

Sobre la necesidad del Automóvil

Debate con José Rodríguez
(del Real Club del Automóvil),
con motivo del Día sin Coches

18-09-2000

Conferencias

On s'abonne aux Bureaux du Journal, 5, LEVARD DES ITALIE

PRIX DE L'ABONNEMENT

17 F. 72 F.



AGC



AGC -Antes de empezar me propongo preparar un poco el ambiente, animarles a ustedes un poco sobre todo, aparte de animarnos a nosotros, tratando de compensar un poco el mal humor con el que necesariamente, me temo tengo que hablar, porque la verdad es que está uno cada vez más envenenado, más harto de ver lo que hacen con el pueblo, eso del pueblo que no se sabe qué es, bajo el régimen que hoy padecemos, el de la Democracia Desarrollada, el Régimen del Bienestar. Entonces, para compensar un poco, quitarme un poco este mal humor, voy a ver si introduzco un poco de humor antes de empezar.

Tengo que alegrarme mucho de esta situación excepcional en que me encuentro, estando al lado y en contra de José Rodríguez (JR), que se ha prestado a venir aquí a hacer el papel de defensor, cosa como digo excepcional: no me la encuentro prácticamente nunca: los defensores callan, se escurren, disimulan, y desde luego nunca aparecen en una discusión abierta con un tipo como yo, del que saben o sospechan, por lo menos, en qué brete los va a poner. Esto es muy excepcional: alguna vez, creo que la única antes de ahora, acudió a una reunión que se hacía en el Instituto Alemán de Madrid la que era entonces Concejala, o como se llame, de Transportes de Madrid, y bien, se portó bien, aguantó el tipo como está mandado e hizo su juego, que es lo que hoy yo espero que suceda también.

Más excepcional es el caso del que acabo de llegar: he mandado sacar esta fotocopia, porque el caso es realmente notable. Había ido por invitación de amigos a hacer el pregón de las fiestas de Verdiales, en un pueblo de los montes de Málaga que se llama Benagalbón, se hacía allí, aunque el pregón se hacía en el Rincón de la Victoria, más populoso, del que depende ese otro municipio. Entonces, al pregón, introduciendo esta competición de coplas, murgas, de los Verdiales, aparte de que asistió mucha gente, 400, 500, estaban las Autoridades, estaban los representantes del Poder, más o menos; -estaba el Alcalde-, y el Alcalde efectivamente, aguantó el pregón, pero luego no pudo menos que desahogarse, y hubo algún periodista del Periódico Sur que cogió sus manifestaciones y son las que quiero que oigáis, el periodista habla: *"sorpresa y desconcierto fueron las reacciones más comunes, ante la audiencia del pregón; durante cerca de una hora ilustró a todos los presentes con la moral, con reflexiones, con la condición de pueblo, la cultura, etc., etc. Tanto es así, que el Alcalde ha asegurado que sintió vergüenza y ha reprochado cada una de las palabras que pronunció este señor, que vive anquilosado en el recuerdo y la represión"*; esto parece que es una cita literal, *"que reconoce no haberse levantado por respeto a los presentes, culpa a la peña El Rebezo de esta metedura de pata y dice que el Ayuntamiento no volverá a colaborar si no participa en la elección del pregonero"*. Hay alguna manifestación más, pero éstas son con las que quería ponerlos a ustedes con buen humor. Esto es muy excepcional, que un alcalde, un representante del poder suela dejarse decirse estas cosas, sino callarse, escurrirse, disimular y buscar las maneras habituales que el régimen tiene establecidas para hacer que, por más que uno haya hecho por herir de verdad en el corazón y en la razón, aquello que es más o menos admitido pase de alguna manera inadvertido en el espíritu de la fiesta o de la reunión cultural. Este alcalde ha sido muy excepcional. Quería también rendirle este testimonio de gratitud, por haberse dejado salir por la boca cosas como éstas, que no oye uno todos los días.

Así es de excepcional y por eso es por lo que me congratulo de que JR esté aquí conmigo y que se haya prestado a hacer este ingrato papel. El papel es ingrato; porque, desde luego, desde el punto de vista del pueblo, del sentido común, él no tiene nada que hacer aquí: el defensor del Automóvil o de cualquier otro representante del Poder no tiene nada que hacer, de antemano, ya se sabe, y no porque yo hable muy bien o sea muy listo, ni nada por el estilo sino por que me dejo hablar y cada vez me dejo hablar más con sentido común, el sentido común lo que dice lo tiene que ha dicho acerca del automóvil y la imposición de los medios de transporte inútiles.

Por una parte, nada tiene que hacer el defensor frente a alguien que se deja hablar o que intenta dejarse hablar de lo que nos queda de pueblo y de sentido común. Por la otra parte, por supuesto, yo no tengo nada que hacer en ninguno de estos debates, porque la razón práctica, la razón del tener razón la va a tener siempre el otro porque van a seguirse produciéndose automóviles y va a seguir habiendo gente que crea que necesita el automóvil y que por tanto lo compre y cambie de automóvil cada año y todo el resto de la retahíla que sabéis bien. De manera que no tengo nada que hacer, y así es esta situación, por eso JR no tiene nada que hacer frente al sentido común y yo no tengo nada que hacer frente a él por que él representa de una manera o de otra, aunque sea de una manera tan indirecta con esto del Club del Automóvil; pero aunque sea de una manera tan indirecta representa al Poder, al Poder real que yo no represento, sino por el contrario. En estas condiciones es como vamos a iniciar el debate, voy simplemente a preguntarle a él y no sólo a él sino a los presentes alguna de las cosas elementales que el sentido común dice: ¿ es verdad que el automóvil, empezando por el automóvil personal, le está haciendo, le viene haciendo desde hace mucho tiempo, mucho daño a la gente? Esta es la simple cuestión.

JR -Bueno, pues a mí me ha tocado hacer de víctima en este caso.

ACG -No, no olvides que eres el representante del Poder que estás defendiendo al automóvil.

JR -Considero que el automóvil es un método para vivir un poco mejor. Tenemos con el automóvil una forma de expansión, nos podemos desplazar donde queramos, en un tiempo corto, no hay distancias con el automóvil; en cuanto antiguamente pues si se podía desplazar de una ciudad a otra, pues teníamos que emplear unos medios de locomoción, pues...

ACG -En burra.

JR -...en burro, por cierto gastaban menos, por que recuerdo que un burro lo llevabas por la cuneta y podía gastar 5 kg de hierba cada 100 km. El automóvil por desgracia hay que echarle gasolina que es la economía del Poder y por desgracia para nosotros el bolsillo más vacío. La pega que le pongo yo es que el progreso sale caro.

ACG -¿Qué progreso?

JR. - El progreso del automóvil, concretamente. El progreso sale caro. Todas las comodidades que tenemos salen carísimas. Hoy en día todo se mueve en torno al mundo del automóvil. Hoy día en España, creo yo que será el porcentaje que más empleos abarca, la industria del automóvil. Si alguien concibe hoy día la vida sin automóvil,

creo que no. Que nos contamina el ambiente, pues sí, eso es cierto, pero la vida sin el automóvil, creo que no se concibe. Yo he nacido en el automóvil y no se como sería antes pero hoy sin el automóvil no se concibe.

ACG -Bueno, perdóname, ya te he dejado soltar las cosas que se sueltan y se saben, eso es lo que dice la propaganda del automóvil. Ten la seguridad de que los presentes ninguno se cree nada de lo que has dicho y si no digo nada, pues se lo creen muy poquito, o se lo creen en el mejor de los casos, con grandes dudas: lo oyen, están acostumbrados a recibir esa propaganda desde siempre. Yo también he nacido bajo el automóvil, aunque en tiempos muy distintos. Pero se lo tragan más o menos, aguantan esa propaganda, no creen, pero esto es lo característico de la situación que hace tan difícil esta lucha. No se lo creen, saben que es mentira, pero tampoco, de ordinario son capaces de enfrentarse a esas mentiras. Bueno, no has respondido a lo que he preguntado. Mi pregunta es así de simple ¿es verdad o no que el automóvil está haciendo y desde hace mucho tiempo está haciendo mucho daño a la gente? Esa era mi simple pregunta.

JR.- Hace daño en cuanto a la contaminación.

ACG -No, no, eso es uno de ellos, sigue sacando. Está bien que empieces por la contaminación, pero ahora saca otros, sigue sacando otros por que con la contaminación yo no me quedo conforme. Más, ¿hace mas daño aparte de la contaminación?

JR.-No, en absoluto. El automóvil pienso que no hacen más daño que la contaminación. Si respetásemos todos las normas de circulación habría menos accidentes. Hoy día si uno se pone enfermo concretamente, si no es por el automóvil posiblemente un porcentaje no se salvaría, si no fuese por el automóvil. Por ejemplo, un rescate en sitios abruptos no se concibe sin los medios de locomoción.

ACG -Bueno, vamos a ir por partes. Reconoces lo de la contaminación que me tiene bastante harto por que sirve para no acordarse de lo demás y por eso no quiero insistir en ello, como si eso fuera todo el mal como tu crees que es todo el mal, y luego reconoces a medias lo de los accidentes, que también suele reconocerse pero atribuyéndolo a que no todo el mundo conduce bien. Los taxistas en Madrid hasta hace unos 10 o 15 años decían eso también, achacaban ese caos que es Madrid, ese aplastamiento de la vida, esa continua perturbación, la achacaban a que no todo el mundo sabe guardar las reglas de conducción, y esas cosas, ahora ya los taxistas desde luego ya no lo dicen, hace ya muchos años que ya ni siquiera dicen eso. Se van dando cuenta de que la cosa está mucho más al fondo que eso. Por otra parte, José, sí sólo se vendieran automóviles a los que pueden conducirlos bien, ¿qué crees tú que sería de la empresa del Automóvil?, ¿adónde habría ido a parar?, sería el desastre. El automóvil hay que venderse a todo cristo, conduzca bien, conduzca mal, da igual, sea capaz de reconocer los signos o no. Es una necesidad, y esta vez es la primera vez que aparece la palabra del título, "necesidad". Es una necesidad del Capital y del Estado, el tener que vender el automóvil a gente entre la cual, la mayoría como es natural son malos conductores, no están para habérselas con los problemas del tráfico que el propio automóvil presenta, pero quiero pararme en lo último que has dicho, porque es una cosa que tiene su gracia, el automóvil se defiende también porque de vez en cuando puede hacer alguna obra de caridad, como por ejemplo llegar a tiempo pa-

ra salvar unas vidas que si no se dispusiera de automóvil se habrían perdido, esto es importante.

JR.- La libertad que nos da también es muy importante.

ACG.- Eso ya pasemos. Voy a detenerme en este punto de las obras de caridad que el automóvil puede hacer acudiendo al rescate en momentos de apuro que de otra manera no se podrían alcanzar. Es que el otro día oí el mismo tipo de argucia aplicado nada menos que a los teléfonos móviles, otra de las invasiones que padecemos, y decían: "había uno que se había quedado colgado en un árbol pendiente sobre el abismo, y que se salvó gracias a que llevaba un teléfono móvil y pudo avisar y entonces acudieron a socorrerlo". Esto es una defensa, parece una broma, pero es un tipo de defensa que se sigue usando en serio, como si eso pudiera ser. Ellos, Capital y Estado, que manejan como quieren la estadística para hacerle la puñeta al pueblo de todas las maneras posibles, sin embargo cuando quieren se olvidan de la estadística y piensan que entre los millones de usos del automóvil puede contar para algo, la docena de casos al año en que el automóvil pueda servir para algo bueno, se lo creen, ahí se olvidan del todo de la estadística. El último ejemplo que os vaya poner es el del cáncer, los defensores de la medicina oficial, los que propugnan por todas partes cortar las causas del cáncer, por ejemplo no fumar, a todo pasto y machacamartillo, por ejemplo, llevar furgonetas para hacerle chequeo de tetas a todas mujeres de todos los pueblos del mundo, se dejen o no se dejen, los que defienden esto, te sacan el mismo tipo de estadística del revés o falsa, te quieren hacer creer que gracias a esas medidas de profilaxis se han salvado tantos, una cuenta imposible de hacer porque esa cuenta sólo se podría hacer sabiendo que esos que se han salvado se iban a morir seguro, cosa que nunca se sabrá; pero con esa miserable estadística, aunque se les admitiera, de los pocos casos en que la profilaxis ha servido para algo, con eso se mantiene el Aparato inmenso de la Profilaxis, que alcanza a todas las poblaciones. ¿Qué tienen que ver por muy desgraciados que sean, los casos reales de cáncer con esta enfermedad que todos padecemos que es la profilaxis misma contra el cáncer y otras enfermedades? Porque ésta abarca a las poblaciones enteras, trata de abarcarlas. Es el mismo tipo de engaño.

Te voy a seguir planteando alguna cuestión, si me permites. La contaminación, los accidentes, no son, por supuesto, más que las apariciones más superficiales, más espectaculares, y a las que se acude de vez en cuando. Mi sentimiento, que pretendo que es sentido común, es que el mal del Automóvil está mucho más abajo, entra mucho más a fondo. Yo me paro en cualquier ciudad, en cualquier parte, por ejemplo, de esta mal conservada vieja Zamora, me paro en un rincón de París, me paro en cualquier sitio de Sevilla, y me quedo pensando "¡Lo hermoso que sería esto sólo con que no hubiera autos, sin ninguna otra condición, sólo con que no hubiera autos!". Ya no hablo de campos y jardines: hablo de las ciudades que eran ciudades todavía. Se entiende que no voy a llamar ciudades a esos conglomerados que están hechos ya para circular en automóvil; eso sería una especie de petición de principio: me refiero a los restos de ciudades. La gente había inventado maneras de vivir, campos, ciudades. ¿Te parece que, entre sus males, el Automóvil no ha destruido esas maneras de convivencia, no ha destruido pueblos y ciudades en el sentido antiguo de la palabra? Y, si lo ha hecho, ¿no te parece esto un mal?

JR.- No. Como he dicho antes, el automóvil nos da libertad, nos da la libertad para asistir a esas ciudades. Sin automóvil esas ciudades estarían desiertas, estarían muchas veces desamparadas, muchísimas veces; y también algo habrá contribuido el automóvil a por lo menos a alguna prueba de natalidad.

AGC.- ¿Cómo?

JR.- Con los automóviles ha habido bastantes pruebas de natalidad.

AGC.- ¿Perdón?

JR.- El automóvil queramos o no queramos...

AGC.- No, no, perdona: es que tengo que enterarme de lo que has dicho. Yo lo de las pruebas de natalidad no lo he entendido.

JR.- Pues alguno por lo menos ha nacido, si no se ha nacido en automóvil, se han creado en el automóvil.

AGC.- Como se siguieran estendiendo un poco más, tendrían que nacer todos, porque no habría otro sitio.

JR.- Todo el mundo tenemos automóvil.

AGC.- Casi todo el mundo; yo, por ejemplo, no.

JR.- Será la minoría.

AGC.- Por supuesto, reducidísima.

JR.- La mayoría tenemos automóvil; realmente el automóvil esta concebido para todo el mundo

AGC.- No te preguntaba eso; te preguntaba si o bien crees que el Automóvil no ha destruido campos, pueblos y ciudades, o bien si lo ha hecho, te parece que eso no es un mal.

JR.- Yo pienso que no ha destruido; pienso que el automóvil ha ayudado al Progreso.

AGC.- Yo no te pregunto por el Progreso; te pregunto por los pueblos y las ciudades.

JR.- En muchos pueblos de la provincia de Zamora el automóvil lo conoce todo el mundo, prácticamente. Si no circula un automóvil, viven o están casi en un tercer mundo, ahora.

AGC.- No; si se marchan, no están en un tercer mundo; si se marchan a trabajar a las fabricas de automóviles, que es lo que generalmente pasa, se quedan desiertos. Sa-yago, Aliste, porque se han ido los jóvenes a trabajar a las fábricas de automóviles.

JR.- Solamente conocen su entorno: no conocen otras cosas porque no tienen medios de desplazamiento.

AGC.- Pero ¡si no queda gente! Se han ido, los muchachos se han ido, si no se han ido a trabajar a las fábricas del Automóvil, se han ido a trabajar en televisión o a cualquier otra cosa por el estilo.

JR.- Siempre trabajando, no en el campo, sino en el progreso, con la técnica.

AGC.- Sí, sí, eso es; no en el campo, ni en las ciudades viejas tampoco.

JR.- Hoy día quien trabaja en el campo tiene que tener el automóvil; si no es el automóvil, es el tractor, porque a mano no van a trabajar.

AGC.- Esta asociación que nos invita, que en principio es pro-ferrocarril, yo he corregido su intención para que sea cada vez más contra automóvil, porque mi sentimiento es que al ferrocarril, como a nada que sea de verdad bueno, no hace falta defenderlo: basta con quitar a los que estorban, porque, entonces, los medios de transporte buenos, útiles, se desarrollan por sí solos; por eso he tendido siempre a desviar las labores de esta plataforma hacia el no, con la confianza de que el ferrocarril, si se le dejara, haría todo lo bueno que puede hacer. El ferrocarril en los tiempos que yo todavía de niño conocí, cuando ya estaba el Automóvil, pero no había empezado la invasión masiva, el ferrocarril en aquel entonces era un invento que había llevado y seguía llevando lo que se llama vida a los pueblos, se creaban, surgían pueblos, en los campos, alrededor de una estación; al mismo tiempo llevaba también vida a las ciudades más o menos dispersas y las comunicaba de verdad entre sí. La imposición del Automóvil para nosotros consiste en que ha impedido el desarrollo de medios de transporte verdaderamente útiles, que estaban ya inventados, que estaban a la mano y que simplemente había que haberles dejado, que siguiera desarrollando el ferrocarril su doble vía, llevando ramales a toda clase de pueblos, llevando incluso ramales a descargaderos de fábricas, todo lo que ya el ferrocarril iba haciendo mientras se le dejaba; hace ya muchos años que no se le deja, porque había que imponer los medios de transporte que yo llamo inútiles y que tú consideras necesarios.

Ésta es la manera en que pienso que efectivamente frente al ferrocarril, que llevaba vida a los pueblos, que los creaba, la imposición de los medios de transporte inútiles, no sólo ha arruinado, hecho desiertos de los campos, les ha quitado gente, sino también a las ciudades, tratando de sustituirlas por el tipo de conglomerado que al Automóvil y a sus amigos les conviene, que es el conglomerado urbano, planeado desde arriba en bloques de nichos de viviendas, no calles, sino avenidas abiertas para la circulación y esto es lo que yo llamaba destrucción; probablemente cosa que tú puedes reconocer, pero no parece que te importe mucho, porque en cambio crees en los grandes bienes que el Automóvil nos aporta, de los cuales ya has mencionado alguno y ahora vas a seguir mencionando más. Pero es alrededor de esta noción que, no por culpa mía, apareció en el título de "necesidad", la necesidad del Automóvil. Necesidad es un viejo término, venido -lo cual es muy sospechoso- de las escuelas, en las cuales "necesidad" debía de decir algo como "fatalidad": una cosa es necesaria en el sentido de que no puede menos de ser esa cosa, es fatal, está impuesta por alguna ley infrangible; luego la gente usamos, usan, usamos, la palabra "necesidad" de maneras mucho más veniales, casi como queriendo decir una suma conveniencia, una gran ventaja o

cosas por el estilo. Conviene que por tanto distingamos en lo posible dentro de esa noción.

En el sentimiento, en el sentido común, al que trato dejar hablar por mi boca, el Automóvil, la imposición de los medios de transporte en general, ni era necesario, ni la gente lo había pedido, ni le hacía falta para nada, ni era nada fatal; y, en cambio, tengo que reconocer que, para el progreso del Capital, para el movimiento del Capital, era, ha demostrado ser, necesaria, y sigue siendo necesario, por lo menos, como suelen decir algunos taxistas de vez en cuando en los grandes atascos, por lo menos mientras no inventen otra manera de explotar al personal más que vendiéndoles autos; de momento, es sumamente necesario, no ha encontrado otra manera. Ésa es la necesidad: es inconveniente, dañino, para la gente, para la vida, (para la vida corriente, no el sustituto que aparece en la Tele y en el Progreso), para la vida corriente y moliente, para la gente corriente y moliente, es dañino, es perjudicial por todos lados, pero es, desde luego, necesario para el movimiento del Capital y del Estado; y entonces la cuestión que se nos va a plantear es ésta: ¿Es posible que lo que es bueno para el Capital, para el movimiento del Capital, sea, aunque nada más sea de rebote, bueno para la gente? ¿Es verdad lo que Ellos nos dicen todos los días, y nos hacen creer, que efectivamente, con el desarrollo de los organismos y empresas del Capital, con la creación de Puestos de Trabajo famosa, se le está haciendo a la gente algún bien? ¿Es posible, por lo menos, que lo que es bueno, necesario, para el Capital, sea también armónicamente bueno, conveniente, placentero, deseable para la gente, para la vida de la gente corriente? Es la cuestión en la que vamos a entrar; pero antes, como te he cortado un poco en tu exposición de los bienes del automóvil que para ti lo justifican, te voy a dejar que sigas sacando todos los bienes del Automóvil que te parezca. No te olvides de lo que he adelantado: yo no pienso que lo que es bueno para el Capital pueda ser bueno para la gente; pero, como tú no estás obligado a haber descubierto esta incompatibilidad realmente, puedes libremente seguir diciendo todos los bienes que se te ocurran que el Automóvil puede darnos y nos da de hecho.

JR.- Sí, por supuesto: el automóvil lo principal es que nos da libertad. Nos da libertad para cosas inimaginables, cosas que se nos pueden ocurrir. El ferrocarril, muy bien, de acuerdo. Pero ¿el ferrocarril nos llevaba a nuestro propio domicilio simplemente lo que queramos, lo que queramos llevar? El automóvil nos lleva a nuestro propio domicilio, sin movernos de casa, nos lleva todo. Es comodidad. Tiene un sinfín de ventajas. ¿Quién no tiene automóvil aquí? Creo que muy poquita gente no tenga automóvil, luego entonces yo pienso que es necesario. Considero que a la inmensa mayoría nos da muchísima libertad, para todo.

AGC.- ¿A quiénes?

JR.- A cualquiera que tenga 18 años que está deseando tener el carnet de coche y coger un automóvil; eso es muy bueno. ¿Qué el automóvil nos aporta muchas pérdidas de vidas humanas? Pues sí. ¿Que no nos aporta pérdida de vidas humanas?; la naturaleza también nos aporta pérdida de vidas humanas.

AGC.- La contaminación y los accidentes, los hemos olvidado: esos males los hemos olvidado.

JR.- Cualquiera que hemos tenido 18 años, hemos querido coger un automóvil. El 99% estamos de acuerdo con el automóvil y el 1 % no; ¿quién es el que lleva razón? Pienso yo que es el 99%.

AGC.- Ya te lo dije yo, que en este debate yo no tengo nada que hacer.

JR.- El 99% es el que tenemos razón. Nos empeñamos, nos empeñamos para cualquier cosa en menor medida que para el automóvil.

AGC.- ¿Cómo que nos empeñamos?

JR.- Económicamente.

AGC.- ¡Ah!

JR. Nos empeñamos para el automóvil más que para cualquier otra cosa, otros bienes materiales. Queremos tener siempre el automóvil. Eso quiere decir que el automóvil lo que nos va a dar principalmente es libertad.

AGC.- Pero ¿que quiere decir eso? Ahí hay un salto, ¿cómo es que el hecho de que nos gastemos en el automóvil más que en nada demuestra que el automóvil nos da libertad? Eso es un razonamiento curioso.

JR.- El automóvil lo queremos coger porque nos va a dar libertad de movimientos, no libertad en cuanto que nosotros seamos más libres, sino que nos permite desplazarnos a cualquier sitio y a cualquier lugar.

AGC.- No, pero lo que a mí me asombraba es que lo que demuestra eso es que uno se gasta más en automóvil que en nada.

JR.- No he dicho eso. Nos empeñamos en cualquier cosa menos que para el automóvil. Lo primero que queremos comprar es el automóvil. Queremos tener libertad.

AGC.- "Queremos tener automóvil". Tampoco hay que exagerar.

J.R. -El automóvil nos va a dar una libertad de movimientos que otra cosa no nos va a dar.

AGC.- Bueno volveremos sobre la libertad después pero sigue diciendo más bienes del automóvil.

JR.- Aparte de que está en el punto clave del rescate...

AGC.- Sí, eso ya lo has dicho.

JR -Si alguien se pone enfermo en un sitio el automóvil va a ese sitio para buscar a ese enfermo, para entregar alimentos, para entregar medicinas, para entregar muchas cosas...

AGC.- Sí, pero ese bien ya lo has dicho, esa ventaja ya la has dicho; pasa a más ventajas.

JR.- Esa es la principal ventaja del automóvil.

AGC.- Hombre, algo más tendrá, digo yo.

JR.- Hombre, concretamente un servidor, vivimos de él. Entonces es una cantidad de empleos que coge la rama del automóvil. Es una rama muy amplia. Hoy día es la mayor economía del país, creo yo.

AGC.- Y lo que te he dicho, que lo que es bueno para el Capital no es bueno para la gente, eso no te lo crees para nada.

JR. Pues yo, sí, considero que sigue siendo bueno. Había un médico que decía que lo que era bueno era pecado. El automóvil es una cosa muy buena, pero es pecado.

AGC.- El automóvil es bueno, bueno. El sentido común no dicta leyes, no declara pecados. Aquí simplemente echamos maldiciones, mandamos a hacer puñetas el auto. Pero el auto es bueno porque la Autoridad dicta que es bueno, y la Televisión te lo dice todos los días.

JR. Pero, aunque te digan que es bueno, luego estamos las personas de a pie que lo cogemos y vemos que es bueno. Nosotros lo probamos y estamos viendo que es bueno. Cuando nos dan un caramelo, hasta que no lo pruebas, no sabes si es rico o no es rico, tienes que probarlo, y cuando se ha probado dices: "Pues sí, es bueno".

AGC.- Y ¿con qué comparas? Tienes que haberte montado en otros sitios que podrían estar en lugar del automóvil, tendrías que haber dicho: "Qué malo, qué feo era el tren, qué cosa era; en cambio, con esto, que a gusto me encuentro", por ejemplo. O "qué malo era andar a pie, qué malo era andar por el Paseo del Prado, a pie, y cruzar de un lado para otro, cuando ahora dispongo de unos subterráneos que me dejan pasar por debajo del torrente de automóviles y salir a la otra punta del Paseo del Prado. ¡Qué bueno es esto! ¡Cómo hemos avanzado!"