(1.66)

1

Notas sobre
aspectos de la
ponencia

Liège, 30. nov. 86

PONENCIA

p. 9. Europa la major potencia econòmica de Europa.

p. 17. Remuna contradiccions econòmiques Europa.

p. 18-19. Recuperació Europa mida - gastos EECC (Pla Marshall etc.).

Situació actual Europa a nivell mundial és la pròpia política blocs; Europa és el resultat de la contradicció entre dos blocs.

II Mundial. Històricament, Europa resultat d'una forma d'explotació colonial per part dels països.

Però ara: l'Europa, etc.

I és aquesta dependència, iniciada aquí

p. 33 Frente a psicosis "reconciliación en contextos de defensa, la concepción "redención encarnada" de la sexualidad (partidos del sur).

p. 34. Defensa, subdesarrollo (reina)

p. 35. Idea de salud = la autodefensa / el revelado paciente!!

p. 36 Ser paciente = pérdida salud i dependencia.

p. 37. Decadencia moral.

p. 41. Policía reconocimiento.

p. 44. Educación: sí!

p. 47. Tesis clave. Es ¿por?

p. 49-50 Fracaso!!

p. 52. Política de defensa:
p. 53. seguridad !!!

p. 58-59. Ciudad y conjunto del centro.

p. 60. Centralidad vivienda ocio.

p. 65. Problemas turísticos.

Proyecto del modelo de desarrollo turístico

Mediterráneo: conflictos ciudad

La Constitución de 1978, de la que el autor fue uno de los redactores, sentó las bases de la independencia del poder judicial. Pero hechos recientes demuestran que una cosa es el principio y otra muy distinta el ejercicio del mismo por parte de algunos jueces. De ello se puede derivar el desprestigio global de la judicatura



Catedrático de derecho constitucional. Decano de la facultad de Derecho de Barcelona. Redactor de la Constitución de 1978. Autor de diversos libros, entre ellos 'Nacionalidades y nacionalismos en España'

Jordi Solé Tura

¿Un poder judicial independiente?

CREO que mucha gente está inquieta ante la reciente serie de episodios judiciales aireados por la prensa. Yo, por lo menos, lo estoy. Recuerdo, a título de ejemplo, los siguientes casos: las redadas contra clínicas privadas que practicaban abortos y la serie de humillantes interrogatorios de decenas y decenas de mujeres; la condena de EL PERIÓDICO a pagar 30 millones de indemnización a un magistrado procesado por cohecho por **"atentado al honor"** de éste; la condena del alcalde de Jerez por **"desacato"** a la justicia; y así podríamos seguir. Más allá de sus implicaciones políticas, también se podría citar la singular argumentación jurídica contenida en el auto de la audiencia territorial de Barcelona que exculpó al presidente **Pujol** de la querella interpuesta contra él y otros por el caso de Banca Catalana.

Una de las grandes conquistas de la democracia frente al absolutismo fue la creación de un poder judicial independiente; es decir, un poder capaz de aplicar la ley e impartir justicia sin estar condicionado por la voluntad absoluta del soberano. Y en un país como el nuestro, que ha vivido 50 de los 86 años de este siglo bajo dictaduras militares, la reivindicación de la independencia del poder judicial ha seguido teniendo una enorme actualidad. Por eso la Constitución recogió el principio de la independencia del poder judicial, lo afirmó y sentó las bases de su organización como tal.

El hecho es, sin embargo, que el poder judicial es ejercido por hombres y mujeres concretos, cada uno con su propia trayectoria personal, con su visión del mundo particular, con su formación específica y sus pasiones individuales. El conjunto de estos hombres y mujeres forma un cuerpo de funcionarios que se reproduce a sí mismo mediante el sistema de la cooptación, puesto que en definitiva el acceso a la carrera judicial se hace a través de unos concursos en los que la decisión depende básicamente de los propios miembros de la carrera. Este conjunto de hombres y mujeres se han formado en gran parte bajo el franquismo, en unas condiciones y con unos valores dominantes muy distintos a los actuales. En los años de democracia ya transcurridos se han incorporado a la carrera judicial nuevas promociones, gente joven formada ya en otro contexto. El resultado de todo ello es un poder judicial heterogéneo, a mitad de camino entre el pasado y el futuro.

LA administración de justicia ha estado y sigue estando mal dotada de recursos y esto se traduce a menudo en unas condiciones de trabajo poco satisfactorias. Si a ello añadimos unas leyes procesales anticuadas, el resultado es una administración de justicia lenta, farragosa y en muchas ocasiones exasperante.

Todo esto sirve para explicar muchas de las cosas que ocurren, pero no para justificarlas. Porque el problema de fondo es que este conjunto de funcionarios que denominamos el poder judicial tiene el poder enorme de decidir sobre la libertad, la hacienda y de hecho la vida de los ciudadanos. Una de las grandes conquistas de la democracia es que todo poder debe estar controlado. Y el problema es quién y cómo controla a los miembros del poder judicial. A los diputados, a los senadores y a los gobernadores en general se les puede controlar criticándoles y, en último término, no volviéndolos a votar. A los jueces y magistrados no, pues cuentan con el arma temible del **"desacato"** que les convierte en jueces y partes al mismo tiempo.

EN definitiva, el problema es que el poder judicial, tan decisivo para el funcionariado del sistema democrático y tan importante en la vida cotidiana de los ciudadanos debe ser un poder independiente en todos los sentidos, es decir, que debe impartir justicia con criterios objetivos, sin presiones que deformen su juicio y su decisión y sin discriminación ninguna en función de las personas. Y esto deja de ser cierto cuando se ponen por delante los mecanismos corporativos, la autodefensa de grupo, las opciones personales, el trato desigual según las personas enjuiciadas y los prejuicios individuales. Sobre todo cuando las posibilidades de control de estas desviaciones son tan escasas. Por eso existe tanta inquietud, por eso tantos ciudadanos desconfían. Y eso es malo porque el resultado sólo puede ser el desprestigio global de todo el poder judicial, cosa que nadie desea.

CON MALA UVA

Pretexto

Ruiz-Mateos amenaza de nuevo. Hoy participará en una manifestación de apoyo al alcalde de Jerez, **Pedro Pacheco**, condenado por la audiencia territorial de Sevilla a seis años de inhabilitación para ejercer un cargo público por declarar que **"la justicia es un cachondeo"**.

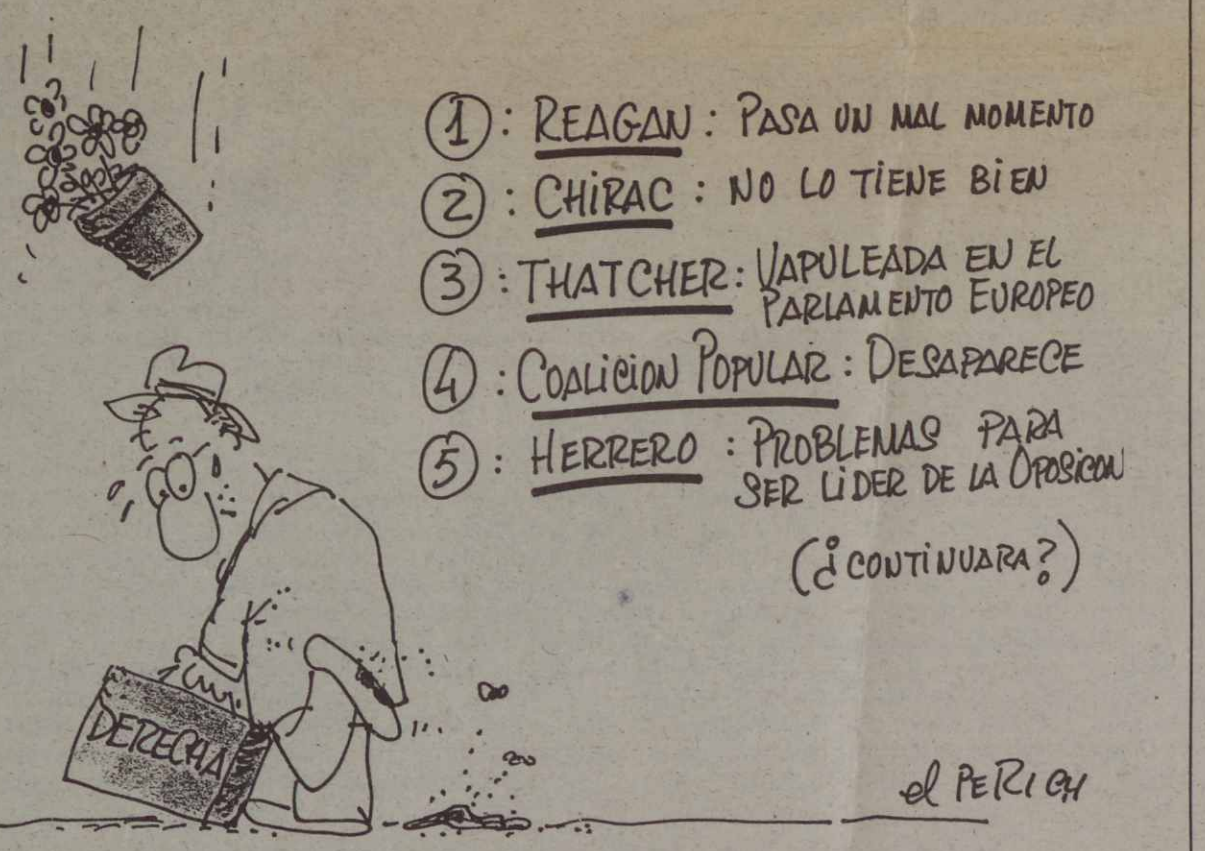
Está claro que el ex presidente de Rumasa es capaz de apuntarse a un bombardeo con tal de chupar cámara y vender la imagen de víctima de una confabulación contra él. El pretexto utilizado en esta ocasión por el empresario para acudir a este acto de solidaridad es afirmar que **"Pedro Pacheco ha sido el mejor alcalde que ha tenido Jerez"**.

Cualquier excusa vale, pero la verdad es que con esta clase de ayudas empezamos a temer lo peor para el alcalde **Pacheco**.

CAP



Jaume Perich





Montserrat Roig

Sobran hamburguesas

Un viejo pobre jamás será inmortal. Un viejo rico tiene más posibilidades de que sus diarreas sean controladas y de que una enfermedad vestida de azul le acaricie de vez en cuando. A lo sumo, al viejo pobre le colocan unos tubitos, un marcapasos, una sonda, y así remendado en cualquier taller de raparaciones, llamado también hospital, le mandan a una residencia, en la cual, convenientemente etiquetado, espera la muerte. Esta señora ya no es la antigua Parca, ni va en barca, sino que tiene forma de hamburguesa, un ectoplasma hecho de grasa de ballena suicidada o bien de vejigas de cerdo candidato a la peste porcina.

Este es el futuro que nos espera, ahora que dicen que la vida se prolonga y estos ojos que se nos comerán los gusanos verán cosas prodigiosas e inauditas, entre otras una agonía sin límites. Lo que ha pasado en estos centros geriátricos donde han muerto casi una decena de gente a la que se le alargó la vida puede convertirse, dentro de unos años, en algo normal. Porque nos prometen que vamos a vivir más, pero no nos aseguran en qué condiciones. O más bien ya nos empiezan a advertir que la vida será todavía más perra que antes. Es una manera muy fina de lanzarnos al suicidio para no molestar.

Al viejo pobre no se le dejará morir a tiempo y en paz sino que se le condenará a vivir hasta que se decida su muerte. Falta sitio y sobran hamburguesas.

(Viene de la página anterior)

la aplicación de la justicia entre en el juego de la ruleta.

Mejorar la administración de justicia es algo que ya está inventado. Lo difícil es el corporativismo de sus integrantes, la responsabilidad para darse cuenta de todo aquello que está en juego. Cuando la justicia no funciona, ¿cuál es la solución?

Jueces y fiscales elegidos por sufragio popular y un jurado para juzgar. Todo lo demás es doctrinario y dogmático, fruto de intereses inconfesables que la historia ha demostrado plenamente. – **Enric Tello**. (Barcelona.)

Barcelona es noticia en Japón

Debido a mi trabajo, hace ya cinco años que resido en Japón y éste, como los anteriores, he venido a España para pasar las vacaciones con mi familia.

Ante todo, quiero felicitar al ayuntamiento de Barcelona por su magnífica labor de *marketing* alrededor del mundo. Concretamente, dos temas consiguieron emocionarme, pues me sentí barcelonés a varios miles de kilómetros de Barcelona. Primero, fue la campaña de la candidatura olímpica, candidatura y campaña siempre apoyada por Japón y ganada merecidamente por esta labor de *marketing* que está realizando el ayuntamiento en general y el alcalde en particular.

Otra de las cosas que también me impresionó fue ver, en todos los diarios de Japón y en la televisión, hace unas fechas, noticias como la de la extracción del semen de *Copito de Nieve* y, posteriormente, la de su cumpleaños.

Puedo asegurarles que esta última noticia apareció en el espacio de televisión de más audiencia, un programa de media hora de duración, similar a nuestro *Informe Semanal*. En él se comentó el gran protagonismo que está alcanzando el zoo de Barcelona en el mundo, así como su sugerencia de que *Copito de Nieve* sea nuestra mascota en los Juegos Olímpicos.

Sólo puedo decir que en Japón, *Barcelona més que mai* es noticia y esto es bueno. – **Alberto Boixades**. (Japón.)

Radio Teletaxi no se oye en Manresa

Por favor, quisieramos saber por qué, de un tiempo a esta parte, no se escucha la emisora de Radio Teletaxi en Manresa y su comarca. Nosotros no tenemos nada en contra de ningún medio de comunicación, escuchamos las emisoras nacionales, comarcales y municipales, pero al no poder escuchar la emisora de radio arriba mencionada se ecuentra un gran vacío en Manresa y toda la comarca del Bagés. A ser posible, quisieramos que alguien nos contestase dándonos una explicación. – **Casa de Andalucía en Manresa**. (Manresa.)

Puntualización

El pasado domingo 30 de noviembre, en una entrevista que firma Victor Malope, apareció una frase cuya paternidad debo y quiero asumir y por ello aclarar.

Decía la conflictiva frase pronunciada por mí, que yo soy persona sólo conocida por gacetilleros de noche y no por periodistas de verdad. En este sentido, quisiera puntualizar:

No hay en la frase voluntad alguna de discriminación entre un tipo de periodismo u otro. El periodista dedicado a informar sobre las incidencias de la noche me merece el mismo respeto que los demás.

Mi carrera profesional se ha visto vinculada a lo largo de 20 años con el mundo de la noche. No en vano me avalan la realización de proyectos de bares, discotecas y salas de fiestas nocturnas donde noctámbulos gacetilleros y yo mismo consumimos nuetro tiempo de ocio.

Sería absurdo por mi parte utilizar la expresión *gacetilleros de noche* en un sentido despreciativo, cuando muchos de ellos forman parte de mi colectivo de amigos y gracias a ellos y sus crónicas mi nombre y mi obra fueron conocidos.

Por último, quiero decir que lo que hay de cierto es que fruto de mi esfuerzo y trabajo hoy puedo adjudicarme, en parte, la partenidad del proyecto del Pueblo Español y que, por el interés que para Barcelona tiene dicho proyecto, ha sido objeto de atención por parte de la prensa de una forma mucho más amplia. Pero, no por ello me cosidero el amo del recinto, como también se decía en la entrevista, sino uno más de los socios del grupo promotor que tanto esfuerzo está invirtiendo para conseguir para Barcelona un Pueblo Español que sea orgullo de todos. – **Rafael Salov**. *(Barcelona.)*

FE de ERRORES

El editorial de EL PERIÓDICO de ayer apareció sin la línea final, en la que se afirmaba que las cesiones de Reagan y Chirac frente al terrorismo perjudicaban gravemente al sistema **"de libertades democráticas"**.

TEMAS DE DEBATE

Los transportes públicos, ¿un servicio satisfactorio?

La inminencia de los aumentos en el precio de los transportes públicos nos han impulsado a plantear el tema de si éstos resultan satisfactorios para los usuarios. Contestan Mercé Sala, presidente de Transportes de Barcelona, SA; Francisco A. Márquez, presidente de la Organización de Consumidores y Usuarios de Catalunya (OCUC); y Jordi Rovira, partidario de los transportes públicos gratuitos y absuelto en un juicio que se le hizo por viajar sin billete

Crece el grado de satisfacción



Mercè Sala

Presidente de Transportes de Barcelona

MUCHAS veces uno se pregunta ¿van bien los servicios de transporte público?, ¿son satisfactorios?, ¿quién los paga? A estas cuestiones hay que estar dispuesto a responder desde el sencillo enunciado que centra este tema de debate.

A la primera pregunta es fácil contestar. El servicio de transporte público debe ser satisfactorio para los clientes. Pero no sólo para sus usuarios, sino que debe serlo también para todos los ciudadanos que de una u otra forma contribuyen a sufragar sus costes y para las entidades e instituciones encargadas de su gestión y tutela.

Esto es lo que debe ser. ¿Lo es en realidad? ¿En qué medida? A estas preguntas ya no es tan fácil responder. Aunque todos o casi todos tengamos opinión sobre el transporte público, muy pocos han tenido la posibilidad de formarse un juicio serio y sereno que vaya más allá de impresiones, anécdotas o experiencias personales de muy diverso valor general.

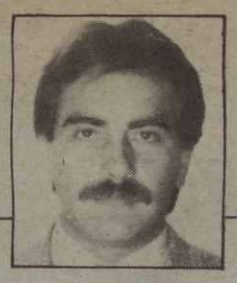
Y esto no deja de ser curioso. Porque salir de actitudes apriorísticas y saber de verdad lo que la gente piensa, no es complicado. No hay más que preguntárselo. Con ganas de averiguarlo, con método y ciencia, sin prejuicios ni parcialidades. Transportes Municipales de Barcelona lo hace de forma constante y sistemática, por encuestas domiciliarias y telefónicas, por métodos cuantitativos y cualitativos. De esta forma se consigue saber, por ejemplo, que el 80 por ciento de los barceloneses conocen que el metro está adquiriendo nuevos trenes y que al 96 por ciento de ellos les parece bien o muy bien este hecho; que el 60 por ciento cree que el metro está mejorando, el 15 por ciento no y el 25 por ciento no sabe o no contesta. ¿Servicio satisfactorio? Para una gran mayoría sí. Con limitaciones y deficiencias, pero con ganas y voluntad de superación y poniendo los medios para ello.

¿A costa de qué? Del esfuerzo de los que trabajan en ello y de la comprensión y colaboración de todos. De imaginación, trabajo y buena utilización del dinero público. Los 35 nuevos trenes que pondrá en funcionamiento el metro, de octubre de 1986 a diciembre de 1987, suponen una inversión de 20.000 millones de pesetas; instalar aire acondicionado en antiguos y nuevos trenes costará 5.000 millones de pesetas, y así sucesivamente.

No es el caso de detallar aquí todas y cada una de las inversiones. Sí lo es resaltar que estas mejoras son apreciadas y que por ellas y por el incremento de servicio –más trenes, más kilómetros de red, más estaciones– crece el número de viajeros.



Hay que mirar al exterior



Francisco A. Márquez

Presidente de la OCUC

UNA de las características de cualquier sociedad y de cualquier metrópoli, que permiten conocer su grado de civilidad y de desarrollo, es el nivel de eficiencia de sus transportes públicos. Además, la incidencia de su buen o mal funcionamiento en las actividades profesionales y sociales es de tal envergadura, que un colapso en los transportes públicos ocasiona indefectiblemente un colapso social, quizá como ningún otro.

A la OCUC raro es el día en que no llega alguna reclamación sobre transportes. Existen algunas reclamaciones que son meramente puntuales: falta de atención en el trato de algún empleado díscolo –sobre todo, en autobuses urbanos–, pero la mayoría de las veces son fallos que radican en el planteamiento del servicio que no tiene suficientemente en cuenta la necesidad del usuario, probablemente porque el que diseña el servicio no lo utiliza nunca.

Por ello no se entiende cómo al hacer nuevas estaciones se hacen con una sola salida; o una hora antes se cierra uno de los accesos al público; o no se instalan escaleras automáticas de subida y de bajada –en RENFE es un espectáculo ver a personas mayores acarreando sus equipajes–; o no se ponen carritos para equipajes en número suficiente para así fomentar el uso del transporte público; o no se obliga a los autobuses a parar junto a las aceras y no a un metro de distancia –¿han visto como lo hacen en Londres?– o por qué no se instaura el billete válido durante una hora en todos los transportes, cualquiera que sea el trayecto, evitando los eternos problemas de los cambios, y haciendo más justo el coste del transporte tanto para el que llega a su destino con un sólo autobús como para el que precisa varios.

Hago gracia a los lectores de este inacabable *memorial de greuges* que supondría la ennumeración exhaustiva de los problemas de los usuarios con el transporte público. Pero ante el reto que representa para Barcelona el año 1992 no propongo otra cosa que copiar; sí, copiar lo que se ha hecho en otros países y aplicarlo inmediatamente. Nos sorprenderíamos del poco coste que representa.

En pro del transporte gratuito



Jordi Rovira

Licenciado en geografía e historia y absuelto por no pagar

LA filosofía seguida hasta ahora en cuestión de transportes es errónea. Pensar que el transporte público debe funcionar como un negocio no tiene sentido y, además, suficiente negocio se hace gracias a la gente que llega al puesto de trabajo o de estudios en transporte colectivo, con un coste mínimo, económico y social. Porque, ¿qué pasaría si todos fuésemos en coche al trabajo? Los atascos colapsarían la ciudad y todo el sistema productivo sufriría un auténtico descalabro; la ciudad, si cabe, se haría más inhumana y la contaminación crecería aún más.

Pero si la gente no usa el vehículo particular no es para evitar esto, sino porque no puede. Quien viaja en metro o en autobús es la gente con menos recursos (obreros, estudiantes y parados); justamente aquellos sobre los que se carga la represión económica de esta extraña crisis.

El transporte público no es lo suficientemente competitivo por una razón fundamental: cuestión de voluntad política. A saber:

Si el Estado (al que todos pagamos) destinase más presupuesto al transporte público que al privado (sin tener en cuenta ya la imbecilidad que suponen los gastos militares), el transporte público podría ser más cómodo, barato (o gratuito) y eficaz.

Con lo que hemos pagado en 1985 para autopistas privadas financiadas por el Estado, Barcelona tendría transporte público gratuito durante más de cuatro años. Pero esto significaría que la crisis la pagarían los bancos (enamorados del PSOE) y no los simples asalariados, cosa por lo que se ve inaudita en este país.

Parece mentira que desde la entrada del PSOE en la *Casa Gran* el transporte colectivo haya disparado sus tarifas de forma cada día más brutal y antipopular. No siendo suficiente que ya hoy paguemos el 60 por ciento del coste real del billete, este próximo año nos querían hacer pagar el 75 por ciento. Y es que están convencidos de que el transporte público tiene que funcionar peor que el privado.

La filosofía mercantilista que vienen manteniendo hace que prevean gastar 3.500 millones de pesetas para introducir un sistema de control de viajeros que pueda eliminar el fraude (se refieren a entrar sin billete) y que a la vez les permita hacer una importante reducción de personal *improductivo* (el de taquillas). Esta misma filosofía prevé gastar paradójicamente tan sólo 2.800 millones para acondicionar esta especie de horno que es el metro, poniéndole ventilación.

Con voluntad política, que quiere decir con una orientación económica distinta, el transporte público podría resultar gratuito, podría servir para todos (disminuidos físicos, ciegos, etcétera), se podrían mejorar los servicios (nuevos coches, funcionamiento las 24 horas, el fin de las colas y de pasar frío o lluvia o sol esperando el autobús...), se reduciría el nivel de contaminación que ya es lo bastante preocupante y, en suma, haríamos una ciudad más humana y acogedora.

Pero esto, como todo, es un juego de voluntades.

Y por ahora la voluntad de la Administración se impone, como siempre, a la del pueblo.