



ICOMOS
COMITÉ NACIONAL ESPAÑOL
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS
INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES

Informe de ICOMOS España sobre la construcción de un teleférico entre la Estación, la “*Cidade da Cultura*” y el centro histórico de Santiago de Compostela.

A. Aspectos previos.

El Ayuntamiento de Santiago de Compostela, preocupado por las conexiones y accesibilidad del centro histórico, ha planteado la posible construcción de un teleférico que conecte tres puntos clave en las comunicaciones internas de la ciudad: la estación e intercambiador de comunicaciones (uno de los puntos clave de llegada y que, además, se verá potenciado cuando llegue a ella el tren de alta velocidad), la *Cidade da Cultura* (polo cultural que se encuentra en avanzado estado de construcción) y el propio centro histórico, en el que se ubican los principales atractivos patrimoniales y turísticos de la ciudad. En el mes de abril de 2008 se solicita por parte del citado Ayuntamiento un informe del Comité Español del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) que valore el impacto de la construcción del mencionado teleférico. En consecuencia, el pasado 21 de mayo del año en curso se produjo un encuentro con el alcalde de la ciudad, D. Xosé Sánchez Bugallo, el gerente del Consorcio de Santiago, D. Xosé Manuel Villanueva Prieto, y técnicos responsables, tanto del propio Consorcio, como es el caso del Arquitecto Director de la Oficina Técnica D. Ángel Paunero Pardo, como de la Oficina Técnica de la Fundación *Cidade da Cultura* de Galicia: D. Antonio Maroño Cal, entre otras personas adscritas a estas instituciones. Por otra parte, se ha tomado contacto con varios profesores universitarios y asociaciones culturales de la ciudad con el objeto de conocer de qué forma es percibida la posible construcción del teleférico entre los distintos colectivos ciudadanos. Todas las personas consultadas, y muy especialmente el Alcalde de la ciudad, el gerente y técnicos del Consorcio de Santiago, así como los de la Fundación *Cidade da Cultura* de Galicia, han ofrecido a los miembros de ICOMOS responsables de recabar la información un trato excelente, tanto en relación con los datos técnicos, como en la hospitalidad demostrada.



B. Santiago de Compostela y la accesibilidad.

Santiago de Compostela es una ciudad que no alcanza los 100.000 habitantes empadronados; sin embargo, posee una gran y compleja centralidad que alcanza no sólo a aspectos cuantitativos, sino también cualitativos. Su condición de capital de Galicia, su localización central en la comunidad autónoma de la que es capital, su potente y atrayente patrimonio y, especialmente, la centralidad espiritual que le otorga ser el destino de una de las peregrinaciones más importantes en la escala planetaria producen no sólo una gran cantidad de recursos de todo tipo, sino también una gran cantidad de problemas de acceso y de cohabitación de usos. El Ayuntamiento es consciente de estas circunstancias desde hace años y los distintos planes urbanísticos y sectoriales así lo han reflejado. Por otro lado, el Consorcio de Santiago manifiesta que entre sus objetivos presentes se encuentra el refuerzo de los planteamientos e instrumentos para la mejora y recualificación urbana, planteándose como retos para los próximos años el incremento de la responsabilidad social en el mantenimiento del patrimonio cultural, el avance en la sostenibilidad de su gestión y el refuerzo del proceso de mantenimiento y rehabilitación del centro histórico. Entre las estrategias para alcanzar estos retos se pretende aprovechar las intervenciones para crear conocimiento, dinamizar funcionalmente la ciudad histórica y dar respuestas a un nuevo modelo de expansión urbana. En este último sentido, siempre en opinión de los responsables del Consorcio, es en el que hay que entender la nueva *Cidade da Cultura* de Galicia, mayor en extensión que la almendra central del corazón histórico de Santiago, y la necesidad de conectar ambos nodos culturales (centro histórico y *Cidade da Cultura*) de forma natural y aprovechando todas las sinergias posibles entre ambos polos.

El problema de la accesibilidad a un centro histórico de uso dominante peatonal y con grandes restricciones al vehículo motorizado privado, como no podía ser de otra manera, ha condicionado una dialéctica múltiple entre los intereses y reclamaciones de hosteleros, comerciantes, residentes, estudiantes y visitantes. La construcción de la *Cidade da Cultura* de Galicia ha supuesto la obligada incorporación de un elemento nuevo que, en opinión del Consorcio, puede venir a resolver la conectividad urbana del centro histórico mediante el aprovechamiento de los aparcamientos previstos en este gran contenedor cultural y la utilización de un teleférico que en pocos minutos llevase hasta el mismo corazón de la ciudad. Al mismo tiempo, la propia *Cidade da Cultura* se beneficiaría de este medio de comunicación que permitiría ampliar el elenco de lugares dignos de visitarse en la capital gallega, descongestionando el centro histórico en los momentos de mayor afluencia y, al mismo tiempo, facilitando a los compostelanos el acceso a estos nuevos equipamientos que, ubicados muy cercanos al centro, pero fuera del tejido urbano, podrían quedar sometidos a un cierto aislamiento.



C. La interpretación de los problemas urbanos y el papel que juega el teleférico.

Al analizar los problemas urbanos y el rol de la nueva infraestructura surgen más dudas que certezas. El argumento general siempre incardina dos zonas urbanas (centro histórico y *Cidade da Cultura*), un punto estratégico (estación e intercambiador de comunicaciones) y un hilo conductor: el teleférico. Sin embargo, todo lleva a considerar que, en una cierta huida hacia delante como es la construcción del proyecto de *Cidade da Cultura*, se trata de aprovechar la sobrecarga turística que tiene el centro histórico para dotar de un cierto contenido (o por lo menos de visitantes) a un nuevo espacio urbano, construido en un lugar comprometido (el monte Gaiás) y cuya gestión aún está lejos de contar con un proyecto cultural sólido, solvente y viable. El teleférico parece responder más a las necesidades del complejo *Cidade da Cultura* que a la del centro histórico. De hecho, la conexión pretende dotar, aun sin conocer completamente sus contenidos futuros, de centralidad a esta zona urbana.

Más allá del impacto paisajístico del teleférico hay un problema de fondo que es la difícil absorción en la dinámica urbana de una pieza de la escala y potencia de la *Cidade da Cultura*, introducida de forma arbitraria por una decisión política poco acertada y que ha planteado, y planteará, conflictos urbanos de todo tipo desde el momento en que se acepta esta iniciativa. Si el problema fuese sólo el de la accesibilidad al centro histórico, que no es poco problema, el ámbito natural de su reflexión y solución sería el de un plan general de movilidad en el área urbana de Santiago. El verdadero problema, sin embargo, es justificar la existencia y dar vida a un objeto extraño en la estructura urbana de Santiago de la escala de la *Cidade da Cultura*, y esto no lo arregla sólo un plan de general de movilidad intermunicipal (con todo lo que tiene de difícil una propuesta como ésta en una aglomeración urbana como la de la capital de Galicia) y mucho menos la construcción de un teleférico.

Santiago ha sido objeto de intervenciones urbanísticas y arquitectónicas de notable interés y que han conformado una ciudad rica también en las aportaciones a su patrimonio cultural en los últimos decenios del siglo XX e inicios del XXI. Sin embargo, existe el riesgo de que un exceso de estos edificios de firma unido a infraestructuras de transporte asumidas en el ideario colectivo a parques de atracciones, terminen convirtiendo a la ciudad en un parque temático dedicado a sí misma.

La construcción de la *Cidade da Cultura* creará sin duda un importante flujo de turistas, trabajadores y asistentes a eventos culturales, pero la solución al problema de movilidad que genere este espacio no puede ser relegada a un proyecto de teleférico, proyecto además el presentado más preocupado en las cuestiones ambientales y paisajísticas (o al menos eso pretende) que en regular



un flujo del que se desconoce cuánto, cuándo, cómo y a dónde. En opinión de los informantes, es difícil, y arriesgado, argumentar la necesidad de una infraestructura de tanto impacto basada sólo en conjeturas y sin saber cómo va a funcionar realmente la *Cidade da Cultura*. Si, al contrario, lo que se persigue es conectar mejor el centro histórico de Santiago con el resto de la aglomeración urbana, incluida la *Cidade da Cultura*, las premisas deben ser obligatoriamente otras y las soluciones también.

La construcción de la *Cidade da Cultura* nace de un proyecto en el que se replica la propia estructura del centro histórico de Santiago. No obstante, el proyecto ha sido desde el principio más fiel a las formas que a las funciones y siempre exento de un proyecto común entre ambas (la comunión entre forma y función es el punto de encuentro que da carta de naturaleza a cualquier proyecto arquitectónico). Además, llama la atención el manifestado interés por el paisaje en el recorrido del teleférico cuando el propio proyecto de la *Cidade da Cultura* fue completamente ajeno a las claves paisajísticas del lugar y entorno en el que se construyó, salvo en aquello que reforzaba el propio proyecto (que reconstruye una nueva cumbre para el monte Gaiás y que cambia notablemente la relación paisajística entre la ciudad y el Pico Sacro, de pronunciada connotación jacobea y situado más al este). El paisaje es algo secundario y se subordina en todo caso al proyecto de un arquitecto de renombre, Peter Eisenman. El propio centro histórico se convierte en un telón de fondo paisajístico de la *Cidade da Cultura*. En otras palabras, la nueva pieza urbanística se inserta en el territorio sin contemplaciones (ambientales, culturales, urbanísticas...), pero, en cambio, se sirve de la imagen de Santiago y de las Bañas de Sar como escenarios cargados de simbolismo y capaces de contagiarlo al propio proyecto. Es la cultura al servicio de la arquitectura y no al revés como debiera haber sido en una ciudad del rango cultural de Santiago de Compostela. Por lo tanto, las consideraciones sobre el teleférico vienen viciadas desde el inicio, ya que el elemento que genera conflictos en la ciudad (y no exclusivamente paisajísticos) es la *Cidade da Cultura*. El teleférico es una solución parcial y dudosa aparte de sus problemas de accesibilidad y que provoca además un fuerte impacto paisajístico como se conocerá en el siguiente punto.

D. Impacto paisajístico de la obra:

El impacto paisajístico del teleférico, como se puede colegir ya de algunos de los epígrafes anteriores, es alto e inadmisibile para una ciudad como Santiago. No obstante, cabe diferenciar entre el impacto en la zona de las Brañas de Sar y el que se produce en Belvís. Respecto a las riberas o Brañas de Sar, es preciso recordar cómo este espacio urbano, actualmente muy cercano al centro de la ciudad y a otras piezas clave como la estación de ferrocarril, ha llegado a inicios del siglo XXI con un carácter marcadamente rural. Las Brañas de Sar tienen un significado especial para la ciudad, tanto por la ruralidad antedicha (red de caminos, bosque y paisaje de ribera, caserío rural, huertas, etcétera), como por su reiterada cita en la obra de numerosos escritores y artistas compostelanos o que han pasado alguna temporada en la ciudad. Este carácter que han sabido



preservar documentos urbanísticos anteriores está a punto de alcanzar un tratamiento, cuyo proceso ya se ha iniciado mediante la puesta en marcha de expropiaciones, para preservar su naturaleza y mantener los elementos que han sostenido su personalidad. Siempre hay un riesgo de que se produzca una pérdida de autenticidad mediante procesos de expropiación como los iniciados. Al fin y al cabo, la mejor manera de mantener el carácter rural es permitir y asegurar los dominios y usos tradicionales, al menos en tanto que haya quien esté dispuesto a conservar estos últimos. La elaboración de trabajos auspiciados por el Consorcio de inventario y reconocimiento de recursos culturales de carácter antropológico (huertas, edificios de carácter agrario, elementos relacionados con la cultura del agua...) demuestra un interés por poseer el conocimiento adecuado para intervenir en un ámbito tan básico para la comprensión de la personalidad rural/urbana de Santiago. Por todo ello, parece un tanto contradictorio mantener un interés especial en esta dimensión un tanto arcadiana de una parte de la ciudad y, al mismo tiempo, hacer que dos tendidos de teleférico (el que conecta la estación con la *Cidade da Cultura* y el que enlaza esta última con el centro histórico) sobrevuelen el espacio, anulando o al menos mermando la autenticidad y el carácter de las Brañas de Sar.

Sin embargo, hay otro espacio en el que el impacto será aún mayor: el convento, parque e inmediaciones de Belvís. Este espacio urbano, de gran armonía paisajística combina perfectamente la naturaleza urbana y rural de la ciudad. Hasta hace pocos años se trataba de un pequeño valle de huertas que a modo de lengua avanzaba desde el Sar hasta la misma Porta do Camiño, por la que entra el Camino Francés en Santiago. El parque finalizado recientemente ha sabido mantener esta naturaleza (de hecho todavía existen huertas en uso en sus inmediaciones); por otro lado, la presencia en lo alto de una de las laderas del valle del convento de Belvís favorece la lectura cultural del paisaje y compone uno de los escenarios más bellos de la capital gallega. Es precisamente en este tramo en el que el trayecto del teleférico se revela más impactante y de imposible aceptación. No es sólo que se trate de un elemento disuasorio para utilizar parte del parque, sino que uno de los paisajes urbanos de mayor calidad de Santiago se vería irremediabilmente alterado por un elemento totalmente ajeno a los elementos protagonistas, antiguos y nuevos, de este escenario urbano.

E. La propuesta a la luz de algunos textos internacionales básicos para la protección del patrimonio

1. En relación con la *Carta de Venecia*.

El art. 6º de esta carta señala que “la conservación de un monumento implica la de un marco a su escala. Cuando el marco tradicional subsiste (y esto puede ser aplicado tanto al centro histórico de la ciudad, como a las Riberas de Sar y otras referencias orográficas –como el Pico Sacro y parte del monte Goiás-), éste será conservado, y toda construcción nueva, toda destrucción y cualquier arreglo que pudiera alterar las relaciones entre los volúmenes y los colores, será desechada”.



El trazado del teleférico, tanto por las cabinas, como por los elementos portantes, tendrá un impacto visual muy pronunciado en el marco tradicional compostelano.

A su vez, el art. 14 relativo a los conjuntos históricos, recoge que éstos “...deben ser objeto de atenciones especiales a fin de salvaguardar su integridad y de asegurar su saneamiento, su tratamiento y su realce”. Este informe entiende que alterar el perfil y paisaje urbano del centro histórico de Santiago y las Riberas de Sar afecta a su integridad, a su autenticidad y, además a su realce.

2. En relación con la **Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural** (1972) y las **Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial** (última edición de enero 2008).

El art. 11.4 de la *Convención* exhorta a extremar las precauciones “por peligros graves y precisos como la amenaza de [...] proyectos de grandes obras públicas o privadas, rápido desarrollo urbano...”. Aunque esta obra pública ofrezca el carácter de reversibilidad, no por ello deja de presentar una amenaza para el patrimonio compostelano, banaliza su imagen y altera algunos de sus perfiles tradicionales y básicos para entender la relación entre la ciudad y su entorno.

Según el art. 5 de la *Convención*, los Estados Parte se comprometen a “integrar la protección de ese patrimonio en los programas de planificación general”. La iniciativa del teleférico no procede de ningún programa de planificación general, ni siquiera de un plan global para la movilidad en Santiago de Compostela. En este sentido es una iniciativa aislada y sin certeza de viabilidad.

La autenticidad de la imagen del centro histórico y aledaños se vería alterada al incurrir en lo señalado en el párrafo 82 de las *Directrices*, en el que se explicita que tal autenticidad se basa, entre otros aspectos, en “la localización y el entorno” de los bienes. Este párrafo se complementa con el siguiente, el 83, en el que se señala que “atributos como espíritu y sensibilidad no se prestan con facilidad a una aplicación práctica de las condiciones de autenticidad, pero constituyen importantes indicadores del carácter y el espíritu del lugar”. El teleférico, por mucho que se quiera insistir en su carácter reversible, no encaja adecuadamente con el espíritu de la ciudad, ni expresa una sensibilidad a sus claves paisajísticas.

Por su parte, el párrafo 88 de las *Directrices* recuerda que la integridad se basa en “el carácter unitario e intacto del patrimonio natural y/o cultural y de sus atributos. Por ello, para examinar las condiciones de integridad es preciso evaluar en qué medida el bien: [...] c) Acusa los efectos adversos del desarrollo y/o las negligencias”. Aunque este informe es sensible a las necesidades de adecuación de las infraestructuras de transporte a las necesidades de la ciudad, también cree que el teleférico sería un efecto adverso del desarrollo de la ciudad tal y como se cita el párrafo anterior.

El párrafo 96 de las *Directrices* señala que la “protección y la gestión de los bienes declarados Patrimonio Mundial debe garantizar que el Valor Universal Excepcional



y las condiciones de integridad y/o autenticidad en el momento de la inscripción en la lista se mantengan o mejoren en el futuro”. No se puede afirmar que el paisaje y contexto de Santiago de Compostela mejoren con el tendido del teleférico. Los perfiles de una ciudad histórica dominada por referentes construidos, sobre todo, durante la edad media y moderna son incompatibles con infraestructuras de comunicación del tipo teleférico, tanto en sus tramos sobre las Riberas de Sar, como el que atraviesa el sector de Belvís.

3. En relación con la ***Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (Carta de Toledo-Washington, 1987)***.

El preámbulo de esta carta señala que su contenido afecta a todo tipo de localidades “y, más concretamente, los cascos, centros, barrios, barriadas, arrabales, u otras zonas que posean dicho carácter [histórico], con su entorno natural o hecho por el hombre”. Por lo tanto, puede entenderse que es de aplicación directa también sobre el espacio del recorrido del teleférico.

Su art. 2 expresa que “Los valores a conservar son el carácter histórico de la población o del área urbana y todos aquellos elementos materiales y espirituales que determinan su imagen, especialmente: [...] d) Las relaciones entre población o área urbana y su entorno, bien sea natural o creado por el hombre. [...] Cualquier amenaza a estos valores comprometería la autenticidad de la población o área urbana histórica”. La construcción del teleférico afecta de lleno a la relación entre Santiago y uno de sus entornos más significativos desde el punto de vista cultural.

El art. 4., por su parte, expresa que “Las intervenciones en las poblaciones y áreas urbanas históricas deben realizarse con prudencia, método y rigor, evitando todo dogmatismo y teniendo siempre en cuenta los problemas específicos de cada caso particular”. Aunque los problemas específicos de este caso (la conexión entre la *Cidade da Cultura* y el centro histórico) han sido suficientemente argumentados, la solución al respecto, el teleférico, no deja de ser parcial, impactante e incierta. La prudencia a la que hace mención este artículo obligaría a buscar nuevas soluciones para los problemas descritos y que, sobre todo, son de la *Cidade da Cultura*, y no tanto del centro histórico.

F. Recomendaciones

En relación con la construcción del teleférico:

1. Se desaconseja la instalación del teleférico proyectado entre la estación de ferrocarril, la *Cidade da Cultura* y el centro histórico de Santiago por cuanto que interfiere en el paisaje edificado de la ciudad, en el paisaje rural conservado con bastante autenticidad en las Brañas de Sar y en la propia relación entre los montes Gaiás y Pico Sacro y la parte oriental de Santiago de Compostela. Se argumenta por parte de las instituciones de las que es



iniciativa esta obra que se trata de una infraestructura de carácter reversible y que, en consecuencia, no supone un daño, caso de que llegase a serlo, irreparable para la ciudad. De cualquier manera, este hecho, que sin duda aminora la posible repercusión negativa del teleférico, no es argumento suficiente para aceptarlo, tanto porque se trata de una obra en la que se comprometen de forma directa o indirecta fondos públicos, como porque, sobre todo, ejercerá un impacto visual muy fuerte en la ciudad. Por otro lado, la comparación de este teleférico con los de ciudades como Medellín (Colombia) o Salta (Argentina) no deja de ser una comparación poco afortunada y muy alejada de la realidad urbana de Santiago; más bien habría que fijarse en la forma en que ciudades como Sevilla desmontaron esta infraestructura urbana tras la celebración de la Exposición Universal de 1992. La reversibilidad no lo justifica todo: obviamente los procesos gripales son enfermedades pasajeras, pero eso no significa que a nadie le guste padecerlas y que no se sufra cuando se está afectado por ellas. La gestión del patrimonio exige prudencia y en este caso de forma especial al tratarse de una ciudad con perfiles claramente definidos, reconocibles y, como todo perfil urbano, muy sensibles a la incorporación de elementos de significado y presencia muy diferentes a sus claves paisajísticas tradicionales.

2. Las instituciones que realizan la iniciativa manifiestan que están operando sin prisa y con toda la calma que requiere un asunto de este tipo y que en ningún modo está cerrado el proceso. No obstante, los materiales que se mostraron a los dos miembros de ICOMOS que realizaron la misión informativa se encontraban ya traducidos al inglés, lo que no parece apoyar la idea de que están en fase preliminar, sino más bien en trámite de ser remitidos a UNESCO; a no ser que, aspecto éste no considerado por los informantes, el idioma de trabajo en relación con el teleférico sea el inglés. Se recomienda en consecuencia retomar la tranquilidad y el ritmo adecuado y pausado en la toma de decisiones sobre un proyecto de tanto calado en el paisaje de la ciudad.
3. Sin duda, un informe técnico específico sobre el impacto paisajístico del teleférico realizado por profesionales independientes, con perfiles de formación variados y expertos en ámbitos de fuerte connotación patrimonial, ayudaría a tener más elementos de juicio; sin embargo, en opinión de los responsables de este informe hay cuestiones obvias que es redundante explicar y la repercusión negativa de un teleférico adentrándose en el corazón histórico de Santiago de Compostela es una de ellas.

En relación con la accesibilidad urbana:

4. Es necesario, aunque este Comité es consciente de la dificultad de este reto, un plan de movilidad general en el ámbito urbano supramunicipal de Santiago de Compostela. Ésta no es una cuestión sólo de carácter patrimonial, ya que incumbe a la funcionalidad general de la ciudad, pero que sí tiene incidencia en su dimensión cultural, sobre todo habida cuenta de que la atracción de esta



población está muy por encima de la que soportan otras localidades con un número de habitantes similar. Es en este plan general de movilidad en el que deben acometerse todos y cada uno de los problemas de accesibilidad que tienen las diferentes zonas y piezas urbanas, mereciendo una especial observancia el centro histórico, la estación e intercambiador de comunicaciones y la *Cidade da Cultura*.

5. La recomendación anterior cobra mayor relevancia teniendo en cuenta que es difícil predecir el flujo que se establecerá entre la *Cidade da Cultura* y el propio centro histórico. De momento se sabe que la primera tardará al menos cinco años en alcanzar su capacidad de carga plena, y esto aun sin conocer realmente el proyecto cultural general que se realizará en ella. Parece pues precipitado en esta situación realizar una infraestructura costosa como el teleférico que más que atravesar un recorrido físico de la ciudad, atraviesa un espacio lleno de incertidumbres sobre su futuro cultural.

En relación con los aspectos sociales y el modelo de ciudad:

6. Se aconseja a los responsables del Ayuntamiento y del Consorcio de Santiago que sean más sensibles al parecer ciudadano respecto a la iniciativa del teleférico. Los responsables del informe no han encontrado apenas opiniones favorables fuera de las instituciones impulsoras del proyecto y de algunos artículos de opinión en la prensa regional, pero instamos a las instituciones responsables a que aporten a ICOMOS y a la propia ciudad más opiniones, tanto de asociaciones ciudadanas que representen al tejido social compostelano, como de personas cualificadas de la ciudad (profesores universitarios, arquitectos, expertos en patrimonio, en paisaje, etcétera).
7. Se recomienda la defensa de un modelo de ciudad propio y fuera de las veleidades de políticos más interesados en dejar su huella en la ciudad que en proteger sus verdaderos valores culturales. El modelo de ciudad, tan claro en la trayectoria de Santiago durante muchos años, se encuentra en un momento de indefinición. Estas voluntades políticas extrañas a la propia dinámica urbana (como es sin duda la construcción de la *Cidade da Cultura*) y otras cuestiones indican un cambio del modelo urbano que situó a Santiago entre las ciudades españolas con una mayor calidad de vida. Desde aspectos de gran impacto general, como la construcción de las cuatro torres residenciales en As Cancelas, a cuestiones más específicas, pero no menos preocupantes (sustitución de la teja tradicional en muchas rehabilitaciones del centro histórico por otras de carácter industrial e imagen banal), denotan que se pierde el interés por el orden global y por los detalles. La propuesta del teleférico se encuentra sin duda en esta línea. Si Santiago renuncia a sus perfiles, a su potencia simbólica, espiritual y académica, a ese carácter rural que se filtra hasta su corazón y, por el contrario, se especializa cada vez más en ser un mercado turístico y centro administrativo regional, entreverado de



monumentos, edificios de arquitectos de firma y teleféricos, no se auguran buenos tiempos para su autenticidad.

Otras recomendaciones:

8. Se recomienda la prudencia en los procesos de intervención en las Brañas de Sar. En la medida de lo posible, si se pretende proteger su carácter rural, ha de permitirse que los propietarios o arrendatarios tradicionales puedan seguir manteniendo el uso de huertas u otras actividades agropecuarias compatibles con el carácter periurbano del sector. Las expropiaciones indiscriminadas pueden convertir el sector en un parque urbano de gran belleza sin duda, pero alejado del carácter que ha mantenido durante siglos.
9. Aunque no sea objeto directo del informe, la estación de ferrocarril y los cambios que producirá el futuro intercambiador de comunicaciones obligan a realizar una llamada sobre la conveniencia de conservar aquellos aspectos básicos de la estación y evitar la pérdida de carácter que han experimentado muchas estaciones españolas renovadas durante los últimos años. Salamanca o Málaga han renunciado a sus antiguas estaciones para construir edificios que por forma y uso están mucho más cercanos a grandes centros comerciales que a equipamientos de transporte.

Madrid, 23 de Septiembre de 2008.

Vº Bº

La Presidenta del Comité Español de ICOMOS



Fdo.: María Rosa Suárez-Inclán Ducassi