

ANTONIO PALACIOS Y EL PROYECTO PARA LA NUEVA RÚA GALICIA EN SANTIAGO DE COMPOSTELA (1932). IMAGINAR UNA CIUDAD HISTÓRICA VIVA Y ARMÓNICA EN EL CONTEXTO DEL REGIONALISMO

ANTONIO PALACIOS AND THE PROJECT FOR THE NEW RÚA GALICIA IN SANTIAGO DE COMPOSTELA (1932). PICTURING A LIVING AND HARMONIOUS HISTORIC CITY IN THE CONTEXT OF REGIONALISM

Jesús Ángel Sánchez García^{1,a} 

¹ Universidade de Santiago de Compostela, España

 a:jesusangel.sanchez@usc.es

Finalizaba el año 1932 cuando los compostelanos encontraron en las páginas de los diarios locales la convocatoria para asistir el 31 de diciembre, en el salón de actos de la Facultad de Medicina, a la presentación del proyecto para la nueva “Rúa Galicia”. Anunciada como la “principal arteria” para el futuro inmediato de la ciudad, esta avenida debía resolver los problemas derivados tanto del tráfico ordinario como de una creciente afluencia de turistas, que ya por entonces accedían en vehículos, coches particulares y también autocares, hasta el corazón de la ciudad histórica. Al igual que en otros diseños e ideas para distintas ciudades de Galicia -Vigo, Vilagarcía de Arousa, A Coruña, Pontevedra-, Antonio Palacios regalaba el proyecto a las autoridades municipales, esperando así facilitar los primeros pasos para su aprobación y puesta en marcha. La idea debió gestarse durante sus conversaciones con el alcalde republicano Raimundo López Pol (1931-1934), al convenir ambos en la necesidad de buscar una alternativa al impacto de los nuevos medios de transporte que invadían la trama de las estrechas e irregulares rúas compostelanas. Con la ambición característica en todas sus propuestas, el arquitecto expuso en aquella conferencia una compleja intervención que aunaba la modernización viaria con la potenciación del papel de Santiago como enclave turístico, creando un eje residencial y comercial de 300 m de longitud para el nuevo acceso desde el nudo de Porta Faxeira hasta el Obradoiro ([fig. 1](#)). La previsión de reservar solares en los que emplazar nuevos edificios públicos, de manera que toda la operación generara beneficios para las arcas municipales y aliviara el preocupante paro obrero en la ciudad, reforzaban los argumentos de interés económico igualmente tenidos en cuenta.

Fig. 1. Alzado oriental y planta de la “Rúa Galicia”, 1932



(Museo do Pobo Galego)

La Memoria mecanografiada y con ilustraciones que acompañó la entrega de los planos, conservada en el Archivo Histórico da Universidade de Santiago¹, está organizada en secciones que contienen la justificación para la nueva vía, la explicación del trazado y composición arquitectónica -este apartado el que ocupa mayor número de páginas-, la relación de planos, el presupuesto y los medios para llevarla a cabo. Es innegable el interés y relevancia de un diseño que habría producido un gran impacto en el conjunto histórico más monumental y de valor artístico universalmente reconocido en Galicia. Ahí radica la principal justificación para reproducir y analizar la reflexión textual y gráfica de Antonio Palacios al entrecruzar la percepción estética con las mejoras de modernización que necesitaba Compostela. En el contexto de la cultura urbanística y las restauraciones aplicadas a las ciudades históricas en la Europa de aquellas primeras décadas del siglo XX, los procesos de reforma interior, embellecimiento y extensión de las viejas ciudades se estaban dotando de enfoques más amplios para gestionar una protección a escala de conjuntos, excediendo la categoría de los monumentos históricos, y los nuevos criterios que debían garantizar la preservación estética mediante ordenanzas y reglas². Por tanto, no se trata de condenar ni ensalzar ideas que se verían arrinconadas por las posiciones consolidadas desde la segunda mitad del siglo, esto es obvio, pero sí confrontar lo argumentado en la Memoria con las contribuciones teóricas e intervenciones que pudo conocer Antonio Palacios, contextualizando su proyecto en el complejo campo abierto para conservar las viejas ciudades europeas ante los procesos de modernización, mejoras viarias y exigencias de higiene, sin olvidar el fundamental papel de la creciente expansión del turismo.

Conviene llamar la atención sobre la circunstancia de que Antonio Palacios introduzca en varias ocasiones términos referidos a la “extraordinaria responsabilidad artística” que suponía el desafío de conciliar las nuevas dinámicas del progreso económico con la conservación de los rasgos estéticos de una Compostela que apreciaba y destacaba entre las principales “ciudades

de arte” europeas. Cerrada la brillante etapa de sus grandes edificios para Madrid con la inauguración del Círculo de Bellas Artes (1919-1926), el arquitecto había recuperado el interés por trabajar en Galicia gracias a una serie de encargos que le llevaron a abrir estudio en Vigo, donde ultimaba el plan de reforma interior y ensanche que entregó igualmente en diciembre de 1932, a la vez que concretaba proyectos como el Templo de la Paz en el monte da Guía, varios chalés en Praia América, o el Templo Votivo del Mar en Nigrán, cuya primera piedra se puso precisamente en noviembre de 1932³. Algunas ideas esbozadas desde los años diez para la conservación de ciudades monumentales como Salamanca y Toledo⁴, junto con la propuesta plasmada en dibujos acuarelados para unir el cerro de la Alcazaba con el centro histórico de Málaga⁵, se cuentan entre sus experiencias previas a la hora de reflexionar y proponer los modos más pertinentes para introducir nuevas construcciones en las ciudades históricas.

En Galicia la primera oportunidad para extender sobre su mesa de trabajo el reto de proyectar un nuevo tejido para un casco antiguo había surgido precisamente en 1926, cuando el obispo Florencio Cerviño le había pedido ayuda para una reforma en el Pórtico del Paraíso de la catedral de Ourense que el arquitecto completó con recomendaciones orientadas a restaurar la catedral y, ante todo, replantear el acceso principal mediante una nueva escalinata y plaza ante la fachada occidental⁶. Ahora bien, el caso de Santiago de Compostela implicaba una responsabilidad de la máxima exigencia para un Antonio Palacios que se enorgullecía de su condición de académico de la Real de Bellas Artes de San Fernando, tal como rubricó su Memoria, y que en 1930 se había adherido públicamente a la idea lanzada por el erudito local Celestino Sánchez Rivera con el fin de declarar la ciudad histórica como monumento nacional. Ampliando el alcance de esta iniciativa, Palacios había ido más allá al manifestar su convencimiento sobre la dimensión patrimonial universal de Compostela, en lo que representa una anticipación para la categoría concedida en 1985 por el comité del Patrimonio Mundial de la UNESCO: “urbe insigne, que por tal, ya no pertenece solamente a una comarca o nación, si no al tesoro cultural del mundo entero”⁷.

Anclado en la apuntada valoración de Santiago de Compostela como “ciudad de arte” -el equivalente al concepto de *ville d’art* acuñado por los franceses-, el pensamiento de Antonio Palacios sobre la ciudad histórica la asimilaba a una compleja pieza artística, una verdadera “obra de arte”, y, a la vez, un contenedor de otras obras artísticas, superando así una categoría de ciudad-museo que, en cambio, encerraba otras connotaciones de cariz negativo por la asociación con situaciones de inmovilidad, congelación en el tiempo y muerte, tal como él mismo había señalado para Toledo⁸. Compostela era un caso bien distinto. Palacios la categorizaba dentro del selecto grupo de ciudades europeas en las que una condición de realidad arquitectónica y artística singular coexistía con el dinamismo de una “ciudad viva” – “ciudad de vitalidad presente que no es posible contener”⁹–, por lo que era imperativo conciliar sus esencias y permanencias con los cambios exigidos ante los diferentes procesos de modernización en curso¹⁰. Para resolver este reto, su pensamiento se orientaba desde luego a la salvaguardia de una imagen urbana y sus valores estéticos, recurriendo a estrategias proyectuales que lograran la armonización con los elementos formales ya presentes en el conjunto histórico mediante la interpretación y reelaboración de componentes vernáculos; en palabras del autor de la propuesta, no encontraba otro camino más que someterse a la «euritmia total» detectada en la ciudad, algo que, como se verá, concuerda con las pautas dominantes para este tipo de intervenciones en la Europa del primer tercio del siglo XX¹¹. En su preocupación por alterar lo menos posible la fisonomía urbana sedimentada durante siglos, el arquitecto daba continuidad a las aportaciones de los autores que desde el siglo XIX a las primeras décadas del XX habían teorizado sobre el objetivo de mantener la belleza de las

viejas ciudades: John Ruskin, William Morris y Camillo Sitte alertando sobre los peligros del progreso, las tendencias regularizadoras y la monotonía en los nuevos trazados, pero también Charles Buls, Werner Hegemann y Raymond Unwin como principales paladines de unos criterios de respeto a la belleza heredada y lo pintoresco en compatibilidad con los objetivos de circulación, higiene y comodidad irrenunciables conforme la vida urbana se hacía más compleja¹².

En Compostela no era la primera vez que un técnico sentía esa misma inquietud sobre cómo mantener el aspecto tradicional de la ciudad histórica ante la dinámica de nuevas construcciones. El arquitecto municipal Constantino Candeira había expresado ideas similares al regreso de un viaje realizado en el verano de 1924, después de visitar ciudades centroeuropeas como Berna, Friburgo y Núremberg¹³. Otras posiciones y polémicas aireadas en la prensa local, desde las críticas por los derribos de soportales a las reacciones ante la generalización del cemento en pavimentos y fachadas –“bárbara oleada de cemento” en palabras del propio Palacios¹⁴-, constatan hasta qué punto en las primeras décadas del siglo XX significadas personalidades comenzaron a elevar sus voces para apuntalar unos criterios conservacionistas que, una vez asumidos por las autoridades, debía evitar los más indeseados impactos de la modernidad¹⁵. Entre los integrantes de la corporación que encabezaba Raimundo López Pol, su teniente de alcalde José Pasín Romero, otro de los valedores para el proyecto de la “Rúa Galicia”, trabajó para frenar la degradación de los soportales tradicionales y lograr mayor calidad en la urbanización de las barriadas y zonas de expansión en un municipio que en 1925 había anexionado al vecino de Conxo¹⁶. Desde una posición pragmática y flexible que superaba la limitada óptica conservacionista, la propuesta de Palacios para la “Rúa Galicia” compartía premisas y soluciones ya presentes en el proyecto de la plaza de San Martín de Ourense, donde había aplicado la misma lógica para responder al doble objetivo de integrar unas necesidades funcionales con la preservación de rasgos y fisonomías típicas mediante la creación de una escenografía urbana atenta a las potenciales impresiones visuales de los viandantes. Sus razonamientos y soluciones seguían la estela de las lecciones de Sitte¹⁷, pero también de las tendencias del regionalismo y el *Civic Art* que el arquitecto conocía y adoptaba como guía para estas complejas reformas en el corazón de dos “ciudades de arte”¹⁸.

De acuerdo con los debates verificados desde los años del cambio de siglo, Palacios estaba bien informado acerca de la praxis restauradora que imperaba en el contexto internacional, lo que le habría inclinado a mostrarse partidario de favorecer la reactivación de las distintas herencias de la historia y tradición locales, conectando directamente estas propuestas de intervención urbana con sus proyectos regionalistas desde el giro tomado en 1918¹⁹. Con sólido apoyo en la experiencia acumulada durante sus viajes por Europa, en los razonamientos esgrimidos para el tratamiento de las construcciones que debían flanquear la “Rúa Galicia” se detecta una gran afinidad con las reivindicaciones promovidas en Francia por la *Fédération des Sociétés Françaises d'Architectes* al reclamar en 1919 el respeto a las tradiciones locales y el empleo del lenguaje proyectual del regionalismo al hilo de los debates para actuar sobre las ciudades bombardeadas en la Primera Guerra Mundial²⁰. El otro vector que confluía para esa valoración de la estética de las viejas ciudades y los proyectos de reconstrucción y restauración que contribuyeron a afianzar el discurso regionalista se identifica en el protagonismo otorgado a la mirada del turista desde los años del cambio de siglo, conduciendo a intervenciones ambientalistas para armonizar los nuevos edificios levantados en lugares históricos ya convertidos en reclamos y puntos de paso ineludibles para los visitantes en ciudades como Roma, Venecia o Florencia²¹.

Desde estos presupuestos es comprensible el rechazo de Antonio Palacios hacia las políticas de renovación burguesas, las dominantes en la segunda mitad del siglo XIX, incluyendo todo el abanico de operaciones de saneamiento, derribos de lo despreciado por obsoleto y apertura de ejes de circulación cortando el tejido de las viejas ciudades²². Como derivación de aquellas prácticas, el arquitecto porriñés se posicionó también en contra de la planificación de grandes avenidas atravesando cascos históricos, al modo que se había procedido para la pionera Gran Vía de Colón de Granada, aprobada definitivamente en 1894 y condenada por Palacios como “caso criminal”²³; lo mismo cabría afirmar con respecto al traumático impacto de las obras de la vía Laietana, emprendidas en Barcelona desde 1908²⁴. La única excepción contemplada por Palacios, esta vez siguiendo el modelo de modernización excéntrica a un casco histórico, se identificaba con la apertura de la Gran Vía madrileña, en obras desde 1910, en este caso sí admitida por su tono cosmopolita como una de las inspiraciones para la otra “Rúa Galicia” que en el plan de reforma interior para Vigo ascendería desde el borde marítimo hasta el promontorio de O Castro, introduciendo un potente *percement* presentado formalmente con la unidad de estilo, calidad estética y monumentalidad derivadas del urbanismo *Beaux-Arts*²⁵. Al proponer el arrasamiento de la práctica totalidad del casco viejo vigués, Palacios argumentaba la carencia de valores históricos o estéticos a tener en cuenta; bien al contrario, en ese plan para Vigo reconocía haber procedido con la misma radicalidad que en las propuestas para Madrid, conservando únicamente el hito monumental de la Colegiata neoclásica y sacrificando el resto de las preexistencias en aras de una visión utópica que priorizaba el dinamismo económico y las nuevas instalaciones en las zonas a urbanizar como puerto de viajeros, puerto pesquero y zona de edificios institucionales y públicos²⁶.

La confrontación entre vieja y nueva ciudad latente bajo la ambiciosa visión metropolitana para el Vigo del futuro no era aplicable en los tejidos de ciudades históricas escasamente inmersas en las dinámicas industriales y cada vez más reorientadas al disfrute de los turistas, como ocurría en Ourense y, muy especialmente, en Santiago, dónde confluían turistas nacionales y extranjeros que ya comenzaban a desembarcar desde los cruceros que atracaban en el puerto vigués. En estas “ciudades de arte” Palacios no albergaba dudas al descartar los trazados ordenados con uniformidad y rígida regularidad, flanqueados por edificios construidos con nuevos materiales que, a su modo de ver, entraban en conflicto con la fisonomía tradicional²⁷. Entre las ciudades que pudo haber visitado, Reims con la rue Libergier para nuevo acceso a la catedral, o Lovaina con la avenida Dirk Boutsiaan hacia la iglesia de Sint-Pieterskerk -dos intervenciones posteriores a las destrucciones de la Primera Guerra Mundial-, encarnaban el tipo de desafortunadas intromisiones frente a las que convenía plantear la alternativa de trazados y lenguajes armonizados con la trama y estética dominantes en los cascos históricos. En cambio, el trozo más moderno de la Spitalgasse de Berna, tendido para enlazar la estación de ferrocarril con la vieja ciudad mediante una cadena de edificios asoportados, pudo ser uno de los modelos conocidos en sus viajes, incluyendo como lección suplementaria el aprovechamiento de hitos visuales que generan perspectivas y secuencias en el recorrido urbano, caso de la Käfigturm que precede a la torre del reloj o Zytgloggeturm para marcar el ingreso a la ciudad medieval²⁸.

Otro plausible modelo para la propuesta de “Rúa Galicia” en Compostela se localizaría en la ciudad de Núremberg antes citada. La reforma abordada en 1907 para abrir una nueva puerta adosada a la torre medieval conocida como Laufer Schlagturm, muy estimada por los habitantes locales, sirvió para garantizar una moderna vía de entrada al centro de la ciudad histórica desde el este, descongestionando y redirigiendo tráficos, incluida la línea de tranvía, bajo los arcos de la edificación que ocupó el lugar de la muralla, aquí tratada en un

historicismo neomedieval. Recogida con ilustración específica en el libro de Werner Hegemann *Der Städtebau* (1913)²⁹, esta modernización viaria en un borde de casco histórico conectaba y armonizaba con el tejido preexistente gracias a un trazado irregular asimilable al de las calles intramuros, hoy alterado por nuevas edificaciones posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Además, de nuevo reaparece el elemento sorpresa habilitado por los pasos bajo un edificio transversal, a la manera de los arcos en “cabalgavía” planeados por Palacios tanto en Málaga como en Ourense y Santiago³⁰.

Conviene detenerse en ese recurso al gran arco que en la “Rúa Galicia” filtra y encamina al visitante hacia el tramo final e ingreso a la plaza del Obradoiro, inspirado entre otros ejemplos históricos por el arco bajo el palacio de Gelmírez, si bien ahora concebido para deparar la sorpresa de la visión de la fachada occidental de la Catedral. Representaría el colofón arquitectónico que mejor expresa las intenciones de Antonio Palacios en su propuesta, ya que, como confirma en la Memoria, todo el pintoresquismo del trazado y alzados diseñados para la “Rúa Galicia” conducían y se subordinaban a la apoteosis de ese efecto escénico inteligentemente reservado para la meta del trayecto, potenciando así la calidad de la percepción y experiencia subjetiva de los visitantes. Dirigiendo esas miradas en oblicuo, al modo de otras magnas perspectivas barrocas, se desvelarían finalmente los monumentos que dejarían la más profunda impresión en los modernos peregrinos:

Toda la atención se concentrará en el fondo de la gran Plaza, una de las más hermosas del Mundo. Y esta es precisamente a mi ver, una de las fundamentales razones de ser de la creación de esta “Rúa Galicia” pues, en efecto, se alcanzará la impresión suprema del máximo disfrute de la belleza de la Basílica Apostólica en su fachada del Obradoiro, pues, si actualmente queda amortiguada y como marchita esa emoción, al entrar, de costado, el espectador en la Plaza, de tal modo que cuando llega a situación ya el principal efecto se ha malogrado, ahora, con la traza de esta calle, la insuperable composición de Casas Novoa, en la que, al decir de Otto Schubert, el barroco Español llega a su más alto grado de belleza, el viajero quedará fulminado de impresión, al enfrentarse, de repente, con ella y con los otros dos monumentos principales de la Plaza dejando, precisamente a su espalda, el menos importante³¹.

Sin ánimo de repetir lo ya explicado en otros análisis previos³², la atención a las condiciones históricas del *locus*, el respeto a las lógicas y tradiciones constructivas de la ciudad vieja, así como las implicaciones económicas, buscando dinamizar los sectores productivos, se dan la mano en este proyecto de “Rúa Galicia” para el nuevo acceso de visitantes y peregrinos hasta el corazón de Compostela. La idea motriz de acomodar el estilo de las construcciones modernas a la tradición y peculiaridades de cada localidad para evitar contrastes inarmónicos y estridencias aparece reiterada en diferentes escritos de Palacios³³. Es una posición coincidente con los escritos de Gustavo Giovannoni, quien rechazaba la entrada en el tejido de las ciudades históricas de la moderna arquitectura de viviendas, los edificios racionalistas, proponiendo su derivación a las áreas de expansión y la alternativa de conservar y restaurar las muestras de *architettura minore* que consideraba esenciales para la conformación y valoración de los ambientes urbanos³⁴.

El diálogo de la “Rúa Galicia” con lo preexistente se apoyaba en primer lugar en un trazado «sinuoso y mixtilíneo», con los diferentes tramos, cambios de alineaciones, secciones en anchura y rasantes encajados con precisión, al igual que había planteado en Ourense, para conseguir el objetivo de reducir expropiaciones que incrementaran los costes y, a la vez, evitar un impacto visual indeseado sobre la vieja ciudad. De este modo, el nuevo acceso descongestionaba con un ancho variable entre los 12 a los 15 m el tráfico que se concentraba en la rúa da Senra, entre la parada de los autobuses Castromil y la Porta Faxeira, proponiendo un recorrido que se iniciaba en una plaza oval colindante con la Alameda para continuar por el lateral del colegio de San Clemente, cruzar el ensanchamiento de la plaza central en el

descampado de Esterqueiras-Inferniño, y finalmente acceder, traspasando el último arco en “cabalgavía”, a la plaza del Obradoiro.

Al compatibilizar los recorridos peatonales, a cubierto bajo líneas de soportales, con la circulación de vehículos por la calzada, la nueva avenida aspiraba a reproducir el efecto de animación y actividad que Palacios apreció en la ciudad alemana de Münster, cuya calle Prinzpalmarkt, rebotante de personas, pero también de automóviles, e incluso una línea de tranvía, eligió como imagen a imitar para alcanzar ese perfil de una calle comercial y arteria de tráfico que no alterara la armonía de las edificaciones residenciales características de un casco antiguo (fig. 2). La perspectiva que en Münster remataba en la esbelta torre de la iglesia de Sankt Lamberti aportaba además el tipo de hito visual posicionado para descubrir en oblicuo y en contrapicado que Palacios pretendía intensificar para aprovechar la vertical silueta de las torres en la fachada del Obradoiro, evitando así la monotonía de los ejes axiales, según las disposiciones asimétricas leídas en el libro de Sitte. Junto a esa fotografía, en la Memoria para la “Rúa Galicia” Palacios insertó una segunda vista de la Prinzpalmarkt de Münster, esta vez tomada a ras de suelo desde el interior de unos soportales, con la evidente intención de reivindicar el valor y protagonismo de este tradicional elemento en el casco viejo de Santiago, tal como rotuló al señalar “una calle porticada a la manera santiaguesa en una antigua ciudad alemana”³⁵.

Fig. 2. Calle Prinzpalmarkt de Münster y perspectiva de la “Rúa Galicia”, 1932



(AHUS)

En cuanto a la variación de alturas, volúmenes y composición en los edificios residenciales y públicos que flanquearían la “Rúa Galicia”, pero también para la ubicación de fuentes monumentales, los dibujos de Antonio Palacios respaldan su adhesión a las posiciones de Sitte y Buls en sus conocidas críticas a los planos técnicos y bidimensionales de los ingenieros³⁶. En su concreción visual para la “Rúa Galicia” se evidencia una comprensión tridimensional y estética de la ciudad, con una propuesta que reivindica un diseño de calidad artística en continuidad con las mejoras producidas desde el Renacimiento al Barroco y, en cambio, rechaza el modo más utilitarista impuesto desde el siglo XIX al “trazar calles, plazas y parques

solamente en planta, sin preocuparse de su elevación”³⁷. Esa misma riqueza de recursos proyectuales se extendía a considerar la experiencia sensorial de los usuarios, sugiriendo el apoyo en armazones de madera y telas para comprobar relaciones de masas y siluetas, más una posible maqueta de escayola, todo lo cual emparenta la propuesta con las lecciones de las perspectivas y efectos visuales legados por el pleno Barroco a los más estratégicos enclaves de la ciudad histórica. Sin olvidar la manera de modular los volúmenes para no estorbar la contemplación del casco viejo desde la canonizada vista de la Herradura, esa dimensión escénica y los diferentes puntos de vista no constituyen el fin exclusivo de la intervención, puesto que Palacios no descuida atender a las condiciones económicas, higiénicas y de uso de los futuros edificios que hace entrar en juego como intereses más prácticos y factores para consolidar “cierta dosis de modernidad”³⁸.

La variada composición arquitectónica acude a formatos vernáculos de la arquitectura residencial compostelana, así como a tipologías de arquitectura civil entre las que destacan los pazos, intentado lograr la más perfecta fusión con el tejido ya existente y así despertar el mismo aliento vital que Palacios sentía palpitar en las piedras de la vieja Compostela. Como recurso inspirado por las restauraciones en estilo de Viollet-le-Duc, el arquitecto defendía la inserción de piedras antiguas en las fachadas, desde esculturas a frentes completos de casas arruinadas procedentes de la ciudad y de toda Galicia, completadas por cualquier otra pieza arqueológica que, según su visión orgánica, actuara como levadura constructiva para lograr la más rápida integración de la nueva vía con el tejido ya edificado. Esa búsqueda de integración denota la conciencia de que la “Rúa Galicia” no daría como resultado una simple imitación de elementos y composiciones existentes en el casco histórico, replicadas como un decorado pétreo. Operando con la misma creatividad que en sus proyectos regionalistas, la historia y la tradición se apartaban del camino del mimetismo para trabajar sobre esas lecciones, interpretadas y reelaboradas de acuerdo con su anhelo de explorar nuevas composiciones que forzaran la capacidad expresiva y emocional de la arquitectura. De hecho, para ayudar a la materialización de su idea abrió la puerta a combinar los usos privados residenciales y comerciales con nuevos edificios públicos que precisaba Santiago, como una casa cuartel de la Guardia Civil, el Banco de España, la Casa de Correos y Telégrafos o la Escuela de Trabajo. El contexto de los años posteriores a la entrada en vigor del Estatuto Municipal aprobado en 1924, gracias a los mayores recursos y autonomía financiera para los ayuntamientos, era desde luego favorable para esta iniciativa de reforma urbana. La propuesta provocó inmediata y positiva repercusión en la prensa regional y nacional³⁹, siendo acogida con agrado en el seno del Ayuntamiento, que procedió en enero de 1933 a la primera aceptación del proyecto para iniciar los cálculos de gasto en expropiaciones, homenajando a Palacios con el nombramiento como arquitecto honorario de Compostela.

Pese al beneficio calculado con la inserción de los citados edificios públicos, en un tiempo de escasas obras financiadas por el ayuntamiento, el proyecto quedó paralizado. Palacios no dejó de trabajar para ajustarlo a los intereses locales, tal como concretó en las modificaciones para el nuevo plano preparado en diciembre de 1934, ya destituido López Pol como alcalde. Una vez entregado el proyecto definitivo en marzo de 1935, dos mociones presentadas en abril para acelerar el expediente de la “Rúa Galicia” y concretar el solar que podía ocupar el Banco de España no tuvieron consecuencias inmediatas⁴⁰. Después de una pequeña corrección en el trazado para ubicar la nueva sede de Correos y construir dos pabellones destinados a centro de estudios de clases obreras en el campo de San Clemente⁴¹, en los primeros meses de 1936 se registran las felicitaciones a la Comisión de Fomento y al propio arquitecto por una idea general que potenciaría la “monumentalidad artística” a la vez que paliaría el paro en la ciudad. Cumplido el trámite de exposición pública, el nuevo

ayuntamiento de izquierdas presidido por Ánxel Casal renovó el apoyo a un proyecto que fue finalmente aprobado en la sesión del 12 de marzo de aquel año 1936. Aun contando con todos estos pronunciamientos favorables, que también abarcaban desde influyentes personalidades locales al gremio de canteros, el proyecto sería descartado y olvidado después del golpe de estado que condujo a la Guerra Civil⁴².

No cabe duda que, a la postre, se evitó una intervención cuestionable en premisas como el objetivo de introducir los flujos del tráfico rodado hasta el enclave más monumental de la ciudad histórica. En cuanto a la conexión de la “Rúa Galicia” con el espacio de la plaza del Obradoiro, también semeja injustificable la decisión de perfeccionar el carácter representativo y monumental del conjunto al eliminar las viviendas localizadas en el ángulo suroeste, entendiendo Palacios que esas piezas residenciales estorbaban o no eran acordes con la grandeza y calidad de los edificios principales. En cambio, sí es conveniente valorar en la propuesta la correcta y sensible lectura de los componentes arquitectónicos que cualificaban el equilibrio estético en el conjunto histórico de Santiago, acorde con las pautas operativas aplicadas para las reformas urbanísticas más respetuosas con la tradición dominantes en el primer tercio del siglo XX. Asumiendo una condición de “ciudad viva” y en transformación, es oportuno reconocer que el arquitecto tratara de minimizar los daños en el tejido de la ciudad histórica al renunciar a tocar el núcleo intramuros y elegir para el recorrido del nuevo eje el borde urbano más disgregado, notoriamente marginal, en el que los quiebros de la vía y las alturas de los edificios podían aminorar el impacto volumétrico de la intervención⁴³. Esta localización periférica y el cuidadoso diseño de su trazado inspiraron a Antonio Palacios al presentar su propuesta bajo la comparación con el cambio de marco en un viejo cuadro. La pintura, el ambiente urbano de Compostela, permanecería, mientras que la reconfiguración en el marco, el borde oeste de la ciudad, abriría camino a una dinámica de progreso y modernización sin efectos disruptivos para la condición artística consolidada en el conjunto histórico.

REFERENCIAS

- Bonet, Álvaro. *Trazar la mirada. Cuaderno de viaje de Antonio Palacios*. Vigo: Engaiolarte, 2021.
- Calabi, Donatella. “Handbooks of Civic Art from Sitte to Hegemann.” In *Sitte, Hegemann and the metropolis: modern civic art and international exchanges*, edited by Ch. Bohl and J.-F. Lejeune, 161-173. London-New York: Routledge, 2009.
- Cardenal, A. P. “Así debiera ser Salamanca.” *Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Salamanca*, Octubre 29, 1916, 1-3.
- Collins, George R., Collins, Christiane C. *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- Costa Buján, Pablo. *Periferias y (des)bordes. Evolución urbana y cambios morfológicos, Santiago de Compostela (1778-1950)*. Santiago de Compostela: Consorcio de Santiago-Teófilo ediciones, 2016.
- Devesa. “El amor de Palacios a Compostela.” *El Compostelano*, Enero 4, 1933, 1.
- Devesa. “El amor de Palacios a Compostela.” *El Pueblo Gallego*, Enero 4, 1933, 8.

“Dos proyectos de Antonio Palacios.” *El País*, Enero 2, 1933, 1.

García Díaz, Jesús Manuel. *Plaza de San Martín, en Ourense. Del proyecto de Antonio Palacios a la actualidad*. Boletín Auriense. Anexo 37. Ourense: Museo Arqueológico Provincial-Grupo Marcelo Macías, 2016.

García Díaz, Jesús Manuel. “El plan de Antonio Palacios como un eco Haussmanista en Ourense.” *Boletín Auriense* 50 (2020): 159-188.

García Ramos, Alfredo. “Rúa Galicia.” *Vida Gallega* 545 (1933, 20 enero).

Gaudin, Jean Pierre. “Política de la memoria y proyectos sobre la ciudad en la primera mitad del siglo XX.” *Historia Urbana* 3 (1994), 61-70.

González Amezcua, Adolfo. “La arquitectura de Antonio Palacios. La visión de la ciudad.” *Arquitectura* 106 (1967): 45-46.

Hernández Cano, Eduardo. “«Solitarios refugios de efemérides viejas». Monumentos y ciudades históricas como símbolos nacionales en la prensa gráfica (1918-1930).” *Hispania: Revista española de historia* 244 (2013), 377-408. <https://doi.org/10.3989/hispania.2013.011>

Hinterhäuser, Hans. “Ciudades muertas.” En *Fin de siglo. Figuras y mitos*, 41-66. Madrid: Taurus, 1998.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. *Antonio Palacios, arquitecto. De O Porriño a Galicia*. Pontevedra: Deputación Provincial de Pontevedra, 1993.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. “Antonio Palacios: arquitecto metropolitano y arquitecto regionalista.” En *Antonio Palacios. Constructor de Madrid*, editado por Jacobo Armero Chauton y Gonzalo Armero Alcántara, 203-228. Madrid: Ediciones La Librería-Círculo de Bellas Artes, 2001.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. “Antonio Palacios, recorriendo Galicia.” En *Antonio Palacios. Unha viaxe por Galicia*. Vigo: Engaiolarte, 2019.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. *Antonio Palacios. Unha viaxe por Galicia*. Vigo: Engaiolarte, 2019.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. “Rúa Galicia de Santiago de Compostela.” En *Arquitectura rexionalista galega. Antonio Palacios, Gómez Román e outros arquitectos*, 200-201. Vigo: Engaiolarte, 2019.

Iglesias Veiga, Xosé Ramón. “Antonio Palacios: a mirada á cultura, á arte e ás tradicións construtivas galegas.” En *Antonio Palacios: soños de modernidade, compromiso con Galicia*, editado por J.A. Sánchez García, 22-70. Vigo: Museo do Mar de Galicia-Xunta de Galicia, 2020.

Isac, Ángel. “La Gran Vía de Colón en Granada. Proyecto urbano y arquitectura, 1890-1933.” En *Las otras Grandes Vías. Miradas a su tiempo*, editado por R. Sánchez Lampreave, 109-125. Madrid: Ministerio de Vivienda-Lampreave, 2010.

- Martínez Ramos e Iruela, Roser. *La Gran Vía de Colón de Granada. Reconstrucción del proyecto y obra de una cala urbana, 1891-1931*. Granada: Universidad de Granada, 2021.
- Mihail, Benoît. "Les ambiguïtés du régionalisme architectural après la Grande Guerre. L'exemple de la Flandre française". In *Living with History, 1914-1964. Rebuilding Europe after the First and Second World Wars and the Role of Heritage Preservation*, edited by N. Bullock and L. Verpoest, 105-125. Leuven: Leuven University Press, 2011.
- Palacios, Antonio. "Las bases necesarias de unas ordenanzas artísticas de Toledo." *El Castellano*, Febrero 26, 1926, 1
- Palacios, Antonio. "Construcción de la Escalinata principal de la Catedral. Consolidación del Pórtico del Paraíso situado en ella, y Reposición del mismo a su disposición y aspecto primitivos. Memoria." *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos de Orense*, VIII (1928): 227-247.
- Palacios, Antonio. "Compostela, Monumento Nacional. Carta abierta a Diego de Muros." *El Eco de Santiago*, Agosto 30, 1932, 1.
- Palacios, Antonio. "Una admirable conferencia de Antonio Palacios. La nueva "Rúa de Galicia" en Santiago de Compostela." *El Eco de Santiago*, Enero 2 y 3, 1933, 1.
- Pane, Andrea. "Dal monumento all'ambiente urbano: la teoria del diradamento edilizio." In *La cultura del restauro. Teorie e fondatori*, edited by S. Casiello, 293-310. Venezia: Marsilio editore, 1996.
- Pardo Bazán, Emilia. "Apuntes de viaje. Una ciudad gótica. Nuremberg." *El Imparcial*, Octubre 14, 1889, 5-6.
- Pardo Bazán, Emilia. "De mi tierra. El "mediado" en Betanzos." *El Imparcial*, Julio 24, 1893, 3.
- Pereira, Dionisio. *José Pasín Romero: memoria do proletariado militante de Compostela*. Santiago de Compostela: Fundación 10 de Marzo, 2012.
- Pereiro Alonso, José Luis. "O urbanismo de Antonio Palacios." En *Arquitecto Antonio Palacios. 1874-1945*, editado por P. Corredoira, 42-73. Santiago: Xunta de Galicia, 1998.
- Plaza, Carlos. "Arquitectura moderna en la ciudad histórica. Adalberto Libera y la casa Nicoletti (Roma 1932)." En *La casa. Espacios domésticos. Modos de habitar. II Congreso Internacional Cultura y Ciudad*, editado por J. Calatrava Escobar, 302-314. Madrid: Abada, 2019.
- Sánchez García, Jesús Ángel. "Miradas a los conjuntos históricos en Galicia. Antecedentes para la percepción del paisaje urbano como patrimonio." *Quintana* 12 (2013): 155-194. <https://doi.org/10.15304/qui.12.1297>
- Sánchez García, Jesús Ángel. "Las concepciones urbanísticas de Antonio Palacios. Influencias y modelos para el plan de Vigo y otras propuestas en Galicia." En *Antonio Palacios. Soños de modernidade, compromiso con Galicia*, editado por J.A. Sánchez García, 283-321. Vigo: Xunta de Galicia, 2020.

Sánchez García, Jesús Ángel. "Reformas en las «Ciudades de Arte» de España a comienzos del siglo XX. Antonio Palacios y la conservación de una integridad estética en las propuestas para Ourense y Santiago de Compostela." *Storia Urbana* 168 (2021): 77-113. <https://doi.org/10.3280/SU2021-168004>

Soneira Beloso, Belén. *O arquitecto Constantino Candeira*. Sada-A Coruña: Edicións do Castro, 2006.

Vigato, Jean-Claude. *L'architecture Régionaliste. France, 1890-1950*. Paris: Norma éditeurs, 1994.

Zucconi, Guido (ed.). *Camillo Sitte e i suoi interpreti*. Milano: Franco Angeli, 1992.

Notas

¹ *Proyecto de la nueva "Rúa Galicia" en Santiago de Compostela*. AHUS. Fondo municipal Concello de Santiago. Obras nas rúas. Rúa de Galicia. 1932-1935. Sign. A.M. 2496. Los planos originales fueron montados en una composición de gran tamaño sobre fondo de papel azul, enmarcada con unas dimensiones de 200x230 cm, ahora en los fondos del Museo do Pobo Galego.

² Las dinámicas de referencia para la valoración de la memoria y signos históricos, así como la atención a las características estéticas de la arquitectura tradicional en las viejas ciudades, se desarrollan en la aportación de [Gaudin](#), "La política de la memoria", 66-70.

³ En aparente contraste con las obras concebidas para dar a Madrid el tono de gran metrópoli, los contactos previos de Antonio Palacios con el ambiente cultural del galleguismo y el nuevo rumbo que imprimirá a su arquitectura al profundizar la vía regionalista abierta con el proyecto para el ayuntamiento de O Porriño (1918) fueron caracterizados por [José Ramón Iglesias Veiga](#), "Antonio Palacios: arquitecto metropolitano y arquitecto regionalista," 203-228; y del mismo, [Iglesias Veiga](#), *Arquitectura rexionalista galega*, 44-71.

⁴ En Salamanca, en su discurso para la apertura de curso en la Escuela de Bellas Artes de San Eloy en 1916, recomendó evitar edificaciones discordantes "con los buenos modelos del pasado" y tratar las nuevas construcciones en continuidad con el estilo "Renacimiento español" ([Cardenal](#), "Así debiera ser Salamanca," 1-3). En cuanto a Toledo, la entrevista publicada en 1926 en *El Castellano* enfatizaba su condición de ciudad-museo, siendo incorporada por el ayuntamiento como parte del informe sobre las medidas a adoptar para preservar los rasgos de la ciudad histórica ([Palacios](#), "Las bases necesarias de unas ordenanzas artísticas de Toledo," 1). De hecho, aunque las autoridades municipales intentaron que proyectara una reforma en la puerta de la Bisagra, Palacios finalmente sólo dejó su huella en el taller y tienda del ceramista Aguado, resuelto en una parcela cercana a la plaza de San Juan de los Reyes como una edificación baja y discreta, que asume los materiales y elementos constructivos dominantes en la edificación tradicional toledana. Para estos antecedentes véase [Iglesias Veiga](#), "Antonio Palacios: a mirada á cultura, á arte e ás tradicións construtivas galegas," 42.

⁵ Pensando en solucionar los accesos a una Alcazaba en proceso de recuperación, en 1927 realizó los diseños para ascender desde el centro urbano al cerro en el que se enclavaba este monumento por medio de la reforma de la calle Alcazabilla: vía que partiendo de la calle Larios alternaría en sus 208 m de recorrido tramos rectos con una plaza central, ensanchamientos y escalinatas, configurando sus alzados con guiños a la arquitectura islámica para conseguir la pintoresca variedad al gusto de Sitte, por lo que aquí radica un precedente que conecta con problemáticas funcionales y formalizaciones como las que reaparecerán en la "Rúa Galicia" para Compostela. [Sánchez García](#), "Reformas en las «Ciudades de Arte»," 77-113. Nuevos dibujos de Palacios sobre el estado de la Alcazaba y el proyecto de la calle Alcazabilla han sido localizados por Álvaro Bonet en su cuidada y bien informada edición de los cuadernos de viaje del arquitecto: [Bonet](#), *Trazar la mirada*, 114-119.

⁶ [Palacios](#), "Construcción de la Escalinata principal de la Catedral," 227-247. Proyecto estudiado monográficamente en [García Díaz](#), *Plaza de San Martín, en Ourense*; y también en [Sánchez García](#), "Reformas en las «Ciudades de Arte»".

⁷ [Palacios](#), "Compostela, Monumento Nacional," 1.

⁸ Ávila y Brujas eran en su opinión otros casos de ciudades muertas. Sobre el tópico literario de la *ville morte* y su trasposición a las reflexiones para la conservación del patrimonio desde el fin de siglo véase [Hinterhäuser, "Ciudades muertas," 41-66.](#)

⁹ "Una admirable conferencia de Antonio Palacios," 1. Citado también por Pablo Costa Buján, dentro de su pormenorizado análisis gráfico de la propuesta de "Rúa Galicia": [Costa Buján, Periferias y \(des\)bordes, 138-144.](#)

¹⁰ Entre las ciudades alemanas visitadas en sus viajes, Palacios citó a Núremberg para destacar su satisfactoria integración de la vida moderna en un casco histórico, tal como comentó en la conferencia pública y en la Memoria para la "Rúa Galicia"; también apreció algo similar en Münster, ciudad de la que tomó un par de fotografías para ilustrar la compatibilidad de nuevos usos con rasgos típicos que aspiraba a conseguir en Compostela. [Sánchez García, "Reformas en las «Ciudades de Arte»".](#)

¹¹ Palacios, "Memoria" en el *Proyecto de la nueva "Rúa Galicia" en Santiago de Compostela*, 8. AHUS. Fondo municipal Concello de Santiago. Obras nas rúas. Rúa de Galicia. 1932-1935. Sign. A.M. 2496.

¹² Posiciones sintetizadas en [Zucconi, Camillo Sitte e i suoi interpreti](#); y [Calabi, "Handbooks of Civic Art from Sitte to Hegemann," 161-173.](#)

¹³ Admirando la preservación de la armonía estética en sus nuevas construcciones, Candeira llegó a gestionar la obtención de las ordenanzas de policía urbana de la ciudad bávara, según los comentarios recogidos en [Soneira Beloso, O arquitecto Constantino Candeira, 37.](#) En la estela de escritos de Emilia Pardo Bazán que ya a finales del siglo XIX habían señalado a Núremberg como modelo de conservación de una ciudad medieval frente a la "insípida y aburrida edificación moderna" ([Pardo Bazán, "Apuntes de viaje," 5-6;](#) y [Pardo Bazán, "De mi tierra," 3](#)), estas coincidentes anotaciones sobre Núremberg debían ser conocidas por un Antonio Palacios que al menos trató personalmente a Emilia Pardo Bazán en 1917, con motivo de la exposición de Arte Gallego organizada en A Coruña.

¹⁴ Palacios, "Memoria," 11.

¹⁵ El proyecto para la fachada de cemento que debía presentar el nuevo Salón Teatro, modificado en 1919 a instancias del concejal Villar Iglesias tras un escrito reclamando "conservar el carácter típico de las construcciones urbanas dentro del casco de población", fue uno de los hitos en el camino para que prevalecieran intramuros las edificaciones armonizadas con el "estilo Compostelano" de las rúas, tal como se materializaría desde los años de la posguerra, una vez declarada en 1940 Compostela como "Monumento Histórico-Artístico". [Sánchez García, "Miradas a los conjuntos históricos en Galicia," 155-194.](#)

¹⁶ [Pereira, José Pasín Romero, 159 y 309-320.](#) Pasín aparece retratado junto a Palacios y otras autoridades locales -alcalde López Pol, rector de la universidad, decano de la Facultad de Medicina...- en la fotografía divulgada días después de la conferencia de presentación de la "Rúa Galicia", publicada en *El Pueblo Gallego*, Enero 5, 1933, 8. Entre los asistentes que recoge esa misma fotografía se encontraba también el concejal Manuel Villar Iglesias, médico sensible a las cuestiones de patrimonio histórico, especialmente implicado en la conservación del casco viejo compostelano como ya se apuntó en la ^{nota número 15}.

¹⁷ El teórico austríaco es mencionado expresamente por Palacios en su Memoria, al presentar la "composición arquitectural -de la manera grata a Camilo Sitte, cuya obra "Construcción de Ciudades" ningún compostelano debiera ignorar". Palacios, "Memoria," 14.

¹⁸ Es importante anotar que en la propuesta de "Rúa Galicia" Palacios no utiliza el término "ambiente urbano" para referirse a los aspectos estéticos y fisonomía en los cascos históricos, lo cual constituye una llamativa ausencia en relación a las posiciones teóricas sobre los valores patrimoniales acumulados en las viejas ciudades, principalmente la aportación de Gustavo Giovannoni. [Pane, "Dal monumento all'ambiente urbano," 293-310.](#)

¹⁹ Un año después de su participación en la exposición de Arte Gallego en A Coruña, en la que Palacios formó parte del trío organizador junto a Llorens y Sotomayor, sirviendo además para debatir sobre la conservación del patrimonio en Galicia, el arquitecto se encontraba trabajando en los proyectos para la ermita de la Encarnación de Celanova y el nuevo ayuntamiento de Porriño, primeros hitos para la formulación de su arquitectura regionalista: [Iglesias Veiga, Antonio Palacios, arquitecto, 165-171.](#)

²⁰ Tanto en Francia como en Bélgica la opción privilegiada para intervenir sobre ciudades históricas masacradas o gravemente dañadas durante la Gran Guerra -Lille, Arras, Lovaina, Ypres- fueron las reconstrucciones "à l'identique", aceptando también una cierta renovación de los estilos locales, pero siempre en sintonía con las distintas variantes de la robusta corriente del regionalismo, tal como ha analizado específicamente [Mihail, "Les ambiguïtés du régionalisme architectural après la Grande Guerre," 105-125.](#)

²¹ Esta conexión para el desarrollo del regionalismo con relación a las dinámicas turísticas, a partir del hito que en Francia había supuesto la creación en 1890 del *Touring Club*, se encuentra explicada en [Vigato, *L'architecture Régionaliste*, 13-74](#). En España el proceso de promoción turística ligada a los monumentos y ciudades históricas se hizo evidente a partir del V Congreso Internacional de Turismo, celebrado en Madrid en octubre de 1912, al proponer la creación de guías monumentales de todas las provincias. [Hernández Cano, ««Solitarios refugios de efemérides viejas»,» 397](#).

²² Esta posición contraria a las operaciones de cirugía urbana en ciudades históricas -alineaciones de calles, *éventrements* y *percements*- está contrastada tanto por la formalización de sus propuestas para Ourense y Santiago como por las palabras del propio Antonio Palacios, caso de la Memoria para la "Rúa Galicia" que nos ocupa. Resulta chocante y sumamente desacertado que en un reciente artículo J.M. García Díaz haya adoptado los precedentes y características de las operaciones de "haussmanización" como marco para analizar el proyecto de la plaza de San Martín en Ourense, ignorando todos los componentes de la cultura arquitectónica y teoría urbanística desarrolladas en las décadas finales del XIX a las primeras del XX: [García Díaz, "El plan de Antonio Palacios como un eco Haussmanista en Ourense," 159-188](#).

²³ Palacios, "Memoria," 23. Estas duras palabras comparten el espíritu de las críticas vertidas por Leopoldo Torres Balbás, publicadas en 1923 en su *Granada, ciudad que desaparece*. Sobre esta polémica intervención en Granada, acometida en paralelo al soterramiento del río Darro, véanse [Isac, "La Gran Vía de Colón en Granada," 109-125](#); y el más reciente trabajo de [Martínez Ramos, *La Gran Vía de Colón de Granada*, 17-18](#).

²⁴ En el ámbito europeo, otras reformas viarias coincidentes en la drástica apertura de accesos desde bordes a centros de tejidos históricos se localizan en los primeros tramos del Corso Vittorio Emanuele II de Roma (1883), *sventramento* suavizado mediante la inserción de diferentes cambios de alineación, o en la transformación del barrio de la Vierge Noire en Bruselas (1887). Contemporáneo al proyecto de Palacios, el *Piano Regolatore Generale* de Roma aprobado en 1931 representa todavía la continuidad de los *sventramenti* más radicales, en especial en el entorno del área de los foros al arrasar viviendas modestas para clausurar esa zona arqueológica y mejorar las vistas al paso de la nueva *Via dell'Impero* como imagen de la grandeza a renovar bajo el régimen de Mussolini.

²⁵ Como antecedente de la propuesta para el centro de Vigo, Palacios había formulado en 1919 otra radical reforma para la madrileña Puerta del Sol y su entorno. [González Amezcua, "La arquitectura de Antonio Palacios. La visión de la ciudad," 45-46](#); y para las conexiones específicas con el urbanismo *Beaux-Arts*: [Sánchez García, "Las concepciones urbanísticas de Antonio Palacios," 283-321](#).

²⁶ Las casas con soportales del Berbés, que Palacios valoró como muestras de arquitectura popular, serían desmontadas para abrir una gran plaza, trasladándolas a un "burgo arqueológico" a emplazar en la zona de Castrelos, de modo que la Colegiata se convertiría en el único resto a preservar junto con el trazado y edificaciones del ensanche surgido a finales del siglo XIX, este considerado como eje comercial y residencial de categoría. [Iglesias Veiga, *Antonio Palacios, arquitecto*, 77-80](#); [Sánchez García, "Las concepciones urbanísticas de Antonio Palacios," 298-300](#).

²⁷ Aquí aflora la importancia del granito como componente fundamental y diferenciador para su opción de arquitectura regionalista, material propio del país y asentado por una tradición milenaria, como ha evidenciado [Iglesias Veiga, "Antonio Palacios, recorriendo Galicia," 21](#). La cuestión del material representa una de las claves en la argumentación de Palacios contra el cemento, tanto por considerarlo inadecuado para el clima gallego como por tratarse de una producción industrial y que da lugar a composiciones estandarizadas. Aunque las formas y "estilo actual de las arquitecturas Alemana y Americana" pudieran respetar y encajar en armonía con las preexistencias de un casco histórico, el arquitecto anteponía el empleo de "las nobles materias, las piedras naturales, los metales forjados, la madera tallada en pura artesanía, con total alejamiento del maquinismo y del *standart*". Palacios, "Memoria," 20-21.

²⁸ En relación a la creación de secuencias, hay que resaltar que en el trazado de la "Rúa Galicia" Palacios utiliza varios arcos en "cabalgavía": el primero para el acceso desde San Clemente al ensanchamiento "a modo de plaza" que se sitúa en el centro del nuevo eje, otros dos enfrentados para conectar desde esa parte central la "Rúa Galicia" con las tradicionales rúas de la almendra histórica y la "Vía de Cintura" o circunvalación, y el último para dar paso al tramo final en pendiente que conduciría a la plaza del Obradoiro, discurriendo a la vista del jardín del colegio de Fonseca.

²⁹ Tal como ya se ha adelantado y analizado en la publicación previa: [Sánchez García, "Reformas en las «Ciudades de Arte»,» 95-96](#).

³⁰ Uno de los dibujos de sus cuadernos de viajes, anotado como "Nueva calle en Santiago", ofrece el esbozo de ese arco final, enmarcando la vista de los viandantes que se dirigen hacia la fachada del Obradoiro. Otro de los bocetos, "Pórtico en Santiago (proyecto)", serviría para adaptar un modelo real de soportal compostelano para los tramos que flanquearían la nueva "Rúa Galicia", según los dibujos recogidos en [Iglesias Veiga, *Antonio Palacios. Unha viaxe por Galicia*, 95 y 96](#).

³¹ Palacios, “Memoria,” 18. La lectura del libro de Otto Schubert, *Historia del Barroco en España* (Madrid: Saturnino Calleja, 1924), debió ser clave para que Antonio Palacios confirmara su apreciación sobre la originalidad del barroco compostelano y, especialmente, la profunda huella de las intervenciones de esa época en la ciudad histórica que tendrá en cuenta al planificar ciertos efectos visuales en la “Rúa Galicia”, como se comentará más adelante.

³² Especialmente [Costa Buján, *Periferias y \(des\)bordes*, 138-144](#); y [Sánchez García, “Reformas en las «Ciudades de Arte»”](#).

³³ Idea programática asentada gracias a sus viajes, sin olvidar las excursiones por diferentes poblaciones de Galicia. [Iglesias Veiga, “Antonio Palacios, recorriendo Galicia,” 17](#).

³⁴ Otro arquitecto preocupado por la conservación de los ambientes históricos, Marcello Piacentini recomendaba que la arquitectura moderna se expresara con discreción, sobriedad y modestia en su diálogo con los monumentos del pasado, reconocible en su condición de nueva aportación pero sin contrastes temerarios. En cambio, Adalberto Libera defendió la capacidad operativa de la arquitectura racionalista para continuar colaborando con armonía en la construcción de las ciudades, tal como hicieran anteriormente lenguajes tan renovadores como el Barroco frente al Renacimiento, siendo esta última postura la que cristalizaría en la Carta de Atenas del urbanismo de 1933 y sus postulados para anteponer higiene y renovación, según los debates y contexto trazados por [Plaza, “Arquitectura moderna en la ciudad histórica,” 302-314](#).

³⁵ Palacios, “Memoria,” 18.

³⁶ Clave anotada ya en su momento por [Collins y Collins, *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*, 68](#).

³⁷ Palacios, “Memoria,” 8.

³⁸ Palacios, “Memoria,” 21.

³⁹ [Palacios, “Una admirable conferencia,” 1](#); [“Dos proyectos de Antonio Palacios,” 1](#); [Devesa, “El amor de Palacios a Compostela,” 1 y 8](#); [García Ramos, “Rúa Galicia”](#). Al coincidir en el tiempo con la presentación de su plan para Vigo, Palacios abordaría el diferente tratamiento de las arquitecturas históricas de las dos ciudades en la conferencia “El arcaísmo en la arquitectura moderna. La nueva “Rúa Galicia” de Compostela y el burgo arqueológico de Castrelos”, pronunciada en la sociedad *Amigos del Arte* el 13 de enero de 1933.

⁴⁰ AHUS. Fondo municipal Concello de Santiago. Libros de actas municipales. Año 1935, sesión del 11 de abril, fol. 283.

⁴¹ Contando con el apoyo de Braulio Amaro Gómez, teniente de alcalde e ingeniero militar, Palacios también habría señalado la posibilidad de añadir un ático sobre la planta principal del antiguo colegio, destinado a albergar el nuevo instituto de segunda enseñanza, así como ajardinar el espacio trasero al Palacio de Rajoy, según información en la prensa de febrero de 1935, citada por [Iglesias Veiga. “Rúa Galicia de Santiago de Compostela,” 201](#).

⁴² AHUS. Fondo municipal Concello de Santiago. Libros de actas municipales. Año 1936, sesiones del 12 de marzo y 30 de abril, fols. 258 y 311. Entre las obras debatidas por las autoridades municipales para superar la conflictividad laboral y grave problema de desempleo obrero que se arrastraban desde los tiempos de la dictadura de Primo de Rivera destacan la reforma para sustituir la plaza de abastos de hierro por un nuevo mercado y el gran proyecto para la urbanización de la Residencia de Estudiantes debido a Constantino Candeira y Jenaro de la Fuente Álvarez. Otro proyecto vital para la ciudad, que exigía decidir el solar más apropiado para el edificio del Banco de España, contó durante meses con la opción de ubicarse en la “Rúa Galicia”, hasta que en marzo de 1935 decayó esta posibilidad y se abrió paso la desafortunada inserción en un lateral de la plaza de Platerías. No está de más reflexionar que de haberse construido en alguno de los tres solares reservados por Palacios se hubiera evitado alterar la imagen de aquella plaza tan sensible por la vecindad con la catedral y claustro, tal como se mantiene hasta hoy.

⁴³ Sería la misma actitud mostrada en el “sutil estudio planimétrico del accidentado y difícil entorno” que González Amezqueta apreció en el proyecto para la plaza de San Martín de Ourense: [González Amezqueta, “La arquitectura de Antonio Palacios,” 45-46](#). Comparada con la propuesta para Vigo, Pereiro Alonso estimó en su momento la “formulación menos traumática para la estructura urbana”: [Pereiro Alonso, “O urbanismo de Antonio Palacios,” 45](#).