Documento preparado con motivo
de la Conferencia de las
Naciones Unidas
sobre el Medio Ambiente
Estocolmo 1972

El medio ambiente humano: actitud británica

“Punto central de la filosofía que guía a este gobierno es un interés práctico y detallado sobre la calidad de la vida de que gozamos en nuestras islas...

Tenemos conciencia clara de que, paralelamente a nuestro deseo de elevar el nivel de vida, se ha venido creando un clima de preocupación cada vez mayor sobre la posibilidad de que estemos destruyendo con una mano lo que producimos con la otra..., de que, a fin de cuentas, tal vez nos veamos forzados a concluir que el logro de un nivel material más elevado ha sido solamente posible a costa de encontrarnos con un país sobre el que –en términos de amenidad– ya no sentimos ilusión alguna”

Muy Hon, Edward Heath, MP
Primer Ministro

Índice

1. La contaminación de nuestro mundo.....	4
Programa para Estocolmo	
El público y Estocolmo	
2. Las condiciones existentes en el Reino Unido.....	7
Rasgos físicos	
Herencia del pasado	
Presiones que influyen sobre el terreno	
El agua	
El reto	
3. Departamento del Medio Ambiente	10
Enfoque unificado	
Políticas del Departamento del Medio Ambiente	
La planificación urbana y sus problemas	
Transporte	
Contaminación	
Estructura del Departamento	
Administración y desarrollo locales	
Industrias de transporte	
Viviendas y construcción	
4. Administración local y planificación regional.....	13
Necesidad de cambio	
Propuestas gubernamentales	
Planificación y política regional	
5. La vivienda.....	16
Propiedad inmobiliaria	
Renovación urbana	
Nuevas ciudades	
6. El transporte y el medio ambiente	19
Ferrocarriles	
Carreteras	
Planificación del transporte urbano	
7. Protección de nuestro patrimonio	22
Conservación de la campiña	
Agricultura y ganadería	
Conservación	
Centros y edificios históricos	
8. Lucha contra la contaminación.....	25
Comisión Real	
Purificación del aire	
Purificación de las aguas	
Reduciendo los ruidos	
Eliminación de desechos	
Vertido de desechos en el mar	
9. Mirando al futuro	33
Acción a escala internacional	
Población	
Papel de las organizaciones internacionales	
Agencia central	
Comité sobre el ambiente	
Contaminación marítima	
Supervisión	
10. Lecciones y esperanzas	38

1. La contaminación de nuestro mundo

Todas las especies del planeta, sin que el hombre constituya una excepción, son creación del ambiente en que viven. Pero, por suerte o por desgracia, solamente el hombre, entre todas ellas, posee la capacidad de transformar el mundo que le rodea.

La transformación realizada por el hombre ha sido radical. Grandes extensiones de la superficie terrestre han sufrido alteraciones que las hacen irreconocibles. El hombre ha talado bosques y repoblado otras áreas; tierras fértiles se han convertido en desiertos, mientras que terrenos antes desérticos han comenzado a florecer; se han desecado regiones pantanosas y encauzados; y se han despejado amplias extensiones, que han quedado después cubiertas por cantidades ingentes de ladrillo, mortero y hormigón.

El acelerado ritmo a que avanza la tecnología moderna, en combinación con el fenómeno de la explosión demográfica, han contribuido a que los recursos minerales del planeta se sometieran a una incrementada demanda que, oportunamente, pudiera dar lugar a que algunos de los más valiosos de ellos corriese verdadero peligro de desaparecer por completo. El equilibrio ecológico se ha visto disturbado. Y si bien es cierto que el nivel de vida en los países industrializados –particularmente en las naciones de la parte occidental del hemisferio norte– ha superado en mucho los sueños más fantásticos de nuestras inmediatas predecesoras, los países agrícolas –cuya mayoría se encuentran situados en la parte oriental del hemisferio sur– continúan empobrecidos en su mayor parte, situación cada vez peor en ciertas regiones, dado que su población aumenta de manera más rápida que sus recursos. Por todas partes están surgiendo peligros, al menos potenciales, para la calidad de la vida de los hombres de todas las naciones.

Parte de esta amenaza es la contaminación. Los desechos industriales son de naturaleza tan compleja y de un volumen tan ingente que en muchas regiones están contaminando aire y agua hasta un punto tal en que estos elementos fundamentales para nuestras vidas ya no pueden ser utilizados. Grandes lagos y ciertas partes del mar se hallan tan envenenadas por los efluentes industriales que su fauna ha desaparecido por completo o no es apta para servir de alimento. Al mismo tiempo, ese gran monumento humano constituido por la compleja aglomeración de gentes, edificios y sistemas del transporte que denominamos ciudad se está haciendo cada vez más difícil de controlar.

La intensificación en la explotación del mundo natural, llevada a cabo en los últimos años, ha servido para generar un cúmulo de ansiedades sobre el futuro de nuestro medio ambiente. Progresivamente con mayor claridad, nos hemos visto obligados a reconocer que la naturaleza –en el sentido más amplio de la palabra– constituye la posesión más preciosa con que cuenta el hombre; que el mundo físico que nos rodea y los sistemas ecológicos que nos encierran no son indestructibles, como en otras épocas se pensara, sino que se pueden y se están aniquilando de hecho. Solamente tenemos un mundo en nuestras manos. Si lo destruimos, todo se habrá perdido.

Es precisamente contra este telón de fondo que las naciones del mundo, confrontadas por similares problemas de población, agotamiento de recursos, contaminación y decaimiento urbano, se han visto obligadas a aceptar la necesidad de una colaboración más estrecha entre ellas para proteger –y, en cuanto sea posible, embellecer– nuestro medio ambiente. En el Reino Unido, el Gobierno de Su Majestad tomó conciencia de ello hace ya mucho tiempo, hallándose dedicado actualmente a adoptar las medidas necesarias para defender y mejorar el medio ambiente en el que se desarrolla la vida del pueblo británico. El gobierno reconoce, igualmente, que gran parte de los problemas ambientales más apremiantes de nuestros días –particularmente los que se encuentran relacionados con la situación de las aguas y de la atmósfera– no son exclusivos del Reino Unido, sino que afectan, en realidad, al mundo entero.

Ningún gobierno puede soslayar estos problemas, manteniéndose al margen, ni dar solución a los mismos por sus propios medios. El mundo tiene que aunar esfuerzos, actuando regionalmente, en aquellos casos en que los problemas sean originalmente regionales y posean alcance regional, y a escala mundial cuando la situación así lo exija. El ingreso del Reino Unido en la Comunidad Económica Europea hará posible que aportemos nuestra contribución a un programa regional conjunto, de importancia vital para nuestro pueblo y los de las densamente pobladas naciones a las que estaremos ligados. Dado que la Europa Occidental constituye una importante región industrial, el desarrollo de un programa dentro de la Comunidad para regular la contaminación y administrar acertadamente los recursos con que contamos proporcionará también beneficios en un plano general.

Durante el año pasado, el Reino Unido ha venido jugando un papel de importancia en la negociación de un acuerdo regional sobre la prevención de la contaminación de las aguas en el noreste del Océano Atlántico, mediante el vertido en las mismas de peligrosos desechos. El acuerdo a que aludimos –firmado el 15 de febrero del año en curso– es el primero del mundo en hacer frente a este tipo de contaminación. El Reino Unido lo considera como ejemplo alentador de colaboración regional para afrontar un problema de carácter funcional.

Sin embargo, existen muchos otros problemas que amenazan nuestro ambiente y que deben ser considerados como de la incumbencia de todas las naciones y para los que habrá que hallar soluciones a escala internacional. En consecuencia, el Gobierno de Su Majestad ha acogido con agrado y apoya incondicionalmente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente. La delegación británica –encabezada por el secretario de Estado para el Medio Ambiente– espera jugar una parte activa en las deliberaciones de la Conferencia.

Programa para Estocolmo

En opinión del Gobierno de Su Majestad, la Conferencia de Estocolmo puede cumplir tres objetivos de la mayor importancia.

En primer lugar, es necesaria una discusión seria y equilibrada, al nivel político e intelectual más elevado posible, sobre conceptos del ambiente altamente emotivos que están acaparando la atención del público. ¿Hasta qué punto es correcto mantener que el empeño por conseguir un crecimiento económico sin restricciones nos va a conducir inevitablemente hacia una situación de hambre y enfermedad? O por el contrario, ¿se puede decir que las diversas estructuras sociales, económicas y políticas con que contamos son lo suficientemente potentes y flexibles para acomodarse continuamente a las presiones que, indudablemente, se seguirán? ¿Es acaso necesario llegar a un acuerdo internacional sobre el enfoque a adoptar frente al problema de la explosión demográfica?

El Reino Unido piensa que es necesario lograr cierto consentimiento mundial sobre estas diferencias fundamentales de opinión, si queremos llegar a concretar en los próximos años programas racionales y prácticos de cooperación internacional. Las deliberaciones no van a ser fáciles, dados los muchos intereses en juego y la profunda sinceridad de las distintas opiniones. Indudablemente, las deliberaciones continuarán después de la Conferencia de Estocolmo. Pero, en todo caso, el gobierno británico mira a Estocolmo con la confianza de conseguir una contribución inicial equilibrada.

En segundo lugar, el Gobierno de Su Majestad espera que en Estocolmo se realice un progreso significativo hacia una cooperación internacional práctica. Se necesita una programación más adecuada para la supervisión del ambiente mundial, para conseguir un programa más realista por lo que al intercambio de información ambiental se refiere y para

lograr una regulación más efectiva, a escala mundial, del vertido de desechos industriales en las aguas del mar.

Finalmente, el Reino Unido espera la colaboración de las naciones miembro de la ONU reunidas en Estocolmo en la mejor explotación del sistema mismo de dicha Organización, el cual requiere nuevo desarrollo para poder hacer frente con mayor efectividad a las crecientes problemas ambientales del mundo.

El público y Estocolmo

La Conferencia consiste esencialmente en una reunión a nivel estatal. Mas en el contexto de la preocupación por el medio ambiente que rápidamente viene surgiendo entre científicos, industrialistas, conservacionistas y el gran público, el gobierno del Reino Unido se decidió a recoger, como parte de su labor preparatoria, la más amplia muestra posible de la opinión pública. Por la tanto, cuatro grupos de trabajo nombrados por el secretario de Estado para el Medio Ambiente han reunido las pareceres de agrupaciones y organizaciones repartidas por todo el país, y sus informes se vienen publicando simultáneamente con este folleto. El gobierno británico considera que dichos informes resultarán de gran utilidad en lo que respecta a la orientación de la política a seguir con posterioridad a la Conferencia de Estocolmo, y agradece profundamente tanto a los que han aportado su tiempo a esta labor como a las que han enviado pruebas.

La delegación británica está integrada tanto por personas privadas como por ministros, miembros del Parlamento, funcionarios oficiales y representantes de las administraciones locales.

El gobierno británico agradece a la Organización de las Naciones Unidas por haber coordinado y organizado la Conferencia, y reconoce calurosamente la aportación del país que desempeña el papel de anfitrión, es decir, del gobierno y pueblo de Suecia.

2. Las condiciones existentes en el Reino Unido

Rasgos físicos

Tanto las dos islas que constituyen la Gran Bretaña e Irlanda, como las centenares de islas menores que las rodean, comprenden una mayor diversidad de estructuras rocosas, paisajes, tierras y, condiciones meteorológicas que la existente en casi todas las restantes regiones del mundo de una extensión equiparable. Tales diferencias han repercutido profundamente en las modalidades de vida de sus habitantes.

La mayor parte de la población se encuentra concentrada en las tierras bajas, donde virtualmente ya no existen zonas con medio ambiente natural no modificada por el hombre; tanto es así que algunas de las regiones de aspecto más natural, como la zona llamada Norfolk Broads, representan en realidad creaciones artificiales humanas. Las tierras bajas de Inglaterra cuentan con una agricultura altamente productiva y notablemente mecanizada. Gran parte del resto de dichas tierras tiende a hallarse cubierta de ladrillos y cemento en diversos grados de concentración. Hay "cinturones verdes" alrededor de muchas ciudades y centros urbanos, pero en casi todas partes existen presiones sobre la campiña por la necesidad de terrenos para la industria, viviendas, carreteras y espacio para el esparcimiento. Sin embargo, pese a todas las presiones del público sobre los recursos naturales, todavía existe la Inglaterra de la tarjeta postal. El orgullo personal y la planificación racional han servido para conservar los caminos frondosos y amplias parques, como así también las tradicionales aldeas y poblaciones con sus mercados, en cuyos núcleos siguen existiendo las elegantes plazas, iglesias y viviendas con fachada de madera, que imparten al país su sabor especial.

En contraste, las tierras serranas de las regiones septentrional y occidental del país no han contado nunca con una elevada población humana. Gran parte de dichas regiones consiste en tierras semidesérticas, particularmente en las colinas galesas y a lo largo del litoral occidental de las Tierras Altas de Escocia, que figuran entre las zonas más salvajes e impresionantes en toda Europa. Se trata de zonas caracterizadas por los muros y casas construidos de piedra, estas últimas muy dispersadas; son muy pocas sus poblaciones y aldeas que han sentido la influencia de la prosperidad expansiva de las tierras bajas sudorientales.

La región septentrional de Inglaterra y el sur de Gales cuentan también con amplias llanuras litorales, y anchos estuarios, zonas caracterizadas frecuentemente por la presencia de la industria pesada. Fue precisamente en las condados de Lancashire, Yorkshire y Durharn y el valle del Río Clyde que la hulla, el hierro y las fábricas algodonerías iniciaron la primera Revolución Industrial, situando a la Gran Bretaña del siglo XIX a la vanguardia de todo el mundo en los campos mercantil y financiero. Pero las ventajas proporcionadas por la industria provocaron perjuicios paralelos. La industrialización inicial dejó unas pésimas huellas en el medio ambiente como, por ejemplo, las viviendas pobres, escoriales antiestéticos, ríos contaminados y terrenos abandonados.

Herencia del pasado

Para el Reino Unido, esta herencia del pasado abarca unas 36.500 hectáreas de tierras en tan mal estado que son incapaces de explotarse sin llevarse a cabo previamente radicales trabajos de recuperación. Además, existen otras zonas con una extensión total al menos no menor, y probablemente mucho más grande, que comprenden tierras contaminadas, abandonadas o en muy mal estado, cuyo reacondicionamiento exigiría una elevada inversión económica. Mas ahora se vienen adoptando enérgicas medidas encaminadas a la recuperación de los terrenos abandonados. El gobierno ha puesto positivamente de manifiesto su propósito de borrar las huellas industriales heredadas de

la era victoriana. Empero, existen también otras complicaciones. La Revolución Industrial dejó en el Reino Unido otras manchas, consistentes en numerosas colonias de viviendas de pésima calidad y urbanizaciones pobres. Los principales núcleos de viviendas pobres se siguen concentrando en las zonas industrializadas de Londres, Glasgow y los centros hulleros. Dos millones de viviendas, o aproximadamente un 12% de las existentes en el país, todavía requieren ser mejoradas. En el programa estatal encaminado a la provisión de viviendas de mejor calidad, se ha concedido gran preferencia a la eliminación de las moradas pobres, proceso que actualmente se viene acelerando. El gobierno espera que, para principios de los años ochenta, habrán desaparecido casi todas las viviendas pobres existentes en la actualidad.

Presiones que influyen sobre el terreno

Gran Bretaña es un país pequeño con una gran población, que se espera aumente de su total actual de 55 millones a 67 millones para fines de siglo. Uno de los problemas más agudos que padece es la creciente escasez de terreno. En el sudeste y en la región interior de Inglaterra (Midlands) existe una intensa competencia, por parte de los planificadores de ciudades, en lo que se refiere al espacio abierto, a los que se suman también los constructores de carreteras y aeropuertos, industriales y la cantidad cada vez mayor de las que desean preservar las zonas rurales para fines agrícolas, de recreo y protección de la fauna y flora silvestres. Este problema se acentúa por los niveles de vida más altos, por la mayor movilidad y por emigración interna.

En el ya abarrotado sudeste, un rápido incremento de la población es inevitable, aunque sólo sea por el debido a causas naturales. Los movimientos regionales están contribuyendo a llenar también lo que hasta recientemente habían sido los sectores vacíos de East Anglia y de la península del sudoeste. En contraste, hay poco desarrollo y en algunos lugares un marcado descenso de la población que vive y trabaja en los condados del norte y en Escocia. Estos traslados de población acentúan las diferencias entre las dos mitades de la Gran Bretaña industrial. Subrayan la necesidad de las medidas especiales acordadas por el gobierno en lo referente a la inversión infraestructural y mejoras ambientales en los sectores de desarrollo del norte de Inglaterra, Gales del Sur y parte central de Escocia.

En todas partes de Gran Bretaña el paisaje rural está cambiando. Gran cantidad de buenos terrenos agrícolas están siendo acaparados para construcción de viviendas, factorías y carreteras. Campos pequeños y muchos setos vivos están desapareciendo a medida que las granjas se hacen mayores y las máquinas sustituyen a los trabajadores agrícolas. La sociedad rural está transformándose medida que el característico peón de granja cede su puesto al técnico agrónomo, sin olvidar a los recién llegados, procedentes de muchas esferas sociales, que se encargan del "arreglar" casas de campo con ayuda de subvenciones gubernamentales, con el fin de hacerlas servibles y no permitir que se conviertan en ruinas.

El gobierno estimula la mecanización de la agricultura. Ayuda a la amalgamación de granjas. Pero la preocupación pública, en lo que se refiere a la preservación de grandes sectores de espado abierto, aumenta. Con respecto a ello, muchas hectáreas de tierras altas empleadas previamente para pastos están volviéndose a plantar con árboles o restaurándolas para recreo público. Unas 5.000 hectáreas se designaron "reservas naturales nacionales" desde 1968. Siempre que es posible el gobierno está ampliando las zonas verdes y encargándose de proteger los sectores de sobresaliente belleza natural y lugares de especial interés científico. También, corporaciones como las *Country-side Commissions* y el *Nature Conservancy* (parte del *Natural Environment Research Council*) y organizaciones privadas como el *Committee for Environmental Conservation*, los

National Trusts y el *Council for the Protection of Rural England*, contribuyen a estimular el interés público en este específico patrimonio natural y científico.

El agua

La demanda de agua en Gran Bretaña está aumentando en un 3% al año y se espera que sea el doble para fines de siglo. La lluvia es copiosa, pero gran parte de ella va a parar a las notoriamente húmedas tierras altas del norte y del oeste. Estas colinas se caracterizan por algunos de nuestros paisajes más magníficos y el creciente número de personas que va allí de vacaciones impide el aprovechamiento de los valles para construcción de embalses, del mismo modo que los residentes se resisten a la pérdida de sus casas y campos en beneficio de la gente de la ciudad. Los embalses en las tierras bajas son igualmente impopulares, pues inundan buenos terrenos agrícolas. La desalinización no constituye todavía una alternativa económica, aunque se está estudiando intensamente, como tampoco las perspectivas de almacenamiento de agua detrás de presas, en el Wash y varios estuarios. Los planes para abastecimiento de agua requieren incorporarse con gran cuidado en la estrategia general, para asegurar el empleo más prudente del escaso terreno de Gran Bretaña. Se debe prestar atención también a la eliminación de desechos pues, si la mayor parte de los futuros abastecimientos han de proceder de los ríos, como parece bien probable, gran cantidad de este agua regresará a esos mismos ríos en forma de efluente, que requerirá la depuración adecuada para que dichos ríos sigan constituyendo fuente de suministro y puntos de recreo.

El reto

Estas pues son las circunstancias actuales del medio ambiente de Gran Bretaña, Gran parte del refleja la intervención del hombre y otra parte, quizá en demasía, se encuentra marchitada o contaminada por la industria, minería mala planificación. Grandes sectores de país destacan por su hermosura, otros por su abrupta magnificencia y están acompañados por los discretamente bien cuidados. Casi la totalidad de la parte central de Inglaterra y del sudeste están sometidas a intensas presiones de población y de industria, pero a fuerza de prudente planificación, incluso en estas regiones, grandes zonas rurales siguen sin estropearse y gozan de su característica tranquilidad.

El incitante reto que se le presenta al gobierno –y al público– de Gran Bretaña en relación con el ambiente, es el de administrar recursos limitados, de una manera civilizada y eficiente con respecto a su costo; el mejorar lo que resulta antiestético y contaminado, preservar lo que es saludable y atractivo y con ello ayudar a realzar las características que hacen la vida mejor para toda la nación. Estos, sin duda, son los objetivos de la política del Gobierno Británico. Constituyen la “razón de ser” del primer Departamento del Medio Ambiente completamente desarrollado del mundo, cuyas normas y métodos se describen más en detalle en los siguientes capítulos.

3. Departamento del Medio Ambiente

En el curso de muchos años, sucesivos gobiernos del Reino Unido han adoptado medidas encaminadas a controlar y proteger el medio ambiente nacional. La Gran Bretaña figuró entre los primeros países industrializados; fue, por ende, uno de los primeros en experimentar la contaminación en gran escala, y –cabe añadir– uno de los primeros en adoptar medidas eficaces para combatirla. Tales medidas han proporcionado resultados positivos. En términos generales, nuestra atmósfera se encuentra más limpia y nuestros ríos menos contaminados que hace 100, 50 o incluso 10 años.

Pero todavía queda muchísimo más por hacer, y el gobierno del Reino Unido está decidido a lograr que, en la medida de lo posible, se haga todo lo necesario en este sentido.

Enfoque unificado

Con tal propósito, se creó el primer Departamento Centralizado del Medio Ambiente del mundo, en 1970, mediante la fusión de los antiguos ministerios británicos de Transporte, de la Vivienda y Administración Local, y de Construcción y Obras Públicas. Por primera vez en Inglaterra, todas las responsabilidades relativas a la planificación y utilización de las tierras, la lucha contra la contaminación, el transporte, y la construcción y obras públicas se concentraron en manos de un solo secretario de Estado, que cuenta con los necesarios poderes ejecutivos para garantizar la puesta en vigor de sus políticas.

Anteriormente, al igual que en otros países, la responsabilidad de proteger el medio ambiente y controlar la contaminación se encontraba repartida entre diversos departamentos estatales británicos. Por ejemplo, el Ministerio de Agricultura, Pesquerías y Alimentación y el Departamento de Agricultura y Pesquerías para Escocia se ocupaban, y se siguen responsabilizando, de las actividades agropecuarias y pesqueras, en combinación con la vigilancia de los pesticidas utilizados en las tierras, el control de la eliminación de los desperdicios procedentes de las granjas, y la fiscalización de la posible presencia de contaminantes en los productos alimenticios. El Departamento de Comercio e Industria, que se responsabiliza del transporte naviero y aéreo, se ha ocupado también de la contaminación del mar con petróleo, y del ruido y la contaminación en las inmediaciones de los aeropuertos. El Departamento de Empleo se responsabiliza de la protección de los trabajadores contra posibles peligros en las fábricas; el Departamento de Sanidad y Previsión Social se ocupa de lograr que se proporcione asesoramiento médico experto al gobierno en conjunto; y el Departamento de Educación y Ciencia se preocupa de conseguir que los Consejos de Investigación a su cargo organicen debidamente la adecuada divulgación de conocimientos científicos. En Escocia, Gales e Irlanda del Norte, las cuestiones relativas al medio ambiente corren a cargo de los respectivos organismos nacionales y del gobierno. El Departamento de Relaciones Extranjeras y con la Commonwealth se ocupa de los aspectos de la política internacional y extranjera en materia de cuestiones relativas al medio ambiente, y procura lograr que la labor de los organismos internacionales se atienda de un modo racional y económico.

Los mencionados departamentos conservaron sus propias funciones específicas especiales al crearse, en noviembre de 1970, el Departamento del Medio Ambiente, puesto que habría resultado ilógico e imposible reunir en un solo organismo todo lo relativo a una cuestión tan amplia como la protección del medio ambiente. Sin embargo, el Departamento del Medio Ambiente reunió por primera vez, en un solo organismo, tres importantes ministerios que, en conjunto, se ocupaban casi exclusivamente, en escala nacional, de todas las actividades de planificación y control de la contaminación en Inglaterra y Gales. Por otra parte, al secretario de Estado para el Medio Ambiente le incumbe la responsabilidad de coordinar la totalidad de los trabajos estatales encaminados a controlar la contaminación, emprendidos por todos los departamentos.

Desde entonces, se han puesto en vigor nuevas medidas muy radicales y, en lo que respecta a la planificación ambiental, una estrategia unificada viene substituyendo el enfoque algo fragmentaria que anteriormente entorpecía los esfuerzos, malgastando a veces los recursos de la multitud de agencias participantes.

Políticas del Departamento del Medio Ambiente

La administración local en Inglaterra –aparte del Gran Londres– y Gales se está reorganizando a fondo, y las nuevas autoridades locales fortalecidas han de asumir plenamente sus funciones a partir del 1 de abril de 1974.

Se vienen desarrollando y aplicando progresivamente unos planes estructurales regionales, encaminados a coordinar todos los diversos aspectos de la planificación estratégica, emplazamiento de industrias y colonias de viviendas, mejoramiento del transporte, y conservación de la naturaleza.

Los servicios de suministro de agua y alcantarillado se han de reorganizar ampliamente, con objeto de concentrar todo el ciclo “hidrológico” –abarcando literalmente desde las gotas de lluvia hasta las grifas de agua– en manos de las Comisiones Regionales de Suministro de Agua con funciones múltiples. El gobierno se propone conceder a tales autoridades adecuados poderes y recursos no solamente para hacer frente a la creciente demanda de servicios de provisión de agua, sino también para limpiar los ríos y desarrollar ciertas aguas para fines deportivos, de recreo y esparcimiento.

La planificación urbana y sus problemas

Se viene concediendo ayuda especial destinada al mejoramiento del medio ambiente urbano, en aquellas zonas industriales más antiguas del Reino Unido en que existan problemas de abandono y elevados niveles de paro.

Se encuentra en marcha una campaña nacional enderezada al mejoramiento de la vivienda y la eliminación de las moradas pobres. Se conceden subvenciones estatales cada vez mayores con destino a la limpieza de terrenos abandonados, la plantación de árboles y la mejora del medio ambiente en los barrios en proceso de decadencia.

Las disposiciones reglamentarias sobre la planificación vienen aplicando con mayor eficacia que en el pasado para evitar el ruido o impedir su aumento, reducir los perjuicios en las zonas de esparcimiento, o limitar las intrusiones en la campiña. El tercer aeropuerto londinense se ha de instalar en la costa en lugar del interior, para reducir los trastornos causados por el ruido.

Transporte

El programa nacional de carreteras se ha revisado para asegurar que el tráfico continuo se desvíe de las ciudades históricas y que los 1.600 km adicionales de autopistas, a construir para 1980, resulten lo más estético posible.

Contaminación

Se está intensificando todavía más el esfuerzo para controlar y, en lo posible, reducir la contaminación de todo tipo. Se han implantado regulaciones más estrictas en lo referente a gases de escape y ruido de los automóviles. Más procesos industriales contaminadores se están sometiendo al control de la Inspectoría de Aire Limpio y Álcalis. Se ha introducido legislación para evitar la descarga sin distinciones de desechos tóxicos y se están dedicando enormes recursos a la limpieza de los ríos.

La vigilancia del aire, ríos y aguas costeras está incrementándose para detectar nuevos riesgos de contaminación.

Estructura del Departamento

El Jefe del Departamento es el secretario de Estado, quien asume responsabilidad por todas las actividades del mismo, con inclusión del ejercicio de las potestades correlativas. Cuenta con la ayuda de un grupo de siete ministros responsables de los tres sectores principales de su Departamento, es decir, Administración y Desarrollo Local, Industrias de Transporte y Viviendas y Construcción.

Además de estas responsabilidades generales de la labor del Departamento, el secretario de Estado se encarga personalmente del trabajo de coordinación del mismo sobre contaminación ambiental, incluyendo la aportación hecha por este Departamento al volumen creciente de debates internacionales en el campo que nos ocupa. En ello le ayuda el subsecretario parlamentario de Estado, junto con un grupo de científicos y administradores que forman la Unidad Central sobre Contaminación del Ambiente.

Administración y desarrollo locales

El Ministro de Administración y Desarrollo Locales asume responsabilidad por la estructura del gobierno local y de su actual reorganización; por el sistema y vigilancia del aprovechamiento del terreno y de los procedimientos económicos de planificación a nivel local, regional y nacional; por la cuestión de agua y alcantarillado; por todos los asuntos de carreteras y transporte urbano, incluido responsabilidad directa y ejecutiva en lo que respecta a construcción y mantenimiento del sistema nacional de carreteras principales y autopistas.

Industrias de transporte

El Ministro de las Industrias de Transporte asume responsabilidad, en Inglaterra, por la estructura general de las industrias nacionalizadas de este tipo, incluido ferrocarriles, puertos, vías fluviales y autobuses, de la vigilancia general de sus operaciones y del rendimiento económico de la asignación total de los recursos nacionales en el sector de transporte. La administración diaria y operaciones de estas industrias son responsabilidad de sus Juntas. El Ministro asume responsabilidad también de toda la planificación y cuestiones de transporte de Londres. En Escocia y Gales similares funciones son desempeñadas por los respectivos secretarios de Estado.

Viviendas y construcción

La responsabilidad de esto recae en el Ministro de la Vivienda y Construcción. El Departamento del Medio Ambiente no proporciona viviendas el mismo, pero busca la forma de crear circunstancias en las que se construyan bastantes casas y en las que pueda haber una continua mejora de las normas en relación con las mismas.

Esta labor incluye una supervisión general de las actividades de la administración local respecto a la vivienda. El Departamento estipula normas para el diseño y costo de casas del Ayuntamiento, examina los programas de la vivienda de la administración local, proporciona subsidios y ofrece asesoramiento. Se ocupa de cerca también del sector privado de construcción de viviendas, buscando la forma de fomentar la compra de casas y de ayudar a mejoras o modificaciones de las mismas.

Por medio de su Directoria de la Industria de la Construcción, el Departamento del Medio Ambiente es también patrocinador gubernamental de la industria británica de la construcción. La construcción de nuevos edificios para el mismo gobierno queda comprendida también en las responsabilidades del Departamento. Tiene en reserva tierra y propiedades para requisitos de la Corona, el servicio diplomático, los servicios de defensa y Dirección General de Correos y Telecomunicaciones. Se ocupa también del cuidado de monumentos antiguos y de varios edificios nacionales especiales como las Casas del Parlamento y los Reales Palacios y Parques.

4. Administración local y planificación regional

El Reino Unido posee una larga tradición de descentralización del poder, otorgando mayor responsabilidad a la administración local. El país tiene la suerte de contar con los servicios de muchos hombres y mujeres de gran capacidad, experiencia y habilidad, que aportan su tiempo y su esfuerzo desinteresado en beneficio de la comunidad, como miembros elegidos. y funcionarios de nuestra administración local. En nuestros días, la administración local se halla activamente implicada en casi todos los aspectos de la vida comunitaria, por lo que su labor es de crucial importancia para la protección del ambiente local y de la calidad de la vida de los ciudadanos británicos.

Necesidad de cambio

Las administraciones locales son organismos estatutarios cuyo poder, por lo que a la provisión de servicios se refiere, procede de Leyes aprobadas por el Parlamento. Estos poderes se otorgan al consejo elegido de cada autoridad local. El sistema ha venido funcionando bien, combinándose en él una sana administración con una participación pública generalizada. Sin embargo, dado el cambio experimentado tanto en la sociedad como en el sector tecnológico, la presente estructura de la administración local ha quedado anticuada. En Inglaterra, por ejemplo, existen en el momento actual más de 1.200 autoridades locales, sin contar los consejos parroquiales, cuya cifra se eleva sobre los 7.000.

Son cuatro los principales puntos débiles de la estructura actual, excepción hecha del Consejo del Gran Londres, cuya reorganización se llevó a cabo a mediados de la década de los 60:

1. Los límites de muchas autoridades locales han dejado de reflejar la estructura de la vida y del trabajo en la sociedad moderna.
2. La estructura actual sigue manteniendo la separación entre los sectores urbano y rural, obstaculizando así la planificación y provisión de muchos servicios, entre los que se cuentan algunos que poseen serias consecuencias ambientales.
3. Gran parte de las actuales autoridades locales son demasiado pequeñas, tanto en extensión territorial como en los recursos con que cuentan.
4. La actual división de responsabilidades entre distintos tipos de autoridad local tiende a crear confusión, siendo en algunos casos una división ilógica.

Propuestas gubernamentales

En consecuencia, el gobierno ha decidido llevar a cabo la reorganización de la estructura del gobierno local, con objeto de reforzar y sostener la democracia local, asegurando que un número cada vez mayor de decisiones se tomen en contacto lo más estrecho posible con las gentes que se verán afectadas por las mismas. Las propuestas gubernamentales intentan la creación de nuevas autoridades locales con la extensión y recursos necesarios para el desarrollo de las funciones a las mismas encomendadas. El gobierno está también volviendo a realizar un examen a fondo del control ejercido sobre dichas autoridades, con el fin de eliminarlo o reducirlo, en cuanto sea posible.

La legislación que pondrá en práctica las propuestas del gobierno para Inglaterra y Gales se encuentran, al presente, ante el Parlamento. En ella se estipula que los consejos de condado, municipio de condado y distrito deberán dejar de existir el 31 de marzo de 1974. Al día siguiente, asumirán responsabilidad por todos los servicios del gobierno local una nueva forma de consejos de condado y de distrito.

Los nuevos consejos de condado –con un total de 44 en Inglaterra y 8 en Gales– tendrán a su cargo la planificación y provisión de los servicios necesarios sobre un área amplia, incluyéndose los aspectos más importantes en la planificación de la utilización de

terrenos, red de carreteras principales y transpone. Todos los demás servicios –vivienda y sanidad ambiental, inclusive– caerán bajo la responsabilidad de los nuevos consejos de distrito.

En seis amplias regiones de Inglaterra, densamente pobladas e industrializadas – Tyneside, Merseyside, Greater Manchester, West Yorkshire, South Yorkshire y West Midlands– la distribución de funciones entre condados y distritos será distinta. En estas seis condados metropolitanos, la responsabilidad en las sectores de educación, servicios sociales y bibliotecas estará en manos de las consejos de distrito, mientras que en el resto del país dichas funciones dependerán de las consejos de condado. Estas variaciones tienen su razón de ser en las diferencias de tamaño y naturaleza de las regiones en cuestión.

Por regla general, los condados no metropolitanos poseerán una población de 500.000 habitantes y aun superior, mientras que la mayoría de las nuevos distritos contarán con poblaciones de 75.000 a 100.000 habitantes. El número total de nuevas autoridades en Inglaterra y Gales se espera será de unas 450.

Planificación y política regional

La relación entre las administraciones locales y el gobierno central en Gran Bretaña, constituye una asociación de trabajo. En ningún otro campo resulta esta tan evidente como en el de planificación. Todos los partidos políticos en Gran Bretaña admiten que para administrar y desarrollar los limitados recursos de la nación, se necesita planificar y hacerlo bien. Esto quiere decir planificar de un modo completo, no olvidando nunca la necesidad de prestar toda la atención posible a los derechos y privilegios personales.

Para que sea efectivo, el proceso de planificación requiere también ser flexible y debe responder a la modificación de circunstancias sociales y económicas; debe, asimismo, formar un todo para que las decisiones nacionales, regionales y locales no se contradigan entre sí. Sobre todo, la planificación, para que sea razonable, ha de basarse en información actualizada. Los sucesivos gobiernos han hecho de las Islas Británicas una de las extensiones más intensamente topografadas del mundo.

El sistema de planificación en Gran Bretaña está escalonado. Por un lado, el gobierno nacional, sujeto a la autorización del Parlamento, se encarga de proyectar estrategias nacionales y estipula el ritmo a seguir y los objetivos. A partir de ello, las administraciones locales, responsables ante la opinión local, llevan a cabo la planificación detallada a la vista de las circunstancias locales.

El resultado es un sistema en el que las autoridades de planificación se forman una clara idea del modo en que les gustaría que se trabajase un área y la emplean como guía, no sólo para decidir sobre las proposiciones que les son presentadas, sino para influir en las propuestas antes de que éstas adquieran forma detallada. Pueden hacer este tipo de planificación sin referir todos los detalles a las autoridades centrales. El ministro ha de aprobar lo que se llama “plan estructural”, que indica la forma en que se armonizan el sistema básico de desarrollo y el transporte, y cómo los planes locales concuerdan con la política nacional. Después de esto, las autoridades de planificación local tienen campo libre.

Uno de los puntos fuertes del sistema de planificación descentralizado británico es que implica la colaboración pública. En la formulación de normas y propuestas se estimula la participación del público. Esto exige amplia diseminación de información y reuniones y debates públicos periódicamente, que tienen considerable impacto en el sistema de planificación. De manera similar, cuando hay un desacuerdo con respecto a un propuesto desarrollo, los ciudadanos individuales que puedan demostrar que les afecta adversamente, pueden exponer su caso; si los puntos son de cierta importancia, se

celebra por lo general una encuesta pública con intervención de un funcionario que representa al secretario de Estado para el Medio Ambiente o, en Escocia y Gales, a los respectivos secretarios de Estado. El proceso de planificación puede aprovecharse tanto para salvaguardar lugares de recreo al aire libre como para evitar la contaminación. Las autoridades de planificación o, en casos importantes, el secretario de Estado, pueden imponer condiciones estrictas a un proyecto de desarrollo, para que se conserve la belleza del paisaje y se regule la contaminación desde el principio.

Desde la revolución industrial, la proporción de la población británica empleada en la agricultura ha menguado y llega a ser de no más de un tres por ciento. Compárese esto con el presente promedio de, aproximadamente, un 14% en el resto del continente europeo, donde las normas regionales están ideadas todavía principalmente para aliviar los problemas aportados por el continuo descenso del empleo agrícola. En contraste, es en las zonas urbanas, particularmente aquellas en que el desarrollo en el siglo XIX dependía de la proximidad del carbón y hierro, donde los programas regionales de Gran Bretaña son más agudos.

En gran parte del país, particularmente en la región central y en el sudeste de Inglaterra, la diversificación de la industria ha logrado mantener y realzar la anterior prosperidad. En estas zonas hay un elevado nivel de empleo por lo general. En otras partes, especialmente en la Escocia central y nordeste de Inglaterra y en menor medida en Gales del Sur, la demanda de productos de las industrias básicas ha decrecido casi del todo, dejando en muchos casos un legado de edificios anticuados y abandonados, junto con la contaminación del aire y del agua. Esta decadencia industrial ha tenido como resultado un alto y persistente grado de paro tecnológico, que ha dado lugar a un importante desequilibrio regional entre las ciudades industriales más antiguas de las regiones mineras y de los centros fabriles modernos.

Sucesivos gobiernos han tratado de fomentar el desarrollo en estas zonas menos afortunadas, ofreciendo alicientes a la industria y mediante inversión importante en la infraestructura social. Las regiones menos prósperas están programadas ya como áreas de desarrollo o intermedias, conforme a la gravedad de la situación. Estos esfuerzos han tenido algún éxito, pero sería inútil pretender que se ha encontrado la solución. Se está procediendo a una amplia revisión de las normas regionales.

Entretanto, el gobierno adoptó varias medidas dirigidas a incrementar la atracción económica básica de los lugares en cuestión. Se está prestando particular atención al medio ambiente humano.

La limpieza de terrenos abandonados se está llevando a efecto de un modo acelerado, con ayuda de generosas subvenciones concedidas por los departamentos centrales. Pronto se dispondrá también de subvenciones, bajo nueva legislación, para la restauración de bardos bajos. Se han aumentado considerablemente las subvenciones para la mejora de viviendas. Se están mejorando también radicalmente las comunicaciones, para reducir esa sensación de distanciamiento de las partes más prósperas del país.

El objeto de estas medidas es el de eliminar las huellas del pasado y poner un fin al desperdicio de recursos humanos y al sufrimiento que acompaña al persistente paro. Una vez que el abandono y la decadencia se superen, el ambiente mejorado de estas áreas probablemente hará los sectores de desarrollo e intermedios lugares más atractivos para vivir, estimulando de este modo la inversión y la prosperidad a largo plazo.

5. La vivienda

Para la mayoría de los hombres y mujeres, la parte más importante del ambiente es su hogar. La mejora de la calidad de la vivienda es una prioridad básica del gobierno.

A lo largo de los pasados 50 años, el problema de la vivienda en Gran Bretaña ha experimentado una transformación, pero no ha quedado resuelto. En 1914 había unos 8 millones de viviendas en Inglaterra y Gales. Un 90% de ellas eran ocupadas por inquilinos que pagaban un alquiler a propietarios privados. Hoy día hay unos 17 millones de casas. Más de la mitad de estas están ocupadas por sus propietarios. Más de una quinta parte se ven ocupadas por inquilinos que pagan alquiler a los caseros privados; más de una cuarta parte son de alquiler también, pero del ayuntamiento. De estos 17 millones de viviendas, 6 millones y medio se construyeron desde 1945 y otro millón y medio se mejoró y modernizó durante el mismo período.

No obstante, el problema de la vivienda sigue siendo agudo para millones de personas. Hay casi dos millones de casas de barrios bajos y casi otros dos millones de viviendas sin servicios esenciales como baños o saneamiento interior. Hay muchos inquilinos que encuentran excesivo el costo de sus hogares y todavía hay personas que carecen en absoluto de casa.

Un gobierno tras otro ha tratado de solucionar la escasez de viviendas, agravada como está por dos guerras mundiales, de dos modos. Regularon las alquileres para evitar explotación de la situación de escasez. Subvencionaron la construcción de nuevas viviendas para solucionar la escasez misma. Como resultado de sus esfuerzos, ya no hay una escasez tan aguda —en términos generales— de viviendas en la mayor parte de Inglaterra y Gales. Pero las mismas normas que produjeron este resultado se han convertido en obstáculo a la solución de los problemas que quedan. Tienen poco presente la necesidad de conservar en buen estado las casas existentes. Proporcionan poca ayuda a quienes la necesitan. En algunos casos gravan con impuestos a quienes no las pueden pagar para subvencionar a otros que, en comparación, tienen menos necesidad de ayuda.

En estas circunstancias variables, ha llegado la hora de un cambio radical en la política de la vivienda. No hay otra forma de solucionar los problemas.

Los objetivos del gobierno con respecto a la vivienda son:

1. Un hogar como es debido para cada familia a un precio dentro de sus posibilidades económicas.
2. Una elección más imparcial entre adquisición y alquiler de una casa.
3. Observación de procedimientos justos entre un ciudadano y otro, en lo que respecta a la concesión y recepción de ayuda hacia los costes de la vivienda.

Para conseguir estos objetivos, el gobierno se ha embarcado en una masiva operación hacia la propiedad inmobiliaria y en absolutas reformas del sistema de subsidios con respecto al alojamiento de alquiler.

Propiedad inmobiliaria

Uno de los deseos más fervientes de la mayor parte de familias jóvenes en Gran Bretaña es el de llegar a ser propietarios de su hogar. El gobierno está determinado a hacer todo lo que pueda para estimular un rápido incremento de la adquisición de viviendas. Para lograr esto, ha reducido los tipos de interés, ha presionado a las autoridades locales para que proporcionen más terreno con destino a la construcción, ha facilitado más capital para préstamos por parte de las administraciones locales a los presuntos compradores de casas y ha fomentado la venta de casas del ayuntamiento a los inquilinos que las ocupan, con un descuento del 20%. La iniciativa voluntaria con respecto a la vivienda, que abarca

sociedades co-propietarias y grupos que construyen o adaptan casas para alquilar, está también recibiendo estímulo de los subsidios gubernamentales para que ayude a hacer frente a los déficits incurridos durante o después de la terminación de proyectos voluntarios.

Bajo el influjo de estas medidas, las casas construidas para la compra por el ocupante han aumentado con rapidez. También lo ha hecho la mejora de muchas casas antiguas, a lo que el gobierno contribuye generosamente con subvenciones para este fin. Miles de casas del ayuntamiento fueron adquiridas, por sus inquilinos, en propiedad. En general, se espera que la proporción de familias propietarias de su hogar aumente rápidamente en la próxima década.

Renovación urbana

La necesidad de renovación urbana es mayor en esos sectores de nuestras ciudades construidos en el siglo XIX. Gran parte del carácter e interés de las ciudades británicas data de ese período, pero queda también un resto de viviendas malas y de urbanización desparramada. Las áreas problemáticas son los sectores interiores, donde los contrastes de riqueza y pobreza quedan expresados en términos materiales con variedad de locales comerciales y fabriles, edificios sociales y culturales y, por último, una mezcla de viviendas de todo tipo. La parte principal de 105 barrios bajos que todavía quedan en Gran Bretaña se encuentra en estas áreas: dos millones de moradas o un 12%, aproximadamente, de todas las viviendas de la nación aún requieren mejora.

El objetivo de los proyectos de renovación es el de crear las condiciones necesarias para el bienestar económico, material y social y el de hacer las ciudades lugares agradables en que vivir y trabajar. Esto implica la conservación de lo que está en buen estado, la mejora o sustitución de lo abandonado y el proporcionar una infraestructura que conduzca a un progreso general del medio ambiente. Los problemas de la mejora ambiental surgen de la compleja relación que existe entre los sectores centrales y los residenciales que rodean a los primeros. Tienen su raíz en las presiones de espacio y económicas.

En los sectores centrales hay necesidad de conseguir el equilibrio apropiado de accesibilidad mediante nuevas carreteras, una mejora del transporte público, de los pasos de peatones, de la administración del tráfico y adoptando medidas para aliviar la congestión y la contaminación. De aquí surge el requisito afín de mantener la prosperidad del centro, teniendo en cuenta la variación en los métodos de venta al por menor, el movimiento de población y la cuestión de empleo.

En todas las poblaciones grandes hay una tendencia a marcharse por parte de quienes pueden costear el alejarse de ellas y por otros que se vieron forzados a hacerlo por la renovación y ayudados por la provisión de nuevos sistemas de comunicación, etc. El traslado voluntario es, en gran parte, una medida del descontento con el medio ambiente y de él surge, cada vez más, la polarización social y la creación de "ghetos". Los mejor acomodados, que se quedan, tienden a ocupar los sectores atractivos. y los menos prósperos pasan a vivir en las casas más viejas. El resultado es, con demasiada frecuencia, que una población con escasez de recursos económicos viene a la zona interior, para vivir principalmente en edificios anticuados y vecindades ruinosas, y que consta principalmente de una mezcla de gente anciana y de inmigrantes.

Se ha hecho cuanto se pudo y se continua haciendo más para hacer frente a estos problemas en Gran Bretaña, Muchos de los sectores centrales de las ciudades y poblaciones ya se renovaron extensamente. Los problemas de la vivienda y sociales de las zonas residenciales en estado ruinoso se están tratando de solucionar con la mayor amplitud posible. En 1949 se introdujeron programas para la mejora de viviendas pobres,

con ayuda de subvenciones procedentes de fondos públicos y recientemente se han ampliado mucho. Así pues, se dispone de subvenciones para la instalación de baños, sistemas de agua caliente y otros servicios modernos, con destino a casas antiguas que carecen de ellos por el momento, pero que estructuralmente se encuentran en buen estado. Se dispone también de capital para la subvención de sectores que requieren una mejora ambiental, que puede incluir provisión de zonas de recreo infantil, espacios abiertos, apartamientos, plantío de árboles y embellecimiento del paisaje. Tales mejoras constituyen una parte importante de la actual política de la vivienda. Más de millón y medio de casas se han mejorado hasta la fecha conforme a este proyecto. Hay también propuestas para la mejora ambiental, como el arreglo y limpieza de lugares que lo requieren y pequeña restauración de calles, donde la renovación está bien adelantada.

No obstante, esta resultando evidente que los problemas afines de sectores pobres, dificultades sociales y de un anticuado ambiente material, requieren coordinación de políticas de la vivienda y del campo social. Para esto se han adoptado varias iniciativas especiales, que incluyen la subvención adicional con respecto a educación, guarderías, servicios para la comunidad y el despliegue de la asistencia social. Los problemas siguen siendo importantes y difíciles de solucionar. Muchos de los que resultan afectados por ellos son los miembros menos capaces de la sociedad que no pueden, sin ayuda, aprovechar las ventajas de los beneficios sociales disponibles. Incluso cuando se les encuentra alojamiento siguen padeciendo de importante desorganización en los campos económico y social. Es importante reducir la polarización social volviendo a atraer a estas áreas a los grupos de la clase media, mejor informados.

Nuevas Ciudades

Durante los últimos 25 años, uno de los más impresionantes progresos surgidos en el Reino Unido, encaminado a solucionar el problema de la vivienda, ha consistido en la creación de las llamadas Nuevas Ciudades, que vienen a representar una evolución lógica del concepto de la ciudad jardín, originariamente concebida para aliviar la excesiva concentración de habitantes y las congestionadas condiciones de trabajo que imperaban en los polos industriales a fines del último siglo. Las Nuevas Ciudades representan unos ejemplos precursores en materia de la moderna planificación urbana, y desempeñan un importante papel en lo que atañe a la reducción de la congestión en las grandes ciudades más antiguas. Efectúan también una notable aportación a la planificación y desarrollo regionales, lo que ha conducido a la construcción de Nuevas Ciudades de mayor envergadura bien alojadas de las conurbaciones, particularmente Londres, con objeto de ayudar a generar actividades económicas en otras partes. Existen actualmente en el Reino Unido 32 complejos urbanos definidos como Nuevas Ciudades, con inclusión de 2 en Gales, 5 en Escocia y 4 en Irlanda del Norte.

Se vienen ampliando otras ciudades y poblaciones mediante proyectos emprendidos con arreglo a las Leyes de Desarrollo Urbano. A tal efecto, se conciertan acuerdos entre las autoridades locales de ciudades importantes con exceso de habitantes y las de poblaciones rurales, dispuestas a aceptar habitantes e industrias procedentes de las conurbaciones con objetivo de fortalecer su situación económica. A diferencia de los complejos urbanos desarrollados por imperio de la Ley de Nuevas Ciudades (en cuyo caso el gobierno adopta la iniciativa), son las propias autoridades locales que deben tomar la iniciativa en cuanto a los proyectos emprendidos al amparo de las Leyes de Desarrollo Urbano. El desplazamiento de la población es completamente voluntaria, y las autoridades interesadas divulgan sus nuevos proyectos, con ayuda de medios publicitarios, para atraer a empresas que busquen espacio para establecer o ampliar sus actividades, y a personas en necesidad de hogares. Desde 1952, los acuerdos de este tipo concertados exclusivamente en Inglaterra se elevan en total a 68.

6. El transporte y el medio ambiente

El transporte y la planificación de éste son conceptuados por el gobierno británico como parte fundamental del control del medio ambiente. Cómo se llega al trabajo, cómo se transportan las mercancías y pasajeros entre una parte del país y otra y, en particular, hasta y desde las grandes conurbaciones, ya no se pueden considerar como cuestiones que giran meramente en torno al problema relativamente sencillo de construir carreteras o proporcionar servicios ferroviarios. Hoy día, el transporte constituye parte integrante de la planificación del uso de las tierras, de los programas de inversión de las autoridades locales, del control de la contaminación y del desarrollo regional.

El Departamento del Medio Ambiente se interesa ahora por todos los aspectos del transporte, correspondientes tanto a la iniciativa privada como al sector público. Por primera vez, se ha concentrado en un solo departamento la fiscalización de problemas tales como los viajes a los lugares de trabajo, la congestión del tráfico y el aparcamiento, el impacto de los vehículos comerciales pesados en las ciudades y poblaciones históricas, y la competencia entre el transporte público y privado, en el contexto global del control del medio ambiente en su sentido más amplio. Se mantiene un estrecho contacto con las Oficinas de Asuntos Escoceses y Galeses, que desempeñan funciones análogas en las regiones bajo su jurisdicción.

Ferrocarriles

Durante una época que se extendió hasta después de la Segunda Guerra Mundial, los ferrocarriles representaban, en el Reino Unido, el principal medio de transporte de mercancías y pasajeros, y siguen desempeñando un papel importante en ambos contextos. Mas durante los últimos pocos años, la Junta de los Ferrocarriles Británicos han introducido diversas innovaciones en la esfera del transporte de mercancías, tales como los trenes de "circulación continua" para el transporte a granel, y los trenes expresos de mercancías de larga distancia, transportadores de contenedores que, con ayuda de éstos, proporcionan un servicio de "puerta a puerta" por carretera y ferrocarril. En cuanto al transporte de pasajeros, los rápidos servicios interurbanos directos introducidos recientemente, han sido motivo de gran demanda. Empero, se han clausurado ramales en numerosas regiones rurales, aunque en algunos de estos casos, el Estado concede subvenciones para mantener en marcha servicios ferroviarios no rentables, en aquellas circunstancias en que considere que éstos se deban conservar por razones sociales o económicas de mayor alcance. Durante el año pasado, el valor total de las subvenciones otorgadas a los ferrocarriles se elevó a unos £65 millones, destinándose más de un 50% de dicha suma a los servicios rurales. El ferrocarril desempeña también una función clave en el transporte, a sus lugares de trabajo, del público que reside en los suburbios y otras partes, por lo que se le viene adjudicando, particularmente en las conurbaciones más importantes, un papel fundamental en los programas de planificación del transporte.

Carreteras

Hoy día, el transporte por carretera en el Reino Unido ha eclipsado la participación del ferrocarril. Actualmente, un 60% del tonelaje de mercancías y más de un 90% del tráfico de pasajeros recurren al transporte por carretera. Esto subraya la necesidad de contar con una red de rutas nacionales capaz de satisfacer los requisitos de distribución de un país en que se registra la mayor densidad de vehículos por kilómetro en todo el mundo.

En el Reino Unido se inició lentamente la construcción de modernas carreteras rápidas; hasta los años cincuenta, no existían en absoluto las amplias redes de autopistas de larga distancia. Mas en dicha época, el rápido aumento del volumen' de tráfico y la necesidad de suprimir los embotellamientos antieconómicos condujeron a un cambio de actitud. Se lanzó un programa nacional de construcción de autopistas que, para enero de

1972, se había traducido en la terminación, dentro del plazo fijado a tal efecto, de los primeros 1.600 kilómetros de carreteras de esta clase.

El problema de los años setenta consiste en hacer frente a la crítica demanda provocada por el inexorable incremento del tráfico por carretera. Por lo tanto, el gobierno ha preparado unas propuestas firmes comprendiendo el mejoramiento fundamental de una red constituida por 5.630 kilómetros de carreteras interurbanas en Inglaterra. Se calcula que para 1980 habría de quedar casi completada la construcción de 1.600 kilómetros adicionales de autopistas. El valor de estas obras actualmente en proceso de preparación sobrepasa los £2.300 millones. Los programas que nos ocupan están basados en un meticuloso estudio del tráfico, pero ahora resulta posible enfocar el programa de construcción de carreteras con arreglo a un concepto ambiental más amplio. Los fundamentales objetivos perseguidos por el gobierno en este contexto consisten en el mejoramiento del medio ambiente por medio de la supresión de la circulación del tráfico de larga distancia por numerosas aldeas y poblaciones; la promoción del desarrollo económico; la solución de las necesidades de las regiones menos prósperas; lograr que todo importante centro de población se encuentre a una distancia no mayor de 16 kilómetros desde la red vial primaria; y servir directamente a los más importantes puertos marítimos y aeropuertos. Se han proyectado mejoramientos similares para Escocia y Gales.

En lo que respecta a la construcción de carreteras, el propósito del gobierno estriba en elevar tanto la calidad como la cantidad. Por intermedio de su Comité sobre Autopistas Urbanas, el Departamento del Medio Ambiente está evaluando los perjuicios sociales y estéticos ocasionados por la intrusión visual de tales autopistas y el ruido que emana de las mismas, y tratando de hallar nuevos conceptos para armonizar las carreteras urbanas con su medio ambiente. Al mismo tiempo, se viene estudiando urgentemente la cuestión del pago de compensación por concepto de daños y molestias, en todos sus aspectos. Se calcula que la inversión anual total en la construcción de nuevas carreteras importantes en la Gran Bretaña habría de aumentar desde £437 millones en 1971-1972 hasta £616 millones en 1975-1976, incremento del 40%.

Planificación del transporte urbano

En las zonas urbanizadas del Reino Unido, la planificación del transporte corre principalmente a cargo de las autoridades locales (municipales), pero la administración central del país proporciona asesoramiento técnico y ayuda económica. El mayor problema, al igual que en la mayoría de las restantes sociedades industrializadas, gira en torno a la explosión registrada en la adquisición y utilización del automóvil. En la mayoría de los centros urbanos y ciudades británicas ya resulta imposible hacer frente, exclusivamente mediante la construcción de nuevas carreteras, a la demanda del tráfico en las horas punta sin modificar radicalmente el carácter de las zonas céntricas urbanas y otras de especial interés. Existen también limitaciones respecto a la extensión de las vías públicas que físicamente pueden caber, y en lo que atañe a los recursos económicos y otros que se pueden destinar a las mismas.

Por lo tanto, en la mayoría de los centros urbanizados y ciudades, el transporte público seguirá desempeñando un papel clave. El gobierno ha estimulado a las autoridades locales a llevar a cabo, particularmente en las grandes conurbaciones, detallados estudios sobre el transporte en el contexto de la utilización del terreno. Estos estudios constituyen ahora la base para decisiones respecto a las proporciones de transporte público y privado en las zonas en cuestión. Proporcionan, por otra parte, un marco con arreglo al cual las autoridades locales pueden adoptar programas para la regulación del tránsito rodado, y medidas encaminadas a controlar las demandas del tráfico mediante la extensión y el precio del espacio destinado al aparcamiento. También

constituyen una base conforme a la cual unas comisiones mixtas sobre el transporte de pasajeros, creadas en cada conurbación importante, pueden planificar el futuro desarrollo del transporte público, tanto por carretera como por ferrocarril. Con arreglo a las reformas en la organización de la administración local mencionadas anteriormente, los consejos condales metropolitanos se harán cargo de las funciones de las citadas comisiones sobre el transporte de pasajeros, constituidas expresamente con carácter provisional. En la capital británica, el Consejo del Gran Londres ya se responsabiliza de los servicios de autobús y metro.

Durante los años setenta, aumentará considerablemente el capital invertido en el transporte en las zonas urbanizadas. El valor de los proyectos de construcción de carreteras urbanas actualmente en proceso de preparación se elevará en breve a los £1.000 millones. Ya se conceden subvenciones estatales con destino a las inversiones efectuadas por las autoridades locales en el transporte público, y un 50% del coste de los autobuses nuevos es sufragado por la administración central del país (también existe una rebaja del impuesto sobre el combustible utilizado por los autobuses, que ayuda a reducir los gastos de explotación). La ayuda estatal a los servicios de autobús se eleva actualmente a un total de casi £40 millones al año.

El gobierno también viene estimulando a las autoridades locales a que utilicen técnicas de regulación del tráfico encaminadas a conceder prioridad a la circulación de autobuses.

7. Protección de nuestro patrimonio

Conservación de la campiña

Inglaterra sigue siendo, en su mayor parte, un país “verde y agradable”. Y en Escocia y Gales existen grandes regiones de extraordinaria belleza natural. Por toda la extensión de la isla, el clima, las estructuras rocosas, los contornos de los terrenos y las propias tierras del suelo difieren pronunciadamente entre una región y otra. Gran parte de la individualidad y encanto de la campiña es atribuible a dicha diversidad, a la cual se debe precisamente la diferencia entre el distrito de los lagos y los valles del condado de Yorkshire, y entre la zona fronteriza de Gales y las colinas Cotswolds, aunque en este último caso las dos regiones en cuestión se encuentran situadas a corta distancia entre sí, separadas por el valle del río Severo. A esta variación entre una región y otra se suman las diferencias entre los estilos de construcción y métodos de explotación de la Tierra.

Durante el transcurso de los años, la campiña se ha ido adaptando siempre a las presiones y demandas impuestas a la misma, lo que sigue ocurriendo hoy día. Es preciso hacer frente a tres importantes demandas de carácter distinto, que se deben armonizar entre sí. En primer lugar, existe la creciente demanda de conservación de la belleza natural. Para la gente de ciudad, la campiña representa un refugio alejado de las tensiones del mundo urbano, y dicha gente espera que siga existiendo una campiña para admirar.

La segunda demanda consiste en la provisión de adecuados accesos y facilidades. El éxodo en masa a la campiña de turistas resulta contraproducente si no existen las necesarias facilidades, incluso al nivel más fundamental representado por carreteras, apartaderos y retretes públicos. La tercera demanda incontrovertible estriba en la protección de las que viven y trabajan en la campiña. Muy justificadamente, los agricultores y ganaderos desean evitar que se dañen sus cultivos o se perturben sus animales.

Agricultura y ganadería

Los agricultores se han preocupado siempre de las repercusiones en su medio ambiente del uso de la tierra, incluso mucho tiempo antes de que se pusiera de moda el término “ecología”. Las modernas actividades agropecuarias en el Reino Unido han cambiado a consecuencia de presiones económicas, pero se encuentran estrechamente vinculadas a la naturaleza de la tierra y las condiciones climatológicas. En la mitad oriental de Inglaterra, que cuenta con terrenos llanos o ligeramente ondulados, tierra rica y una reducida precipitación pluvial, se cultivan en gran escala los productos agrícolas. El advertimiento de la mecanización ha dado lugar a la ampliación de los campos individuales, y la eliminación de setos y árboles. En la parte occidental, donde la agricultura y ganadería mixtas siguen constituyendo una industria importante, ha sido menor la eliminación de los setos, y el paisaje ha cambiado muy poco. En las colinas, la explotación tradicional del ganado ovino se ha transformado en una lucha cada vez más difícil, y algunos terrenos marginales se vienen empleando en menor grado para este fin, o dedicando a la silvicultura y esparcimiento.

Estas tendencias son parte del progreso continuo que ha vinculado siempre el uso de la tierra a las demandas de la sociedad. Sin embargo, el advenimiento de la agricultura moderna ha creado nuevos problemas. Los aperos pesados y los fertilizantes artificiales se tienen que emplear con cuidado si la tierra se ha de conservar en buen estado; la ganadería intensiva puede producir excesivas cantidades de estiércol; y la eliminación de los setos, medida indispensable a la explotación eficiente puede, si se lleva a cabo en grado excesivo, transformar la campiña en paraje antiestético y desagradablemente ventoso, privado de la riqueza de la flora y fauna silvestres.

El gobierno está dedicado tanto a mantener la eficiencia de la agricultura británica, que ha alcanzado ahora un nivel destacado en Europa, como a lograr que la campiña siga constituyendo un lugar variado y bello, con espacio adecuado para la flora y fauna silvestres, y para las personas que desearan disfrutar de la misma en sus horas de esparcimiento. En la medida de lo posible, el gobierno también procura limitar la innecesaria penetración de la urbanización en la campiña y, al mismo tiempo, recuperar todo terreno abandonado capaz de rehabilitarse.

Conservación

La contención de la expansión de las extensiones urbanizadas se viene tornando indispensable. La política de los “cinturones verdes” abarca la designación de “franjas de respiración o pulmones” & alrededor de las conurbaciones, y los programas de estructuración local deben comprender una equilibrada utilización rural y urbana de los terrenos, de modo que forme un conjunto tanto estético como económicamente productivo. Otro medio de proteger el paisaje consiste en el procedimiento denominado “designación”, pudiendo citarse como ejemplo la designación de zonas de Excepcional Belleza Natural, que abarcan ahora un total de 18.130km². La clasificación más importante es la de los Parques Nacionales, habiéndose designado a tal efecto un 9% de toda la extensión de Inglaterra y Gales. En una isla densamente poblada, los parques nacionales no se pueden conservar en calidad de enormes extensiones de tierra virgen, reservadas exclusivamente para la conservación de la naturaleza y el esparcimiento público; en tales parques nacionales viven y se ganan la vida 250.000 personas.

Por lo tanto, los Parques Nacionales representan una cristalización de las presiones que se tienen que armonizar en la campiña. En consecuencia, el gobierno ha anunciado unas propuestas encaminadas a la reforma de su administración, adjudicando más fondos a tal efecto y poniendo fin al existente sistema de responsabilidades fragmentarias.

Juntamente con la labor de conservar y ampliar la campiña y, en la medida de lo posible, realzar su belleza, es preciso administrar adecuadamente sus recursos en beneficio de los turistas y visitantes, y de las que viven y trabajan en las zonas rurales. Gran parte de la campiña se debe dedicar a la utilización múltiple. Por ejemplo, los bosques proporcionan no solamente trabajo y madera, sino también un medio de esparcimiento. La *Forestry Commission* tiene ahora en cuenta las repercusiones estéticas y sociales de todos sus programas de talado y plantación, con objeto de evitar la intrusión de los bordes rectos de bosques en los terrenos ondulantes, o la monotonía ocasionada por la plantación de una sola variedad de árbol. La Comisión está facultada también para proporcionar carreteras de acceso, y recintos para merendar y acampar.

En todo este contexto, las comisiones rurales de Inglaterra, Gales y Escocia tienen la obligación de conservar la belleza y carácter naturales de la campiña y, en particular, de satisfacer las necesidades públicas en materia de esparcimiento de un modo compatible con la agricultura, ganadería, silvicultura y otros usos de la tierra. Dichas comisiones trabajan en estrecha colaboración con las autoridades locales de planificación, especialmente en lo que respecta a los Parques Nacionales ingleses y galeses. Conceden subvenciones destinadas a la creación de parques rurales, donde la gente de ciudad pueda disfrutar del placer de la campiña; ayudan a conseguir lugares para aparcamiento de coches y para merendar; apoyan las investigaciones sobre problemas vinculados a la campiña; y se encargan de un amplio programa de divulgación pública.

La conservación de la flora y fauna silvestres del Reino Unido constituye una parte importante de todos estos esfuerzos encaminados a proteger la campiña. Las investigaciones ecológicas se encuentran a cargo del *Nature Conservancy*, cuerpo estatutario encargado de la conservación de la fauna silvestre. Dicho departamento ha creado 131 Reservas Naturales Nacionales abarcando en total unas 108.600 hectáreas;

existen también 25 reservas locales administradas por las autoridades locales, y 13 reservas forestales naturales. Hay otras 30.000 hectáreas protegidas, comprendidas en más de 600 reservas separadas, administradas en fideo-comiso por organismos voluntarios.

Centros y edificios históricos

En el Reino abundan los centros y edificios históricos, existiendo dos medios de lograr su conservación, a saber: la protección de edificios individuales, dignos de ser conservados, y la conservación de porciones enteras de las más atractivas poblaciones y aldeas.

Los departamentos centrales mantienen listas de edificios de especial interés arquitectónico o histórico. Todo edificio que figure en tales listas no puede ser demolido ni modificado sin autorización previa. Se pueden conceder subvenciones con destino a la reparación o conservación de edificios de excepcional interés arquitectónico o histórico. Se adoptan medidas para proporcionar al público razonable acceso a los edificios subvencionados de este modo.

Los monumentos antiguos están protegidos también, mediante una ley que acuerda al ocupante del terreno en que se encuentren el derecho a recibir una compensación, a cambio de que no los perturbe.

Más resulta imposible proteger nuestro patrimonio arquitectónico e histórico mediante la exclusiva concentración en los edificios sobresalientes. Por lo tanto, se pueden conceder subvenciones destinadas a la conservación de determinadas áreas de interés histórico, y el gobierno ha anunciado recientemente su propósito de adjudicar más fondos a tal efecto. Propuestas encaminadas a la conservación o mejoramiento de zonas urbanas de excepcional interés pueden ser formuladas por las autoridades locales, propietarios privados, o sociedades locales interesadas.

8. Lucha contra la contaminación

El gobierno británico considera la lucha contra la contaminación como uno de los servicios sociales de mayor importancia, ya que la falta de aire limpio nos ahogaría y pereceríamos si careciésemos de agua abundante y limpia. Por otra parte, sin la debida regulación del creciente volumen de ruidos, tanto en el trabajo, como en los viajes y en el hogar, las tensiones de la vida moderna serán cada vez mayores.

En términos generales, el porcentaje de la inversión realizada en la regulación de la contaminación ha venido aumentando con paso firme durante las últimas décadas. Sin embargo, la sensibilidad del público ante una atmósfera cargada de humos y ante la suciedad de las aguas ha tenido como consecuencia que se exigiera del gobierno y de las autoridades locales una acción más firme en este sector. El gobierno se siente satisfecho ante esta creciente preocupación por el problema por parte de la opinión pública, que se ha convertido en un aliado más en la lucha para controlar y, en cuanto sea posible, reducir la amenaza que los humos, el ruido y los efluentes representan para nuestro ambiente natural.

Comisión Real

Para asesorar al gobierno británico en este campo, se creó en 1970, como organismo independiente, una Comisión Real Permanente sobre Contaminación Ambiental, cuyas funciones habían de ser: “asesorar sobre asuntos –tanto nacionales como internacionales– relativos a la contaminación del ambiente, conveniencia de la realización de estudios de investigación y futuras posibilidades de peligro para el ambiente”. De vez en cuando, la Comisión Real lleva a cabo investigaciones y analiza problemas presentados ante la misma por los distintos ministerios. Su misión consiste en actuar a manera de organismo general de supervisión sobre contaminación y protección ambiental. El presidente de la Comisión Real, Sir Eric Ashby, encabeza una de las comisiones de estudio a las cuales el secretario de Estado invitó a preparar comunicaciones para la Conferencia de Estocolmo.

Purificación del aire

A comienzos del siglo XIV se ejecutó a un ciudadano en Londres por haber quemado carbón produciendo humos excesivos. Por el contrario, durante la primera mitad del siglo XIX se permitió que las fábricas de álcalis emitieran a la atmósfera ácido clorhídrico sin control alguno, agostando árboles, corroyendo metales y causando danos incalculables en los pulmones de niños y jóvenes. Fue precisamente esta suciedad y el humo lanzado por las chimeneas la que incitó a Blake a escribir en 1804 sobre las “oscuras y satánicas fábricas de Inglaterra”. En la segunda parte del mismo siglo, en 1863, el Parlamento aprobó la primera Ley sobre Fábricas de Álcalis, creando el organismo que en nuestros días se denomina, en Inglaterra y Gales, *HM Alkali and Clean Air Inspectorate*, y en Escocia, *HM Industrial Pollution Inspectorate*.

Contaminación industrial de la atmósfera: Gran número de industrias británicas con difíciles problemas de contaminación atmosférica se ven obligadas a inscribirse bajo las Leyes de Álcalis. El nivel de sus emisiones queda fijado y comprobado por los Inspectores, cuyo trabajo se desarrolla de acuerdo con una práctica ampliamente aceptada en el Reino Unido por lo que al control de la contaminación se refiere, a saber, la adopción de “los mejores medios posibles” para evitar o minimizar la contaminación. Para que sea “factible”, el método a emplear debe ser técnicamente viable y lo suficientemente económico para no representar una carga insuperable para la industria en cuestión. Este enfoque de las cosas es, a la vez, pragmático y dinámico, requiriendo la introducción de formas de control nuevas y más estrictas, a medida que se hacen “posibles”.

A lo largo de los años, los inspectores se han ido creando una reputación hecha de firmeza y justicia. Raramente se tiene que procesar a ninguna industria, no porque el Inspectorado no cumpla diligentemente con su misión, sino porque sus miembros prefieren trabajar, dentro de lo posible, con la industria y no en contra de la misma. Por otra parte, la gran mayoría de la industria está dispuesta a cooperar. Durante la pasada década, firmas británicas inscritas bajo la Ley del Aire Limpio invirtieron una suma cercana a los £400 millones, no por mandato gubernamental, sino como resultado de la colaboración entre la industria, el Inspectorado y las autoridades locales.

Resultado de esta política ha sido que, en Inglaterra y Gales, el número de hornos de cerámica caldeados por carbón –cuya producción de humos es considerable– ha quedado reducido de 2.200 en 1961 a 128 en 1971. De igual modo, las emisiones de materias sólidas de las fábricas de cementos han disminuido de entre 100.000 a 200.000 toneladas en 1958, a unas 36.000 toneladas en 1970; las emisiones sólidas procedentes de centrales eléctricas –que en 1958 superaban el millón de toneladas anuales– han pasado a 200.000 toneladas solamente en 1970; las emisiones de materia sólida procedente de la sinterización del mineral de hierro se han reducido desde entre 35.000 y 170.000 toneladas anuales en 1959 a un nivel aproximado de 40.000 en la actualidad. Es de notar que todas estas mejoras se han llevado a cabo a pesar del considerable incremento realizado en la producción.

Humos domésticos: Tal vez sea exacto afirmar que el progreso realizado en la reducción de los humos de origen doméstico ha sido todavía más dramático. Desde que el carbón quedó constituido como principal combustible en las nuevas ciudades industriales del siglo XIX, los perniciosos efectos de los hogares abiertos y de millones de chimeneas humeantes se han hecho cada vez más patentes con el ennegrecimiento de las fachadas de los edificios y aun de la misma vegetación. El riesgo que ello representaba para la salud quedó trágicamente revelado en Londres, en diciembre de 1952, cuando de 3.000 a 4.000 ciudadanos murieron como resultado, al menos en parte, de un “smog” –mezcla de niebla y humo– creado en gran parte por humos domésticos.

Por contraste, hoy día es posible contemplar la entera ciudad desde cualquiera de los altos edificios londinenses. La capital británica tiene ahora inviernos tan soleados como las regiones rurales que la rodean, debiéndose señalar que no se ha dado “smog” invernal alguno por diez años.

La llave que ha hecho posible este éxito indiscutible ha sido las Leyes del Aire Limpio, mediante las que se crearon áreas de regulación de humos en la gran mayoría de las ciudades más importantes del país. En dichos sectores solamente es permitido utilizar combustibles fumívoros. Como resultado de estas medidas, se ha estimado que la cantidad total de humos producidos en el Reino Unido descendió de 2 millones de toneladas en 1953 a 800.000 toneladas en 1970. Durante el mismo período, la concentración media de humo en sectores urbanos a nivel del suelo pasó de 180 a 60 microgramos por metro cúbico.

Escapes de vehículos: Con todo lo anterior no se quiere afirmar que la contaminación de la atmósfera ha sido vencida. La verdad es que todavía quedan algunos problemas importantes que esperan solución, siendo uno de ellos la contaminación producida por los tubos de escape de los vehículos motorizados. Hasta el momento actual, no parece que ello represente un peligro para la salud en el Reino Unido. Sin embargo, a medida que el número de vehículos va aumentando desde la cifra actual de 15 millones a los 32 millones previstos para finales de siglo, es indiscutible que será necesario supervisar sus efectos y adoptar nuevas medidas contra posibles peligros.

En enero de 1972, entraron en vigor nuevas medidas para reducir en un 25% las emisiones de hidrocarburos en las coches nuevos. De igual modo, el gobierno ha

anunciado la introducción de límites estrictos para el humo negro emitido por vehículos nuevos con motores diesel. El secretario de Estado para el Medio Ambiente se halla también considerando la introducción de nuevas medidas para la aceptación de las normas de emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos de la Comisión Económica para Europa, así como la reducción del nivel máximo de plomo permisible en la gasolina.

Todavía se tiene que hacer frente a cierto número de formas de contaminación industrial de la atmósfera que resultan más difíciles de tratar, tales como las emisiones de fluoruros, humos de la industria del hierro y del acero y humos olorosos procedentes de las fábricas de ladrillos. Es también sabido que partículas procedentes de las centrales eléctricas de mayor envergadura se adhieren unas a otras formando aglomeraciones y causando problemas de polvo. La razón para que esto ocurra no nos es todavía conocida, por lo que se están realizando nuevos estudios en este campo.

No obstante, es posible afirmar que el Reino Unido puede sentirse satisfecho con los resultados obtenidos en la regulación de la contaminación atmosférica; lo cual viene a demostrar que la introducción de leyes de aire limpio, cuando se hallan apoyadas por una maquinaria eficiente a escala local y nacional, hace posible no sólo la regulación de los humos producidos hoy día sino la eliminación, en muchos casos, de la suciedad ambiental que nos legó la incuria del pasado.

Purificación de las aguas

El Reino Unido cuenta, sin duda alguna, con precipitaciones atmosféricas considerables. Pero cuando se considera su pluviosidad con la extensión geográfica del país y con el número de habitantes, aparece claro que Gran Bretaña cuenta con recursos de agua menores que los de cualquier otro país europeo, a excepción de Alemania Oriental, Bélgica y Malta. En el momento actual, el consumo por cabeza es de unos 250 litros diarios, cantidad utilizada a partes iguales entre la industria y el suministro doméstico. Es probable que, en los próximos 25 años, el consumo de agua se elevará a 455 litros diarios por cabeza. Esto quiere decir que habrá que encontrar nuevas fuentes capaces de proporcionar en conjunto una cantidad adicional de $950 \times 10^6 \text{m}^3$ de agua.

Para poder hacer frente a este extraordinario aumento en el consumo, se considera que para finales de siglo será necesario invertir un máximo de 10.000 millones en instalaciones. El actual gobierno ha acordado invertir, en Inglaterra solamente, £1.300 millones durante el próximo quinquenio. Sin embargo, no es suficiente con invertir sumas tan considerables. Es necesario que sepamos dónde, cuándo y cómo invertidas con mayor provecho, siendo igualmente imprescindible la creación de una maquinaria eficaz, capaz de conseguir los objetivos propuestos. En consecuencia, el Departamento del Medio Ambiente ha llegado a la conclusión de que se requiere la reorganización del entero sistema hidrográfico de Inglaterra –industria de las aguas y del alcantarillado y autoridades fluviales–, cuya administración quedará en el futuro en manos de lo autoridades regionales generales. Esta medida será suficiente de por sí para que se disponga de una estructura organizativa capaz de llevar a cabo una labor de esta magnitud.

La política hidráulica nacional para Inglaterra y Gales, anunciada recientemente por los secretarios de Estado para el Medio Ambiente y para Asuntos Galeses, tiene cuatro objetivos fundamentales, a saber:

1. Asegurar un amplio suministro de agua limpia, que permita hacer frente a las crecientes necesidades de la población y del sector industrial. Esto no será fácil y resultará, ciertamente, muy costoso.
2. Proporcionar un alcantarillado adecuado e instalaciones de purificación de aguas negras suficientes para afrontar con éxito el aumento de efluentes procedentes

del mayor número de habitantes, nuevas poblaciones y nuevos progresos industriales y agrícolas. Esto será, igualmente, muy costoso, particularmente si se tiene en cuenta que los complejos efluentes producidos por la industria moderna exigen maquinaria mucho más avanzada, si se les quiere tratar adecuadamente.

3. Mejorar la calidad del agua en todos los ríos principales para comienzos de la década de 1980. Este punto se considera esencial, dada la necesidad de tomar una proporción siempre creciente del agua potable de la nación de ríos a los que se vierten aguas negras y efluentes industriales. Dicha medida es también altamente deseable porque los ríos deben ser considerados como valores ambientales y no simplemente como alcantarillas y desagües. En este contexto, la política nacional sobre aguas limpias se está beneficiando de los hallazgos realizados en un estudio completo sobre la condición química y biológica de todos los ríos y corrientes de agua en el Reino Unido. El primer volumen de este estudio mostró que, desde 1958, el número de kilómetros en que los tramos de dos sin marea en Inglaterra y Gales se encontraban más seriamente contaminados ha quedado reducido en un 25%. Tres de cada cuatro km de dos sin marcas se encuentran incontaminados. A pesar de ello, existen unos 3.220 km de tramos altamente contaminados y algunos estuarios –tales como el del Mersey y el del Humber– se hallan tan sucios que la pesca escasea.

El gobierno está tomando las medidas pertinentes para atacar el problema de la contaminación fluvial. Durante el próximo quinquenio, las inversiones en la adquisición de instalaciones para el tratamiento de aguas cloacales y sistemas de alcantarillado aumentarían hasta casi £900 millones aprecias constantes, lo cual representa un incremento aproximado del 50% sobre la inversión realizada durante las cinco años anteriores. En las regiones del Tyne, Tees, Trent, Mersey, Clyde y Forth se están realizando amplios planes de construcción de nuevos sistemas de depuración de aguas residuales. De igual modo, se está introduciendo legislación para extender a los ríos con mareas la legislación actual sobre regulación de las descargas en los ríos sin mareas. Ejemplo claro de los resultados que pueden obtenerse lo constituye el estuario del Támesis que –contra lo que ha ocurrido con otros muchos– se ha visto plenamente controlado desde 1968. La mejora experimentada en la calidad de las aguas ha sido tal que, recientemente, se pescó en la toma de agua de una central eléctrica una trucha de 1,6kg y 508mm, en un tramo del río en el que hace solamente diez años prácticamente no existía vida alguna.

4. Además de los avances que acabamos de señalar, el Departamento del Medio Ambiente anuncio recientemente la introducción de una. “cuarta dimensión” a su política en este sector, Por primera vez, el gobierno se halla empeñado en utilizar al máximo las aguas con que cuenta, no solamente para suministro de la población, alcantarillado y desagües, sino también como valor recreacional. El objetivo de esta política consiste en utilizar con mayor plenitud los ríos, canales y pantanos como lugares de deporte y asueto para el público y –en los casos en que sea posible– hacer de ellos verdaderos santuarios de belleza natural, en donde la vida salvaje pueda desarrollarse con plena libertad.

La necesidad de hacer un mejor uso de ríos, canales, pantanos y lagos para fines recreativos es cada vez más urgente. En la actualidad, el número de británicos que se dedican regularmente a deportes acuáticos de distintos tipos se eleva a más de cinco millones y medio. Es muy probable que sea mayor el porcentaje de la población que sale con sus botes a hacer deporte durante los fines de semana veraniegos, que la totalidad de los que asisten a las partidos de fútbol durante los fines de semana invernales. El

número de clubs náuticos afiliados a la *Royal Yachting Association* ha pasado de 400 a 1.500 durante los últimos veinte años, mientras que los clubs de canoas han aumentado en el mismo tiempo de 12 a 350. Por otra parte, la cifra de pescadores de caña se encuentra entre los tres y cuatro millones.

Siendo tal la situación, la política gubernamental está siendo de poner a disposición del público todas aquellas aguas que se consideran seguras, bien abriéndolas a la práctica del deporte o como lugares de recreo y esparcimiento, bien protegiendo-las para que sea posible la conservación de la vida salvaje. Se piensa en hacer de ello un deber estatutario de las nuevas Autoridades de las Aguas, cuya responsabilidad será igualmente promover el mejor empleo posible de los canales y vías fluviales interiores para deporte, cruceros de placer y –en los casos en que sea apropiado– para navegación comercial.

Reduciendo los ruidos

Un punto en el que cualquier encuesta de la opinión pública británica demostraría un acuerdo general entre la población es que el ruido representa una molestia, que dicha molestia va en aumento y que es necesario que disminuya. En términos generales, son dos los medios por los que dicho objetivo puede lograrse. El primero consiste en separar a la población de los focos productores del ruido, siendo el segundo la reducción del ruido mismo.

Con la colaboración de las autoridades locales y de la industria, el gobierno está tratando de solucionar el problema utilizando ambos medios: (a) separando a la población del ruido, mediante una mejor planificación, aislamiento de viviendas y fábricas, dirección del tráfico aéreo por rutas que causen el menor ruido posible y disminución del ruido en aterrizajes y despegues; (b) reduciendo el ruido en su mismo origen, mediante la imposición de niveles de ruido en los vehículos rodados, particularmente en las motocicletas y coches deportivos, y limitando el ruido que la navegación aérea puede producir.

Ruido de la navegación aérea: La Ley sobre Aviación Civil de 1971 faculta al gobierno británico para adoptar medidas completas que hagan posible el control del ruido producido por los aviones en cualquier aeropuerto del Reino Unido. La Ordenanza sobre Navegación Aérea (Certificado de Ruido) de 1970 establece normas para futuros tipos de avión que funcionen en el Reino Unido, con el fin de asegurar que los nuevos reactores subsónicos produzcan aproximadamente la mitad del ruido ocasionado por aviones actuales del mismo peso. El gobierno posee ya poderes para regular o prohibir vuelos supersónicos comerciales sobre tierra.

La resolución del gobierno de limitar las perturbaciones ocasionadas por el ruido de los aviones jugó un papel importante en la decisión tomada, por razones ambientales, de emplazar el tercer aeropuerto londinense en Maplin Sands –sobre tierras ganadas al mar, en la costa de Essex– en vez de situarlo en el interior, en una región situada entre Londres y Birmingham. Cuando el nuevo aeropuerto entre en funcionamiento, representará un alivio indudable para cuantos viven y trabajan en las inmediaciones de aeropuertos ya existentes. El secretario de Estado para el Medio Ambiente toma también en consideración el problema del ruido al considerar proyectos de planificación. Dentro de esta línea, el secretario de Estado denegó el permiso para la construcción de aeropuertos en Yeadon –Yorkshire– y Fair Oaks –Surrey– simplemente porque el ruido producido en dichos emplazamientos sería excesivo.

Ruido producido por el tráfico: Según cálculos aproximados, el parque automovilístico británico –que en 1970 se elevaba a 15 millones– alcanzará los 32 millones para el año 2.000. Con el fin de contener el volumen creciente de ruido que este enorme incremento implica, el Departamento del Medio Ambiente ha tomado las medidas pertinentes para

limitar los ruidos emitidos por vehículos individuales. Hace ya tiempo que es obligatorio colocar silenciadores, siendo todavía más estrictas las normas que se están imponiendo ahora a los fabricantes de vehículos. Los niveles actuales de diseño requieren un límite de 84dB(A) para coches privados, 85dB(A) para camionetas, 89dB(A) para camiones y autobuses.

En el futuro, estas normas serán todavía más estrictas. Según ellas, los coches accionados por motor de gasolina que se fabriquen a partir de abril de 1973 tendrán que conformarse con un límite de ruido de 80dB(A). Para camionetas fabricadas después del 1 de abril de 1974 el límite será de 82dB(A); los camiones y autobuses con motores que desarrollen una potencia máxima de 200hp tendrán un límite de 36dB(A); finalmente, para camiones más pesados y potentes, el límite será de 89dB(A). También se impondrán a partir de 1973 límites más estrictos para motocicletas de tamaño medio.

En colaboración con la industria, el Departamento del Medio Ambiente se halla patrocinando el desarrollo de un camión "silencioso", cuyo nivel de ruido no debiera sobrepasar el que actualmente producen los coches privados.

Ruido en los vecindarios: De manera más general, el *Noise Advisory Council*, organismo establecido en 1970, funciona a manera de fuente independiente de asesoramiento para el gobierno. Dicho Consejo publicó recientemente un examen crítico del funcionamiento de la Ley para Reducción de Ruidos de 1960, que regula los ruidos tanto industriales como domésticos a escala local. Al mismo tiempo, el Consejo presentaba propuestas completas para la introducción de una nueva Ley, que están siendo consideradas por el gobierno y por las organizaciones interesadas en la materia.

El Consejo ha recomendado determinado nivel de ruido para carreteras principales en los alrededores urbanos, habiendo publicado informes sobre rutas para el tráfico aéreo en las inmediaciones de los aeropuertos y sobre los problemas relativos a la obligatoriedad de las normas sobre ruido de los vehículos en carretera. El secretario de Estado para el Medio Ambiente ha anunciado su intención de presentar nuevas propuestas para reforzar la ley sobre ruido en vecindarios durante la duración del presente Parlamento.

Eliminación de desechos

Al igual que las demás naciones industrializadas, el Reino Unido tiene ante sí un problema cada vez más difícil por lo que a la eliminación de desechos se refiere. Anualmente, las autoridades locales recogen más de 14 millones de toneladas de basuras domésticas y desechos industriales, mientras que el comercio y la industria producen otros 20 millones de toneladas más, sin contar en dicha cifra los desechos de la minería y las cenizas de las centrales eléctricas. La cantidad de desechos de todo tipo continúa creciendo, a medida que aumenta la población y se eleva el nivel de vida. Tomando solamente un ejemplo, se calcula que el volumen de basuras domésticas registrará un aumento de un 44%, por persona, entre 1968 y 1980. Simultáneamente, la composición de los desechos a eliminar se está haciendo más y más compleja y —en ciertos casos— más peligrosa. Los desechos radioactivos y los residuos de productos químicos complejos presentan problemas especiales. En conjunto, se estima que los desechos potencialmente tóxicos generados anualmente por la industria se aproximan a las 200.000 toneladas. Parte importante de dicha cantidad consta de productos químicos contaminantes y metales pesados, cuya descarga al medio ambiente requiere una regulación urgente.

Comisiones de estudio, compuestas por personal especializado, han estado considerando recientemente tanto los problemas de eliminación de basuras domésticas y comerciales en vertederos pertenecientes a las autoridades locales, como el asunto

mucho más importante de encontrar el método más adecuado para la eliminación de los desechos tóxicos. El secretario de Estado para el Medio Ambiente confía que las nuevas autoridades locales que serán creadas en el curso de la reforma de la administración local serán capaces de adoptar, como práctica más generalizada, la incineración y pulverización de desechos, que al momento se utiliza para tratar alrededor del 20% de las basuras de origen doméstico. En abril de 1971, el secretario de Estado envió una circular a todos los interesados, recomendando la adopción de un Código de Normas sobre vertido de basuras, con particular atención a los casos en que se vierten desechos tóxicos, con el fin de reducir el riesgo de contaminación.

Dado que el vertido irresponsable de desechos tóxicos puede representar una amenaza para la salud pública, el gobierno ha introducido legislación por la que se considera como infracción la eliminación de desechos de manera que puedan constituir un "peligro ambiental". Dicho peligro queda definido en términos generales como todo aquello que pone a riesgo la salud de la población o de los animales, o que constituye una amenaza de contaminación de los suministros de agua, tanto si se trata de aguas superficiales como subterráneas. La nueva Ley exige de todos los interesados –firma productora de los desechos, transportista de los mismos y propietario del basurero, tanto si es público como privado– que se notifique a las autoridades locales y fluviales correspondientes acerca de dónde se han de depositar los desperdicios. Las sanciones propuestas son severas, con multas ilimitadas y un máximo de cinco años de prisión, con sanciones más ligeras por no realizar la notificación a que hemos echo mención.

Se espera que, tan pronto como el Parlamento cuente con el tiempo necesario, se tomarán otras medidas para reducir los problemas de la eliminación de desechos y basuras. Entretanto, el gobierno ha aumentado marcadamente su contribución al *Keep Britain Tidy Group*, organización voluntaria que trata de obtener la participación del público, a escala nacional, en el mantenimiento de la limpieza en las calles y en el campo, evitando arrojar descuidadamente papeles, colillas y envases. La industria empaquetadora está colaborando en este esfuerzo nacional. Por otra parte, la Federación de Fabricantes de Vidrio, el Instituto del Plástico y la Federación de Fabricantes Británicos de Cajas de Lata han creado comisiones de estudio en todas las cuales se halla representado el Departamento del Medio Ambiente.

Vertido de desechos en el mar

Siendo el Reino Unido una pequeña isla con limitado número de emplazamientos en su interior en los que sea posible el seguro vertido de desechos, ha sido tradicional considerar al mar como vertedero inmenso para la eliminación de residuos y descarga de aguas negras. El mar posee una gran capacidad de dilución de desechos, transformándolos en elementos no perjudiciales, por lo que –a excepción de un reducido número de estuarios, donde las aguas no circulan libremente– no existe evidencia alguna de que tales descargas hayan producido daño alguno.

Sin embargo, esto no quiere decir que no se estén tomando medidas en este sector. Recientemente, el gobierno ha anunciado planes para llevar a cabo la limpieza de los contaminados estuarios de los dos Tyne y Mersey, En Escocia, donde todas las descargas a los estuarios importantes son motivo de control, se vienen mejorando progresivamente los tramos más contaminados de los ríos Clyde y Forth. Las nuevas descargas en estuarios y aguas costeras se hallan sometidas a controles estrictos de planificación. En el pasado, el vertido de desechos en el mar se ha venido regulando mediante un plan voluntario del que han estado encargados el Ministerio de Agricultura, Pesquerías y Alimentación, y el Departamento de Agricultura y Pesquerías de Escocia, Pero ahora que ya se ha logrado un acuerdo internacional para regular el vertido en la zona noreste del Atlántico, se introducirá nueva legislación para que las cláusulas del

tratado sean obligatorias. En el futuro, el gobierno tiene la intención de colaborar con las naciones vecinas para tomar nuevas medidas para evitar la contaminación de los mares y el consiguiente peligro para la fauna y flora marítimas.

9. Mirando al futuro

El gobierno británico tiene la convicción de que el problema de la protección y embellecimiento del ambiente mundial exige vigilancia para identificar nuevas amenazas, paciencia al tratar de hacer frente a viejos y persistentes problemas, firmeza al poner en práctica nuevas iniciativas –siempre que éstas sean factibles– y cierto sentido de proporción en todo momento. Encabezando la problemática científica a la que hay que dar solución se encuentran los puntos siguientes:

1. Identificación de sustancias potencialmente perniciosas al ser emitidas a la atmósfera o que se concentren en los tejidos de plantas y animales mucho antes de que alcancen el nivel al que comienzan a ser perjudiciales. Ello exige un sistema de aviso temprano muy superior a los actualmente existentes y los conocimientos científicos suficientes para poder predecir el comportamiento de las distintas sustancias de acuerdo con su estructura química.
2. Un conocimiento más adecuado de los efectos de los elementos contaminantes, particularmente de los que resultan como consecuencia de la exposición por largos periodos a sustancias potencialmente dañinas, a concentraciones que no son peligrosas a corto plazo.
3. Mayor comprensión de la trayectoria seguida por los elementos contaminantes en el medio ambiente y la velocidad a la que son removidos o destruidos.
4. Medición de los efectos ecológicos de cambios de poca consideración operados en el equilibrio ambiental, en aquellos lugares en los que dichos cambios se han venido operando durante periodos de extensión considerable. Son particularmente importantes aquellos que podrían afectar el clima mundial o los ciclos mediante los cuales se mantienen el oxígeno, ozono y anhídrido carbónico –en el aire– y el nitrógeno en el suelo.

Si lo que se desea es tomar las medidas pertinentes, todos estos problemas exigen un conocimiento mucho mayor de la relación existente entre la concentración de un elemento contaminante y los efectos del mismo. Se considera que dicho conocimiento es de vital importancia si deseamos adquirir una idea exacta de los riesgos que implica su utilización. Pero la entera cuestión de qué es lo que constituye un “riesgo aceptable” requiere un análisis adecuado.

En el Reino Unido –al igual que ocurre en muchos otros países– cualquier riesgo demostrable para la salud humana es considerado, en general, como inaceptable. Por ejemplo, los niveles de descarga del isótopo de rutenio 106 Ru en las instalaciones de tratamiento de combustible nuclear ubicadas en Windscale se encuentran fijados de manera que no constituyan peligro alguno para un pequeño grupo de galeses de la parte meridional del país, que se alimentan de *Lauer bread* –algas marinas de la especie *porphyra*–, ya que dichas plantas son capaces de concentrar el isótopo indicado. Por lo que al ganado, cosechas, vida salvaje o lugares de esparcimiento se refiere, el nivel de riesgo aceptable es más elevado, si bien en muchos casos no se ha realizado todavía un análisis riguroso del coste / beneficio para determinar hasta qué punto este juicio es válido.

Los problemas que la contaminación trae consigo no pueden ser juzgados fuera de contexto, puesto que la contaminación es consecuencia directa de la actividad humana –tanto industrial como doméstica– y de la escala en que dicha actividad os realiza. No existe correspondencia estricta alguna entre el tamaño de la población y la contaminación producida. Sin embargo, cuanto mayor sea la densidad de población en un área limitada, mayor habrá de ser el esfuerzo a realizar para mantener limpio el medio ambiental. La forma en que se utilizan y vuelven a utilizar los recursos naturales, así como la manera en que se mantiene o altera la diversidad ecológica y se explota la tierra vienen a añadir

nuevos elementos de incertidumbre. Para que pueda tener posibilidades de éxito, toda estrategia a largo plazo en este sector deberá tener en cuenta el entero sistema.

El gobierno británico ha tratado de predecir la trayectoria que seguirá en las próximas décadas el aumento de la población y sus exigencias sobre el medio ambiental. Sin este tipo de conocimiento, no es posible llevar a cabo planificación alguna a largo plazo.

Existen ciertos grupos de opinión para los cuales el Reino Unido se encuentra ya superpoblado y, según los cuales, el gobierno debería procurar la estabilización de la población tan pronto como sea posible. Hay otros que piensan que todavía se cuenta con espacio suficiente para una población mayor y que –dado que el nivel de natalidad ha vertido declinando de manera constante en los últimos años– se está dando una tendencia natural hacia la estabilización, lográndose así cierto equilibrio sin intervención gubernamental. El gobierno ha puesto en marcha un estudio para tratar de descubrir cuál será la situación dentro de treinta o cuarenta años –suponiendo que continúe la tendencia actual– y analizar si sería necesario adoptar posibles métodos con el fin de fomentar una mayor disminución de la natalidad.

Acción a escala internacional

Es claramente imprescindible que se lleven a cabo conversaciones y acción conjunta a escala internacional en aquellos casos en que más de una nación comparte o se ve afectada por el desarrollo de recursos comunes, o cuando la contaminación afecta a diversos países que comparten el mismo medio ambiental. La extracción de aguas subterráneas, por ejemplo, es posible que tenga repercusiones sobre el nivel hidrostático de áreas muy amplias. La regulación de ríos y el talado de bosques puede igualmente tener repercusiones sobre el desagüe y el régimen de los ríos de todos los países de la misma cuenca.

De igual modo, la contaminación puede afectar el equilibrio atmosférico y aun modificar las condiciones climáticas y meteorológicas. Por otra parte, los elementos contaminantes pueden ser transportados por el aire a largas distancias. Ejemplo de ello parecen ser la dispersión del anhídrido sulfuroso y el transporte de persistentes pesticidas organoclorados por las corrientes de aire. Ríos y mares internacionales se ven igualmente afectados por la contaminación. Productos que pueden causar contaminación –tales como vehículos motorizados y aviones– se exportan e importan a escala mundial. Para llegar a un acuerdo sobre las medidas a adoptar sobre estos y otros puntos afines, es necesario entablar conversaciones entre las naciones, siendo razonable en muchos casos buscar normas comunes entre las naciones directamente afectadas.

El Reino Unido es de la opinión que muchos aspectos ambientales y de regulación de la contaminación deberían caer bajo la entera responsabilidad de los gobiernos de las distintas naciones, que habrían de hacer frente a los mismos a la luz de su legado histórico, situación geográfica y circunstancias económicas. Pero, aun entre estos problemas de carácter fundamentalmente doméstico, hay algunos que en opinión del Reino Unido podrían ser discutidos con gran provecho en Estocolmo. Valga citar entre ellos:

1. Las implicaciones internacionales de los avances en los sectores de la urbanización y transporte modernos. Tal vez estos aspectos puedan estudiarse mejor sobre una base bilateral o regional. Citaremos como ejemplos las consecuencias, para las naciones situadas en el interior de un continente, de la construcción de un puerto de gran calado con lazos de comunicación, llevada a cabo por una nación vecina costera; o los efectos que puede tener para un país vecino el levantamiento de un nuevo centro industrial de gran envergadura.

2. Los aspectos internacionales de la explotación de recursos naturales, tales como nuevas fuentes de combustible –petróleo y gas en el Mar del Norte, por ejemplo–; desarrollo de nuevos métodos agrícolas, que pudieran alterar el equilibrio entre la importación y la exportación; apertura de nuevos recursos minerales y ampliación de las facilidades recreativas. Todos estos puntos pueden tener y, con frecuencia tienen, repercusiones sobre naciones limítrofes.

A pesar de cuanto acabamos de decir, el gobierno del Reino Unido estima que las deliberaciones de Estocolmo serán más productivas si se concentran en problemas que tengan auténticamente un carácter mundial, tales como situación de la atmósfera y de los grandes océanos, problemas tectónicos y demás procesos geológicos que pueden causar desastres naturales, con consecuencias para gran número de naciones.

También habrá que encontrar métodos más adecuados para coordinar los trabajos de investigación y el intercambio de datos. En particular, existe gran urgencia por encontrar un mejor sistema de supervisión internacional, utilizando criterios comunes. Hasta el momento actual, las naciones del mundo están actuando con información imperfecta, al tratar de encontrar cuáles son los problemas en los que deben centrar preferentemente su atención.

Población

El problema presentado por la población mundial es muy superior al representado por la suma de los problemas demográficos de las distintas naciones. Formalmente, este aspecto no se ha incluido en el programa para Estocolmo, ya que se trata de un asunto erizado de dificultades, originadas por convicciones de carácter social, cultural y religioso firmemente arraigadas. No obstante, es necesario llegar a un asesoramiento internacional sobre la magnitud y urgencia del problema, su relación con la disponibilidad de recursos, con los medios técnicos disponibles para el empleo de dichos recursos y con la contaminación ambiental.

Papel de las organizaciones internacionales

En aquellos casos en que los nuevos requerimientos para el trabajo internacional se encuentran identificados, el Reino Unido estima que –siempre que sea posible– es preferible que su puesta en práctica se lleve a cabo por una agencia ya existente, con el fin de aprovechar al máximo los recursos científicos y técnicos disponibles y que, en general, tanto escasean. El Reino Unido confía en que la Conferencia de Estocolmo refrendará este punto de vista. Difícilmente se puede dudar que en los trabajos internacionales sobre regulación de la contaminación en el momento actual se está dando gran cantidad de solapamiento y aun duplicación, siendo perentoria su racionalización, no solamente dentro de las agencias especializadas de las Naciones Unidas, sino entre organismos tales como la OCDE, que posee intereses especiales o regionales legítimos. Esta afirmación no quiere ser óbice para que aquellos países que han adquirido obligaciones particulares de asociación con otros –como ocurrirá, por ejemplo, con el Reino Unido cuando entre a formar parte de la Comunidad Económica Europea– continúen trabajando sobre una base especial de estrecha colaboración con los países con los que se encuentran asociados.

Agencia central

Se ha sugerido la creación de una Agencia central de las Naciones Unidas para el Ambiente. El Reino Unido no se halla inclinado a apoyar la formación de un nuevo organismo en el que se centralizaran las actividades ambientales actuales de todas las demás agencias de las Naciones Unidas. El sector ambiental toca multitud de aspectos de la vida humana –salud, alimentación, vivienda, viajes– e implica un sinnúmero de componentes del sistema mundial, por lo que –caso que se realizara la centralización

sugerida— quedarían sin ámbito de competencia aquellas agencias a las que se amputara los trabajos de carácter ambiental.

Todas las agencias de las Naciones Unidas tienen a su cargo alguna actividad, a veces especializada, con relación al ambiente. Es, pues, ésta la razón por la que el Reino Unido estima que todo aquello que se encuentra relacionado con la planificación del empleo de los recursos ambientales y la regulación de la contaminación debería continuar a cargo de las agencias ya existentes. En aquellos casos en que más de una agencia posea intereses legítimos, podría designarse una “agencia directriz”, de la cual dependería la coordinación del programa general.

Comité sobre el ambiente

No obstante, durante su preparación para la Conferencia de Estocolmo, el Reino Unido ha llegado a la conclusión de que es necesario adoptar una “visión horizontal” dentro del sistema de las Naciones Unidas al entero sector de las actividades ambientales. El organismo creado a este efecto no necesitaría poseer funciones ejecutivas de carácter operacional —como ocurriría en el caso de la creación de una agencia— sino que serviría para fomentar y coordinar los trabajos de las agencias ya existentes.

El Reino Unido se encuentra a favor del establecimiento de un organismo intergubernamental, semejante al comité preparatorio para la Conferencia, y que probablemente podría adoptar la forma de una comisión del Comité Económico y Social (ECOSOC). Dicho organismo se hallaría dotado de poderes para organizar comisiones intergubernamentales de estudio para examinar problemas particulares, al igual que ha hecho el comité preparatorio en la supervisión de la contaminación marítima y la conservación del suelo. También entraría entre sus funciones actuar a manera de centro ejecutivo para la preparación de cualquier conferencia futura que siguiera los pasos de la de Estocolmo.

Contaminación marítima

Una vez establecido cuanto acabamos de mencionar, es necesario llevar a cabo ciertos cambios por lo que respecta a los problemas de la contaminación marítima y de los sistemas mundiales de supervisión. En opinión del Reino Unido, la OMCI parece ser el organismo apropiado para coordinar los trabajos sobre contaminación del mar por el petróleo, y también quizá por otras sustancias descargadas por los barcos en el curso de sus operaciones normales o como resultado de un accidente. Tal vez fuera igualmente posible que la OMCI —en su Conferencia sobre Contaminación Marítima 1973— asumiera la responsabilidad de organizar un congreso que tratase de la regulación del vertido de materiales por parte de los barcos.

Las descargas realizadas en aguas internacionales de materiales contaminantes por intermedio de dos, estuarios, etc., así como por intermedio del aire, representan un problema de envergadura todavía mayor, siendo urgente en este campo la coordinación a escala mundial de las actividades puestas en marcha en el ámbito nacional o regional. Al presente, no existe organismo internacional alguno que sea competente para asumir responsabilidad en este campo, siendo el punto de vista británico que la solución más sencilla consista en la creación de un consorcio integrado por agencias especializadas, similar al GESAMP, para coordinar la actuación, encabezado por una determinada agenda individual, probablemente la OMCI, todo ello bajo la dirección del propuesto Comité sobre el Ambiente ya mencionado.

Supervisión

Nos encontramos con un problema similar en relación con la supervisión mundial tanto en la atmósfera como en tierra firme. Al presente, no existe agencia alguna de las Naciones

Unidas que abarque la totalidad de este sector, peso en opinión de la delegación británica, la OMS y la OMM deberían retener y tal vez ampliar su cometido actual. Tal vez el futuro ponga de manifiesto la necesidad de un nuevo organismo centralizado a cuyo cargo se encontraría una labor restringida y cuidadosamente definida de colección, comparación y distribución de material estadístico sobre la situación del ambiente.

10. Lecciones y esperanzas

La contribución del Reino Unido a la Conferencia de Estocolmo quiere ser la de una nación que ha aprendido muchas lecciones en el sector ambiental, como resultado de sus pasados esfuerzos en este campo. Nuestras mejores esperanzas, no siempre se han convertido en realidad. También es cierto que hemos cometido equivocaciones, pero nuestro progreso ha sido indudable. Al presente, nos encontramos ampliando nuestros esfuerzos y confiamos que otras naciones podrán beneficiarse de nuestra experiencia, al igual que nosotros procuraremos aprender de la suya.

En el Reino Unido nos hemos percatado de que es indispensable contar con una planificación positiva para poder conseguir un empleo adecuado de nuestro medio ambiente. Esta es particularmente cierto cuando se dan presiones grandes y competitivas para recursos naturales limitados, no existiendo país alguno en el mundo que pueda evitar una tal situación indefinidamente. Una planificación inteligente en el empleo del suelo y en el sector de la urbanización es en sí misma una valiosísima salvaguarda contra la contaminación ambiental.

En nuestra experiencia, es imposible poder llevar a cabo una planificación adecuada del empleo de los recursos de que se dispone, hasta haber realizado un estudio de su naturaleza, situación y amplitud, labor que debe hallarse respaldada por estudios científicos de manera que nos sea posible comprender el funcionamiento de los sistemas atmosféricos, oceánicos, fluviales, lacustres y terrestres, con el fin de poder predecir su comportamiento ante los cambios realizados por el hombre.

También hemos descubierto que no es posible conseguir una regulación eficaz de la contaminación, si su planificación viene impuesta desde la atmósfera aséptica de un centro académico o administrativo. Es necesario realizar una consulta constante con las industrias actual o potencialmente contaminadoras y con el público en general. El éxito dependerá de que exista cierta flexibilidad administrativa. Es esencial tener en cuenta la gran diversidad regional existente en el campo socio-económico y los cambios que en él se operan.

Hace ya tiempo que hemos reconocido que solamente el gobierno central es capaz de determinar la estrategia nacional a seguir, debiendo mantener a su cuidado una supervisión constante sobre estudios, sistemas de comprobación, regulación de la contaminación y planificación. Pero es también nuestra opinión que, en cuanto sea posible, el trabajo deberá descentralizarse, poniéndolo en manos de las autoridades locales.

Sabemos que no nos será posible remediar los problemas del pasado ni evitar otros nuevos, sin la necesaria ampliación de nuestros recursos. En consecuencia, el crecimiento económico y el empeño por crear nuevos recursos nos parecen imprescindibles. Estarnos opuestos a la idea de que la solución se encontrará en la creación de menos riqueza, ya que –ante un mundo hambriento y falto de educación– ello sería inmoral. Por el contrario, es imperativo que creernos más riqueza en la dirección correcta y que la utilicemos de manera más adecuada, con lo que será posible limpiar efluentes, reducir el ruido de nuestros motores, llevar a cabo la renovación de nuestras decrepitas ciudades y desterrar de nuestro mundo la pobreza y la miseria.

Pero, por encima de todo, hemos comprendido que ni la declaración de nuestras intenciones ni la introducción de legislación adecuada son en sí mismas capaces de regular la contaminación o mejorar nuestro ambiente. *La puesta en práctica* de lo que se requiere para proteger el ambiente constituye casi siempre trabajo duro, detallado y falto de lucimiento, así como una labor penosa de carácter administrativo.

Tanto en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Ambiente, como en nuestro propio país, se requerirá mucho más que declaraciones de principios y la estructuración de políticas de tipo general. El empeño del Reino Unido quiere ser en todo momento eminentemente práctico. Científicos e ingenieros –en colaboración con el sector industrial– deben tratar de encontrar técnicas y procedimientos que puedan ser llevados a la acción, y los proyectistas necesitan trabajar dentro de los límites de lo que es posible. Por su parte, el personal empeñado en trabajos tales como regulación de instalaciones para la depuración de aguas residuales o de la cantidad de polvo emitida por la chimenea de una fábrica deben desarrollar su labor con un esfuerzo y vigilancia continuas. El éxito en nuestra campaña para proteger el medio ambiente depende de cada uno de nosotros.

Solamente cuando la entera comunidad –gobiernos, parlamentos, funcionarios, directores y obreros de la industria y, sobre todo, el público en general– aúne sus esfuerzos para crear y llevar a la práctica una política sensible, será posible para el Reino Unido realizar un progreso firme hacia la consecución de un mejor medio ambiente y calidad de vida para la totalidad de la nación. El Gobierno de Su Majestad acepta, en consecuencia, la inaplazable necesidad de aunar esfuerzos con otras naciones de forma que, todos a una, seamos capaces de administrar nuestro medio ambiente de manera más racional, particularmente en los campos comunes de la atmósfera y los océanos.

Sin esta colaboración internacional, estarnos seguros de que, a fin de cuentas, todos nuestros esfuerzos habrán sido en vano.