría consistir en la comparación técnica y gráfica de la representación de estos 27 planos y extraer conclusiones sobre concomitancias y diferencias entre ellos.

Partiendo de que el plano que interesa discernir en este trabajo es el de Las Palmas de Gran Canaria, que se encuentra entre los “facilitados y revisados” por el ayuntamiento, se deja pendiente la clarificación de tal asunto.

El plano en cuestión forma parte de un proceso de acercamiento al estado real de la ciudad que podemos considerar tiene origen en la superación del perímetro que constituía el espacio urbano y daba lugar a un plano en el que empezaba a interesar el territorio colindante y próximo, de modo que se perfilara la viabilidad de realizar ensanches. En Las Palmas de Gran Canaria será el plano de la bahía de Las Palmas de Riudavets, de 1879, con el que se empieza a representar el lado de la costa norte y proseguirá con el de López Echegarreta, de 1883, que sucintamente recoge el crecimiento que estaba surgiendo a modo de ensanche desurbanizado.

Será Laureano Arroyo quien, en 1898, ofrezca un primer levantamiento y representación más acorde con la realidad, aunque lo haga de manera gráfica muy intuitiva. En él se recogen cuestiones topográficas, territoriales, toponímicas y de propiedad, en algunos casos sin mucha precisión, pero mostrando y aclarando algunas cuestiones que hoy día pasan desapercibidas una vez edificados los terrenos.

Los escasos hitos existentes en la franja norte quedan recogidos en medio de caminos y fincas sobre las que han ido apareciendo las primeras construcciones periféricas y cuyos perímetros formalizarán el trazado de la futura ciudad. Las aportaciones del plano son tan eficientes que permite identificar cada uno de los edificios en las fotografías que le son coetáneas, lo que tiene como resultado un reconocimiento real del territorio y su primigenia ocupación.

Lo más importante del trabajo de Arroyo es que se trata de un plano y cumple, a la vez, con ser una propuesta de ensanche donde traza y distribuye áreas que se deben urbanizar por lo que se convierten en una herramienta de trabajo sobre la que poder pensar la ciudad. Sobre los trazos de tinta es posible ver algunas líneas a lápiz que denotan posibles ideas posteriores para acometer la expansión de un eje edificado entre la ciudad y el puerto².

² Las líneas a lápiz sobre el plano de Arroyo se consideran suyas dado que era de su propiedad y permaneció en manos de sus herederos hasta que fue expuesto e impreso como cartel con ocasión de la exposición *El Cabildo Insular y la ciudad racionalista*, en 1987.



Laureano Arroyo 1898 (autor).

El plano de Arroyo se puede considerar coetáneo del que levantara la Brigada Topográfica firmado por Wenceslao Carreño en 1899. Frente a aquel, se trata de un plano a línea sin ningún tipo de alardes gráficos, mayor concreción, fácil lectura y notables aportaciones, incluso temporales, al contar con edificios en construcción o recién construidos.

Aparte de la acotación por niveles de la topografía es relevante la representación de los caminos que muestran los sistemas de ocupación y movilidad existentes en el territorio y que ayudan a entender su antropización, señalando las servidumbres de paso entre las fincas y, a la vez, definiendo las principales propiedades.

La importancia de estos datos radica en que muchos de ellos terminaron convertidos en calles, incluso en el detalle que representa con precisión el desregle de los tramos que rompen la ortogonalidad de las actuales manzanas. Así pues, en estos caminos y los límites de propiedad subyace la peculiar geometría de buena parte de las calles de la ciudad que explican, en parte, las razones de su diseño.



Carreño, Brigada Topográfica 1899 (Juan Tous).

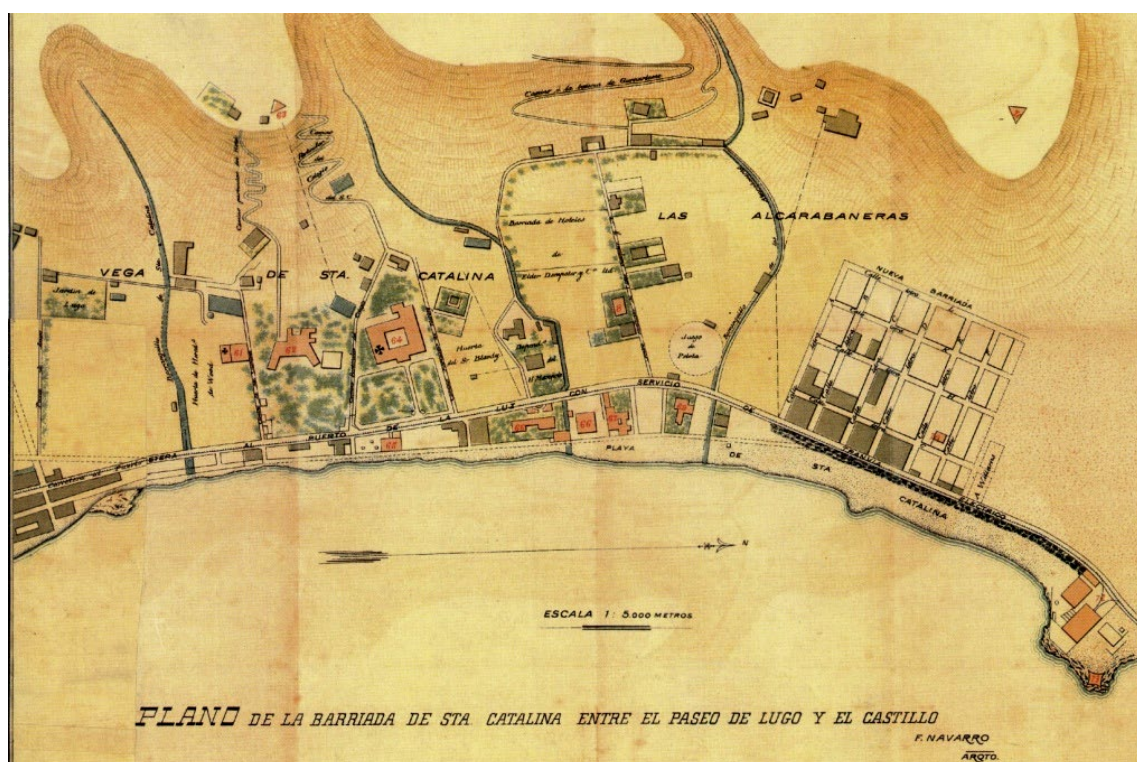
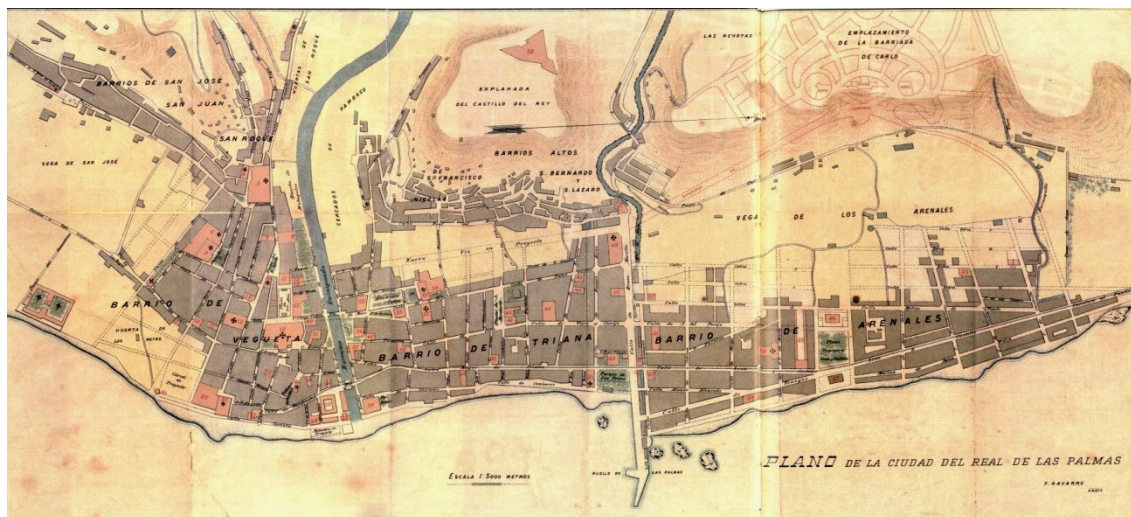
La labor de la Brigada Topográfica resulta irremplazable a partir de entonces y con el nuevo siglo se entra en una nueva etapa planimétrica y gráfica, como se puede comprobar en el primer plano que se edita de la mano de Fernando Navarro en 1911. Sabiendo que Navarro había asumido el cargo de arquitecto municipal en 1910, es posible interpretar su realización a que quisiera contar con un plano actualizado y completo de la ciudad, desde Vegueta al Puerto, al igual que había hecho Arroyo, su antecesor en el cargo, con la intención de visualizar el espacio urbano y el potencialmente urbanizable, así como el estado en el que se encontraba la ciudad.

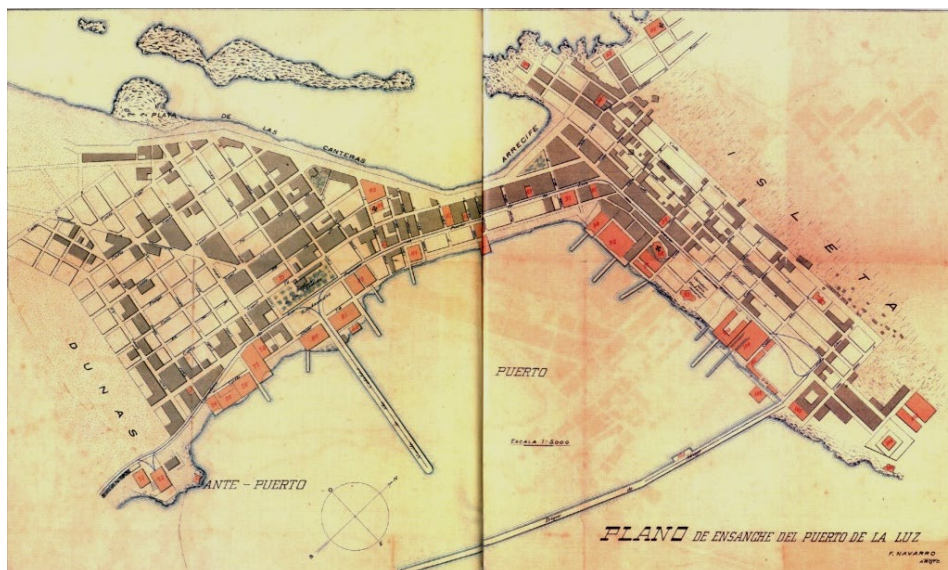
Pero hay que señalar que no es muy creíble esta versión ya que no existe un plano original urbanístico que fuera utilizado por los servicios municipales. Más bien parece el resultado de un encargo que pretendía servir de plano-guía, de lo que hay certeza hay certeza pues en el único sitio en que se puede localizar un ejemplar de esta versión es incorporado a la *Guía de la ciudad de Las Palmas y de la Isla de Gran Canaria*, de Rafael Enríquez Padrón, que fue publicada en 1911 por Juan Vidal en Barcelona.

Esta posibilidad toma cuerpo al estar organizado en 3 fragmentos y contar con 107 indicadores que cubren la ubicación de los principales edificios de la ciudad e, incluso, de aquellos aún no construidos. Por tanto, este plano tiene como característica no ser un documento urbanístico sino urbano, es decir, un plano de la ciudad realizado por encargo y cuyo fin era ser editado y difundir masivamente la planta de Las Palmas de Gran Canaria.

Sopesadas las dos opciones, algo tienen ambas que no terminan de ser completamente creíbles ninguna de ellas. Por una parte, el plano contiene una serie de trazados que responden a propuestas urbanas de ensanche, como pueda ser en Arenales, Alcaravaneras y el Puerto; y de áreas de expansión de la ciudad en la meseta superior y sus posibles viales de conexión. No parece muy oportuno que en el plano-guía de una ciudad se incluya este tipo de información tan ficticia y falta de criterios de fiabilidad ya que da lugar a confusiones innecesarias.

Por todo ello es menester entender que no se trata de ninguna de las dos opciones sino de ambas a la vez. El arquitecto dibuja un plano actualizado sobre los previos con destino a una publicación turística y su posición de arquitecto municipal le permite ampliar el campo de la información e incorporar, con ánimo a mostrar una ciudad en crecimiento, otros procesos de expansión que considera imparables a fin de darle mayor vigencia temporal al documento.





Fernando Navarro 1911 (Juan Tous y autor).

A falta de mayores certezas sí se puede argüir que surgen otras incertidumbres cuando se compara con el plano de la *España Regional*, que como ya se ha dicho, en ningún momento establece quiénes fueron los facultativos colaboradores de dichas cartas. Sin duda alguna fue Navarro el encargado de responder a la demanda que hiciera Chías al Ayuntamiento para la obtención de un plano de la ciudad. Como ya se ha visto la municipalidad no contaba con tal documento, pues el de Arroyo estaba desfasado documental y gráficamente, y el de la Brigada Topográfica resultaba escaso por tratarse de un simple levantamiento.

Ante tales circunstancias resultaría obvio tomar en consideración el plano turístico de 1911 y dejar en manos de Navarro su oportuna revisión para ajustarse al nuevo destino al que iba. Esta es la razón por la que hay tantos detalles de coincidencia entre los dos planos y que las semejanzas y diferencias entre ellos no pueden deberse a la manipulación del proceso de copiado, sino el resultado de las decisiones tomadas por un técnico que conocía el estado de la ciudad y sus futuras modificaciones, lo cual no podía hacerlo cualquiera salvo el arquitecto municipal.

Los planos difieren también en su tamaño y presentación. El primero está organizado en 3 fragmentos: Vegueta-Triana-Arenales, Ciudad Jardín-Alcaravaneras y Guanarteme-Puerto-Isleta, mientras que el segundo es uno único dibujo que ha sido cortado en dos para poder encajarlo en el formato del libro. Esta diferencia supone un cambio sustancial entre ellos que refleja un distinto objetivo para su uso. En la *guía* cada segmento urbano tiene un fin en sí mismo y no induce a pensar que existe una continuidad urbana con los otros o, al menos, lo hace de forma poco comprensible. En el plano de la *Regional* las dos partes del plano se disponen en una misma doble página y se ve, perfectamente, que existe continuidad entre ellas, además de que hay una única leyenda para todo él.

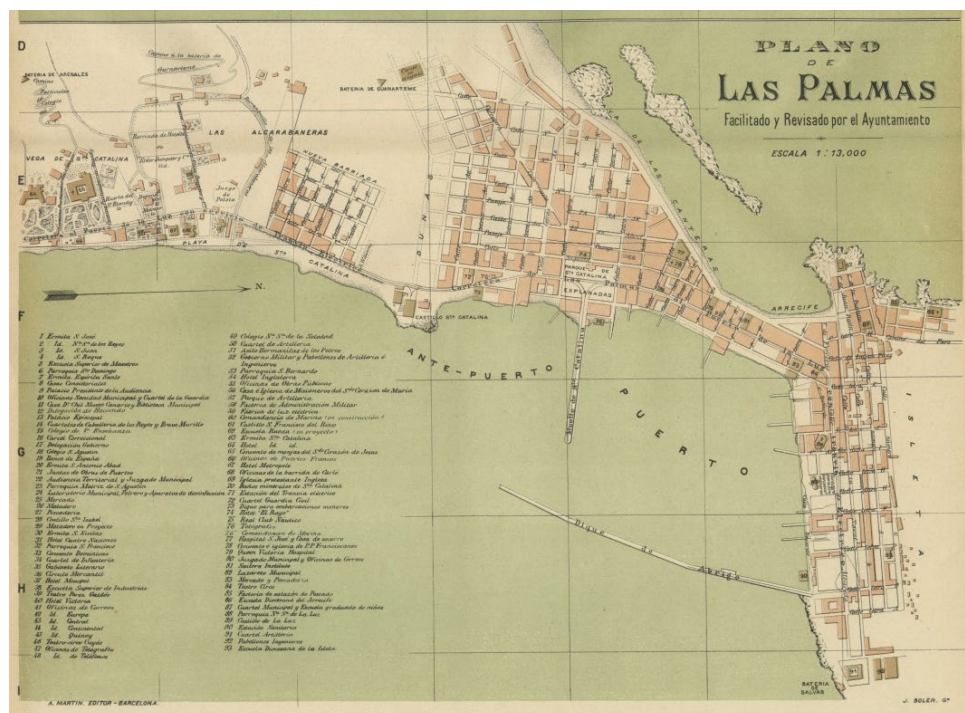
Otra diferencia es que las líneas de trazo de ambos planos no definen de igual manera las manzanas del ensanche lo que supone en consecuencia un conocimiento directo de la situación prevista para ellas. El número de indicadores de cada plano difiere pues, mientras que en el primero se citan 107 referencias, en el segundo solo hay 93.

El plano de “Las Palmas” es, junto con el de Palma de Mallorca (y el de San Sebastián, en que se marcan solo 3 edificios), el único que cuenta con un listado de edificios singulares de la ciudad dispuestos en una leyenda, con denominación y numeración correlativa, mientras que en el resto se ha impreso sobre el solar de los edificios su denominación.

Se ha de señalar que entre los dos planos se detectan 10 diferencias que resaltan los edificios mediante cambio de color y numeración identificativa, que se corresponden con 9 edificios públicos y los números 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68 y 69. La numeración difiere entre los dos planos de Navarro por lo que se concluye que es la del plano de la *España regional* de 1915 la correcta, que se concretaría como sigue:

- 61- Ermita de Santa Catalina (nº 63 del plano de 1915)
- 62- Hotel Santa Catalina (64)
- 63- Batería de Arenales (sin numeración en el plano de 1915)
- 64- Colegio Sagrado Corazón (65)
- 65- Oficinas de Puertos Francos (66)
- 66- Hotel Metropol (67)
- 67- Oficinas de la Barriada de Carló (68)
- 68- Iglesia Protestante Anglicana (69)
- 69- Baños minerales de Santa Catalina (70)

La explicación de tales cambios se ha de entender como revisión de la leyenda publicada 5 años antes y a fin de actualizar la información.



Fernando Navarro 1915 (anteriormente atribuido a Benito Chías 1914) (*España regional*).

Asumida esta readscripción se puede añadir información complementaria extraída de un plano borrador, desconocido hasta ahora y fechado en 1915, que sin lugar a dudas sirvió de base para la realización de la versión publicada en la *España regional*. Este dibujo previo resulta decisivo pues adelanta la fecha de edición del tomo de planos al menos a 1916.

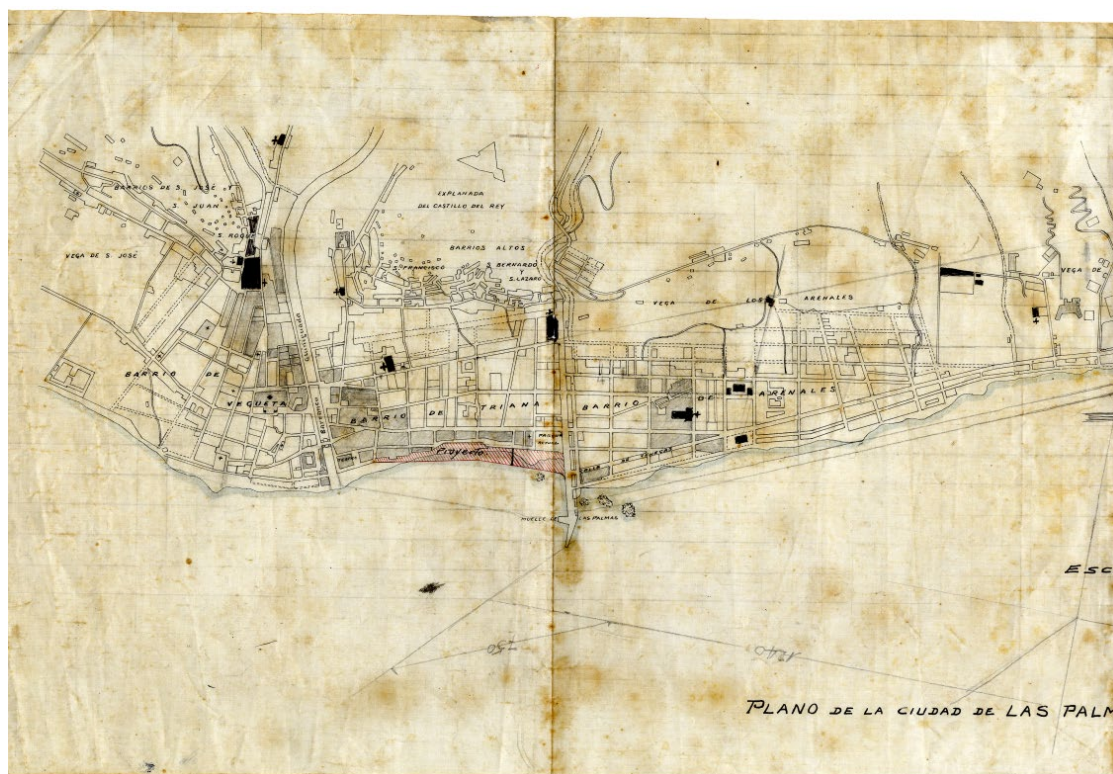
Se trata de un plano anónimo aparecido en el mercado anticuario local, sobre tela encerada, que contiene en su totalidad todos los detalles del plano atribuido a Chías, además de una inscripción que lo data el 14 de noviembre de 1915.

Lo primero que llama la atención es que es un plano único, que no es posible fragmentarlo en tramos diferenciados a no ser que se corte de manera circunstancial por donde se estime oportuno. En segundo lugar, se aprecia que en la zona del puerto se han rellenado algunas manzanas con manchas para manifestar los solares construidos. Este tratamiento no es consecuente con el dado en el plano turístico, que parece ser su negativo, aunque más parece tratarse de una revisión del proceso de edificación llevado a cabo en la zona.

Por último, señalar que la rotulación de los barrios coincide con la que tienen sendos planos, salvo en algún nombre, por lo que queda excluida la posibilidad de que hayan sido copia el uno del otro lo que confirma que tienen un origen común. Además, no figura ningún tipo de cartela o numeración para identificar los edificios, algo que es entendible por no ser un plano definitivo sino un plano base a partir del cual se podrían realizar copias sucesivas y mejoradas sin tener que recurrir a trabajos *ex novo*, diversificando las soluciones y destinos de acuerdo con el fin que se quisiera.

Respecto a las fincas se pueden leer en algunos casos los nombres de los propietarios, aspecto que no es normal que se trascribiera si hubiera habido otro autor.

La circunstancia de ser un plano base demuestra que se había concebido por un técnico local que requiriera un documento versátil con el que poder elaborar distintos trabajos, algo muy propio de un técnico municipal o un arquitecto en su estudio para preparar con facilidad las memorias o la ubicación de los proyectos que redactaba. Ante tantas evidencias no queda más remedio que considerar a Fernando Navarro como autor de los planos de 1911 y 1915 y conceder a Chías su compilación para completar la colección que consta en la *España regional*.

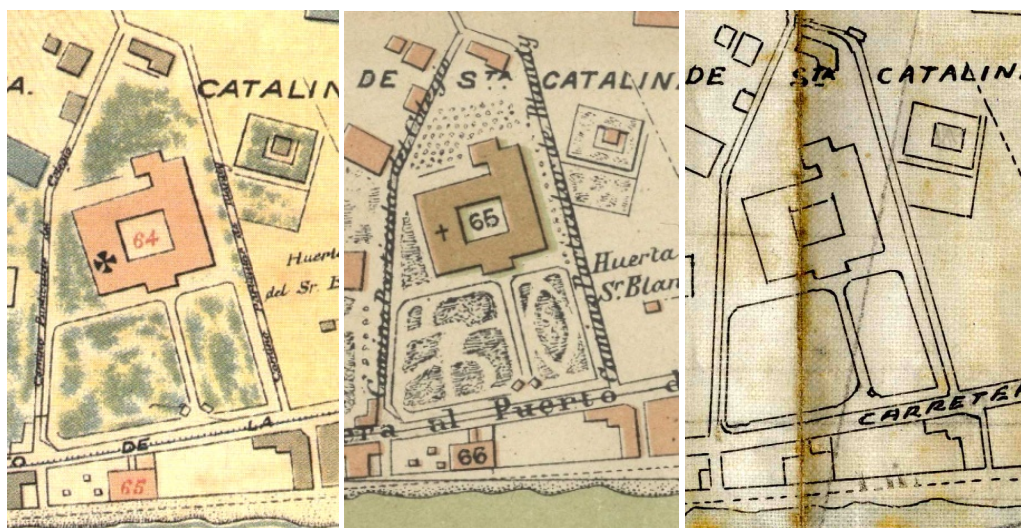


(autor)

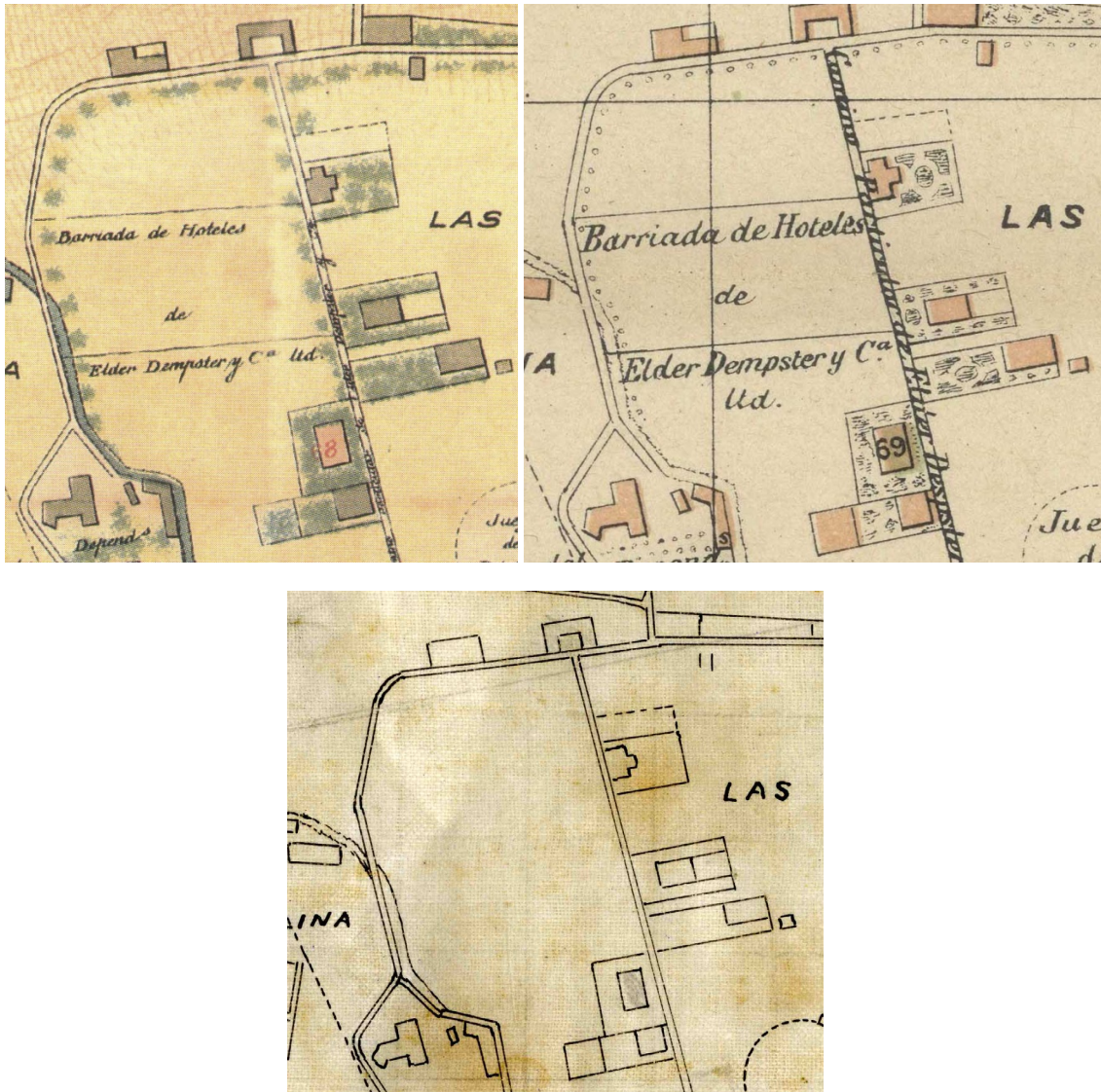


Detalle del plano base de Navarro. 1915 (autor).

Las Palmas 14 Noviembre de 1915.



Detalle comparativo del Colegio del Sagrado Corazón y la finca de Blandy: Navarro 1911, Navarro 1915 y plano base de Navarro (autor).



Detalle comparativo de la finca Elder de Ciudad Jardín: Navarro 1911, Navarro 1915 y plano base de Navarro.

REFERENCIAS

- ROCAFORT, C.; DALMAU, C.; CHÍAS y CARBÓ, B. (1913-1919). *España regional*. Barcelona: Editorial de Alberto Martín, S.A.
- TOUS MELIA, J. (1995). *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*. Madrid: Cabildo de Gran Canaria.