

**NINTH COUNCIL OF EUROPE MEETING OF THE WORKSHOPS FOR THE
IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN LANDSCAPE CONVENTION.
III INTERNATIONAL Congress on Landscape and Infrastructures
Landscape and infrastructure for society
CONCLUSIONES**

Mr. Ignacio ESPAÑOL ECHANIZ,
Lecturer in Landscape and Civil Engineering,
University Polytechnic of Madrid

Los talleres llevados a cabo en Córdoba durante los días 15 y 16 de abril de 2010 plantearon una interesante y fructífera revisión del papel de las infraestructuras y el paisaje en relación con la sociedad. Las conclusiones que se deducen de dichas actividades pueden presentarse en relación a tres grandes áreas de concepto, a saber:

- unas extensas y variadas aportaciones que apuntan a la relación existente entre el paisaje y las infraestructuras de transporte y energía en sus diversos aspectos,
- conclusiones relacionadas con el tratamiento que dan al paisaje las políticas de infraestructuras
- una conclusiones genéricas relativas a cómo las políticas sectoriales pueden asumir los contenidos de la ELC que se pueden extrapolar a partir del caso de las políticas de infraestructuras.

Las principales aportaciones de estos tres grandes bloques, se presentan resumidas a continuación.

I. La relación entre las infraestructuras y el paisaje.

(A) Infraestructuras, paisaje y sociedad.

1. Las infraestructuras de transporte y energía pueden ser consideradas como el sistema nervioso del paisaje, pues sirven a determinadas áreas de actividad a las que favorecen de manera concreta. En este sentido es importante considerar que las infraestructuras son parte esencial de un determinado modelo de desarrollo.
2. Distintos tipos de infraestructuras favorecen distintos tipos de desarrollo y por tanto distintos paisajes. La política de infraestructuras, por tanto, debe ser concebida a partir de la política de desarrollo en la que se enmarca y por extensión de la política de paisaje.

3. Las políticas de paisaje deben por tanto influenciar a las políticas de infraestructuras, dotándolas de un adecuado sentido integrador que amplíe la tradicional visión de la infraestructura como elemento aislado del entorno para abarcar su verdadera dimensión en relación con el contexto.

(B) Modelos de referencia de paisaje e infraestructuras

4. La sostenibilidad como cualidad deseable de los sistemas económicos, sociales y ambientales se presenta como el modelo de referencia más sólido para las políticas de paisaje y, por extensión, para sus infraestructuras de transporte y energía.
5. La política de paisaje debe incorporar las infraestructuras de transporte y energía como un elemento más, tal y cómo lo manifiestan los diferentes documentos normativos y directores de paisaje presentados.
6. No obstante, la manera de tratar las infraestructuras, su objeto, definición y condiciones no están en la práctica aún claramente establecidas en las políticas de paisaje.

(C) La presencia de las infraestructuras en el paisaje

7. Más allá de su aspecto funcional, las infraestructuras de transporte y energía poseen una cualidad estética singular que requiere un tratamiento paisajístico específico.
8. Su cualidad estética está en relación con:
 - a. el servicio que prestan a la comunidad y cómo ésta las percibe en el paisaje.
 - b. su capacidad para mediatizar la relación existente entre el observador y el entorno, una capacidad particularmente significativa en el caso de las infraestructuras de transporte.
 - c. la manera en la que muestran su funcionalidad y cómo materializan las aspiraciones de las comunidades que las demandan.
9. La especial relación que existe entre la estética de la infraestructura y el conjunto del paisaje que la acoge no siempre recibe la atención que merece, enfrentándose a no pocos problemas de sistematización y criterio.

(C) Infraestructuras para el paisaje.

10. Existe una serie de infraestructuras comunitarias que sirven específicamente al aprecio del paisaje y a su recuperación. La relación es muy variada: paseos paisajísticos y miradores, carreteras paisajísticas, intervenciones artísticas en el paisaje, centros de interpretación de diferentes contenidos, parques arqueológicos y museos abiertos, entre otros.
11. Estas infraestructuras ponen en relación al ciudadano con su paisaje y con sus valores estéticos, culturales y naturales, utilizando la doble capacidad emotiva y cognitiva que tiene el paisaje como recurso intelectual de expresión.
12. Las actuaciones de recuperación del paisaje utilizan recursos propios del paisaje tales como la vitalidad de sus procesos biofísicos y culturales y la capacidad de evocación y sugerencia, poniéndolos en activo para recuperar su viabilidad y poner en evidencia sus valores.

II. Las políticas de infraestructura asumen el punto de vista del paisaje.

13. La inclusión del paisaje en las políticas de infraestructuras del transporte y la energía requiere una revisión del planteamiento tradicional que dichas políticas han aplicado en relación a la capacidad y nivel de servicio de las infraestructuras como criterios exclusivos o de mayor relevancia para su diseño y planificación.
14. Otros servicios que prestan las infraestructuras, relacionados con la integración en el sistema al que sirven y con el mantenimiento de sus valores naturales, culturales y paisajísticos han de ser considerados equilibradamente para su planificación y diseño.
15. Algunas dimensiones que han de ser contempladas por la política de infraestructuras son:
 - a. La inclusión de los principios de sostenibilidad en la planificación y diseño de infraestructuras.
 - b. La relación existente entre los ciudadanos servidos por la infraestructura y el paisaje.
 - c. La dimensión social del servicio que prestan confrontada con una visión simplista de su funcionalidad.
 - d. La resolución de su multifuncionalidad confrontada con el planteamiento de servir a una sola función.

III. Los principios del Convenio del Paisaje reflejados en otras políticas sectoriales.

16. Otras políticas sectoriales que se plantean asumir los principios del [Convenio Europeo del Paisaje](#) deben, por similitud con las políticas de infraestructuras, asumir una revisión de sus paradigmas tradicionales, [incluyendo conceptos](#) nuevos e integradores.
17. La renovación de las políticas sectoriales ha de partir de la consideración de los valores del paisaje y de cómo estos valores se articulan en relación con dicha política sectorial.
18. Sostenibilidad, multifuncionalidad y servicio al ciudadano son criterios que aparecen como positivos para favorecer esa integración del paisaje en las políticas sectoriales.

**NINTH COUNCIL OF EUROPE MEETING OF THE WORKSHOPS FOR THE
IMPLEMENTATION OF THE EUROPEAN LANDSCAPE CONVENTION.
III INTERNATIONAL CONGRESS ON LANDSCAPE AND INFRASTRUCTURES
LANDSCAPE AND INFRASTRUCTURE FOR SOCIETY
CONCLUSIONS**

Ignacio ESPAÑOL ECHANIZ,
Lecturer in Landscape and Civil Engineering
Polytechnic University of Madrid

The workshops carried out in Cordova on 15th and 16th April 2010 proposed an interesting and fruitful review of the roles of infrastructures and landscape in relation to society. The conclusions derived from the workshops can be grouped in three big concept areas as follows:

- extensive and varied contributions which register the existing relationship between landscape and transport and energy infrastructures in its different angles,
- conclusions related to how landscape is dealt with by infrastructure policies
- generic conclusions relating to how sectoral policies can assume ELC principles which can be extrapolated from the infrastructure policies case.

Main contributions of these three big concept areas are summarised in the following paragraphs.

I. Relationship between infrastructures and landscape.

(A) Infrastructures, landscape and society.

1. Transport and energy infrastructures can be considered the nervous system of the landscape since they serve certain activity areas which are favoured in a specific fashion. In this sense, it is important to stress that infrastructures are an essential part of each specific development model.
2. Different types of infrastructures favour different types of development and therefore different landscapes. Infrastructure policy must thus be conceived starting from the development policy to which it belongs and consequently from its landscape policy.
3. Landscape policies must therefore influence infrastructure policies, providing them with an adequate integrating sense to expand the traditional view on the infrastructure as an isolated element in the environment to embrace its true dimension in the overall context.

(B) Referential models for landscape and infrastructures.

4. Sustainability being a desirable quality of environmental, social and economic systems, is the most solid referential model for landscape policies and, as a consequence, for transport and energy infrastructures.
5. Landscape policy must integrate transport and energy infrastructures as another element of the system, as exhibited in the different landscape normative and management documents presented in the workshops.
6. Nevertheless, the way to deal with infrastructures, their function, definition and conditions is effectively not yet clearly established in the practice.

(C) Presence of infrastructures in the landscape.

7. Beyond their functional aspects, transport and energy infrastructures enjoy a singular aesthetic quality which requires a specific landscape treatment.
8. Its aesthetic quality is related to:
 - a. The service they provide to the community and how infrastructures are perceived within the landscape.
 - b. Its capacity to influence the relationship between observer and environment, a capacity which is specially relevant in transport infrastructures.
 - c. The way infrastructures show their functionality and how they materialise the expectations of the communities who demand them.
9. The special relationship existing between the aesthetics of infrastructures and the landscape that hosts them, do not always receive the attention it deserves, facing many problems of lack of consistency and criteria.

(C) Infrastructures for the landscape.

10. There are a group of community infrastructures which specifically target appreciation of the landscape and its restoration. The list is long and varied: scenic walks and lookouts,, scenic roads, art installations in the landscape, visitors centres of varied content, archaeological parks, open air museums and others.

11. These infrastructures connect people with their landscape and its functional and aesthetic features as well as with its cultural and natural values, using landscape's double emotional and cognitive ability as an intellectual expression resource.
12. Landscape recovery interventions use landscape own resources such as the vitality of its cultural and biophysical processes and the capacity of evocation and suggestion , reactivating its resources enabling their viability and highlighting its values.

II. Infrastructure policies assume a landscape point of view.

13. Including landscape in transport and energy infrastructure policies requires a review of the traditional approach that these policies have applied to infrastructure capacity and level of service as the exclusive or preferred criteria for their design and planning.
14. Other services provided by infrastructures are those related to integration within the system they serve and to the maintenance of its natural, cultural and landscape values, services that must be considered for design and planning in a balanced way.
15. Some aspects which must be considered by infrastructure policy are:
 - a. Sustainability principles must be included in infrastructure planning and design.
 - b. The relationship between people served by the infrastructure and the landscape must be taken into account.
 - c. The social dimension of the provided service must be balanced against the traditional view on functionality.
 - d. Multifunctionality must be sorted out against the idea of the provision of one exclusive function.

III. European Landscape Convention (ELC) principles assumed by other sectoral policies.

16. Other sectoral policies envisioned to assume ELC principles must, as it is the case for infrastructure policies, assume a review of their traditional paradigms including new and comprehensive concepts.

17. The renewal of sectoral policies must be based on the consideration of landscape values and how these values relate with such sectoral policies.
18. Sustainability, multifunctionality and service to the community are seemingly positive criteria to ease integration of the landscape into sectoral policies.