

***“Orientaciones para la pastoral
de la Carretera-Calle”***



***Pontificio Consejo
para la pastoral de Migrantes e Itinerantes
(2007)***

Índice

Presentación

I. El fenómeno de la movilidad humana ..

Circulación vial y progreso humano.

II. La Palabra de Dios ilumina el camino.

Ejemplos del Antiguo Testamento.

Ejemplos del Nuevo Testamento.

Cristo es la Vía, Él es el Camino.

III. Aspectos antropológicos.

La psicología particular del conductor.

Evasión de la vida diaria y placer de conducir.

Instinto de dominio.

Vanidad y exaltación personal.

Desequilibrio comportamental y relativas consecuencias.

Distintas manifestaciones.

Un fenómeno que no es patológico.

IV. Aspectos morales de la conducción.

Conducir quiere decir “convivir”.

Conducir quiere decir controlarse.

Aspectos éticos.

Conducción de un vehículo y peligros correspondientes.

Obligatoriedad de las normas de circulación.

Responsabilidad moral de los usuarios de la carretera.

V. Las virtudes cristianas del conductor y su «decálogo».

La Caridad y el servicio al prójimo.

La virtud de la Prudencia.

La virtud de la Justicia.

La virtud de la Esperanza.

«Decálogo» del conductor.

VI. Misión de la Iglesia.

Profecía, en una situación grave y alarmante.

Educación callejera.

Sujetos a los cuales se dirige.

Llamamiento del Concilio Ecuménico Vaticano II.

VII. La Pastoral de la Carretera.

La Evangelización en el ambiente de la carretera.

Presentación

Estas *Orientaciones* para la pastoral de la carretera, de la que se ocupa un sector específico del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, son el fruto de una gran obra de escucha, de ponderación y de discernimiento.

El Documento está estructurado en cuatro partes muy diferentes, considerando el carácter específico y la amplitud de las problemáticas vinculadas a la carretera como ámbito pastoral: la primera parte está dedicada a los usuarios de la carretera (automovilistas, camioneros, etc.) y de los ferrocarriles – la vía férrea – y a todos los que trabajan en los distintos servicios vinculados a ellos; la segunda y la tercera parte, respectivamente, a las mujeres y a los niños de la calle; la cuarta, en fin, a las personas “sin techo”.

El presente Documento considera a los sujetos indicados arriba, aunque no hay que olvidar a los habitantes de los andenes (*pavement dwellers*) y a los vendedores ambulantes (*street vendors*), ni pasar por alto el vínculo que tienen con la carretera los turistas y peregrinos, los nómadas, los circenses y los actores ambulantes.

El Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes ya se ha ocupado de algunas de estas categorías en tres Documentos publicados en esta última década: *Orientaciones para una Pastoral de los Gitanos*^[1], *Orientaciones para la Pastoral del Turismo*^[2] y *La Peregrinación en el Gran Jubileo del 2000*^[3].

Las *Orientaciones* contenidas en el presente Documento están destinadas a los obispos, sacerdotes, religiosos/as y a los agentes de pastoral, para dar un paso ulterior hacia una pastoral siempre más atenta a todas las expresiones de la movilidad humana e integrada en la pastoral ordinaria, territorial y parroquial.

RENATO RAFFAELE Cardenal MARTINO
Presidente

AGOSTINO MARCHETTO
Arzobispo Titular de Ecija
Secretario

I. El fenómeno de la movilidad humana

1. Es característico del ser humano, desde cuando se conoce su historia, el desplazamiento de un lugar a otro y el transporte de cosas utilizando distintos medios. La movilidad y el peregrinar son, pues, expresiones de la naturaleza del hombre y de su evolución en el plano cultural.
2. El tráfico de mercancías y el movimiento de las personas aumentan, hoy, vertiginosamente, se realizan a veces en condiciones difíciles y también con peligro de la vida. El automóvil condiciona la existencia, ya que se ha hecho de la movilidad un ídolo simbolizado por él.

La carretera y el ferrocarril deben estar al servicio de la persona humana, como instrumentos para facilitarle la vida y el desarrollo integral de la sociedad. Deben ser un puente de comunicación entre las gentes, creando nuevos espacios económicos y humanos. Desde luego, «por las carreteras circula gran parte de la vida de un país»^[4].

3. Fenómeno actual, lleno de consecuencias, dentro de esta movilidad y del progreso que de ella se desprende, es el «tráfico» en general, en particular la circulación vial. Esta ha ido aumentando gradualmente, como exigencia de una sociedad en continuo desarrollo, también debido a medios de locomoción cada vez más rápidos y de siempre mayores dimensiones, utilizados para el desplazamiento de personas y cosas.

Circulación vial y progreso humano

4. La carretera ya no es sólo una vía de comunicación; llega a ser un lugar de vida, en el que se pasa gran parte del propio tiempo, incluso en los países en desarrollo. Es suficiente pensar en tantas carreteras en mal estado, por las que circulan medios de transporte inseguros y repletos, con gran peligro para todos, especialmente durante la noche.
5. Los peligros que corren directamente las personas proceden, además de la congestión del tráfico, también de otros problemas relacionados con él: ruido, contaminación atmosférica, utilización intensiva de materias primas. Esas cuestiones han de ser afrontadas y no se deben padecer pasivamente, incluso para evitar los costos de una modernización que llega a ser insostenible. En este contexto, no es inútil invitar a dejar de utilizar el automóvil si no es necesario.
6. Es cierto que son muchas las ventajas que nos proporcionan los vehículos en circulación. Representan un medio de locomoción rápido para las personas (para acceder a los lugares de trabajo y de estudio, para las salidas de fin de semana, las salidas a vacaciones y los encuentros entre amigos y entre parientes) y para las mercancías. Con la utilización de un vehículo se facilita la vida social y el desarrollo económico, y a muchas personas se les presenta la oportunidad de ganarse honestamente la vida.
7. Otro aspecto positivo de la movilidad es la posibilidad de mejorar la dimensión humana de cada uno, porque se conocen otras culturas y personas con religión, etnia y costumbres diferentes^[5]. Además, une a las personas y facilita el diálogo, dando lugar a procesos de socialización y de enriquecimiento personal, mediante descubrimientos y nuevas relaciones.
8. Los medios de transporte son especialmente útiles cuando permiten socorrer a enfermos y heridos, facilitando y simplificando una intervención urgente. Pueden promover, asimismo, el ejercicio de las virtudes cristianas – prudencia, paciencia y caridad al ayudar a los hermanos – tanto a nivel espiritual como corporal. Pueden

constituir, en fin, una ocasión para acercarse a Dios, pues facilitan el descubrimiento de las bellezas de la creación, signo del amor ilimitado de Dios por nosotros.

El espíritu del viajero podrá elevarse también, contemplando los distintos testimonios de religiosidad que se divisan a lo largo de las carreteras o junto al ferrocarril: iglesias, campanarios, capillas, capiteles, cruces, estatuas, metas de peregrinaciones, que se visitan, hoy, con mayor facilidad, utilizando precisamente los medios de locomoción modernos.

9. La circulación vial y ferroviaria es, pues, una cosa buena, además de ser una exigencia ineluctable de la vida del hombre contemporáneo. Si él hace buen uso de los medios de transporte, aceptándolos como dones que Dios le otorga y que son, al mismo tiempo, fruto del trabajo de sus manos laboriosas y de su ingenio, podrá sacar provecho de ellos para su propio perfeccionamiento humano y cristiano.

II. La Palabra de Dios ilumina el camino

10. Del compromiso cristiano en los lugares de circulación vial y ferroviaria, que llamamos «Pastoral de la carretera, de la calle», nace el deber de elaborar y promover también una adecuada y correspondiente expresión de «espiritualidad», arraigada en la Palabra de Dios. De tal espiritualidad se desprende la luz capaz de dar significado a toda la vida, precisamente partiendo de la que se vive en la circulación vial y ferroviaria. La movilidad, fenómeno que caracteriza al hombre contemporáneo, debe ser vivida como cristianos, ejerciendo las virtudes teologales y cardinales. Para el fiel, también la carretera llega a ser camino de santidad.

Ejemplos del Antiguo Testamento

11. En la Biblia encontramos continuas migraciones y peregrinaciones. Los Patriarcas, Abraham (cf. *Gn* 12,4-10), Isaac (cf. *Gn* 26,1.17.22), Jacob (cf. *Gn* 29,1; 31,21; 46,1-7) y José (cf. *Gn* 37,28) llevan una existencia itinerante. Cuando sus descendientes forman un pueblo numeroso, Moisés los guía en la salida de Egipto (cf. *Ex* 12,41) a través del Mar Rojo (cf. *Ex* 14) y peregrinando por el desierto (cf. *Ex* 15,22).

12. En la experiencia de la movilidad, llena de peligros y dramas, el Pueblo de Dios siempre está asistido por la protección particular de Yahvé (cf. *Ex* 13,21). Las reiteradas infidelidades de los Israelitas a la Alianza tienen más tarde como consecuencia otro tipo de peregrinación muy dolorosa: la deportación a Babilonia (cf. *2Re* 24,15). Después de largos años de exilio, la fidelidad de Dios se manifiesta con el edicto de Ciro, que posibilita el gozoso viaje de regreso a la tierra prometida (cf. *2Cr* 36,22-23; *Sal* 126 [125]).

13. El Salmista (cf. *Sal* 107 [106],7) indica el «camino recto» por el cual conduce el Señor, mientras el profeta Isaías lanza la invitación a preparar el camino al Señor (cf. *Is* 40,3). La importancia que da la Biblia al tema de la peregrinación, del viaje, es clara, porque el término «camino» se utiliza como metáfora para indicar los comportamientos humanos. La Escritura exhorta con insistencia a elegir «caminos rectos», a no entretenerse «en el camino de los pecadores» (*Sal* 1,1) y a «seguir los caminos del Señor» (cf. *Dt* 8,6; 10,12; 19,9).

Ejemplos del Nuevo Testamento

14. En el Nuevo Testamento, las referencias al camino, a los desplazamientos, a los viajes, son bastante numerosas. Pensemos en los de María y José, antes y después del nacimiento de Jesús; en aquellos seguidos, de Jesús, durante su vida pública, y en los de los Apóstoles. Los evangelistas presentan la vida de Cristo como un

caminar continuo: Jesús recorría ciudades y aldeas para proclamar el Evangelio y curar «todas las enfermedades y dolencias» (cf. *Mt* 9,35). Una sección bastante larga del Evangelio de Lucas (9,51-19,41) nos muestra al Señor en camino hacia Jerusalén, donde había de consumir su «éxodo» (cf. *Lc* 9,31)^[6].

15. El camino y el viaje están presentes también en las parábolas del Evangelio. Además de la del Buen Samaritano, que se puede aplicar inmediatamente a la Pastoral de la carretera (cf. *Lc* 10,29-37), pensemos en el Hijo Pródigo, que se marcha «a un país lejano» (*Lc* 15,13) y luego regresa al padre (cf. *Lc* 15,13-20). Recordemos también el amo que «se ausenta» y entrega sus bienes a sus servidores (cf. *Mt* 25,14-30).

16. Jesús pone en camino también a sus discípulos. Los envía, de dos en dos, a proclamar la Buena Nueva del Reino (cf. *Mc* 6,6-13), mientras en el evangelio de Lucas la misión de los setenta y dos discípulos (cf. *Lc* 10,1-20) sugiere una extensión universal de aquella sucesiva, cuando Jesús Resucitado envía a los Apóstoles, diciendo: «Id por todo el mundo y proclamad la buena noticia a toda criatura» (*Mc* 16,15; *Mt* 28,19 y *Lc* 24,47). Ellos serán, en efecto, sus testigos «en Jerusalén, en toda Judea, en Samaría y hasta los confines de la tierra» (*Hch* 1,8). Esa misión universal implicará, desde luego, innumerables viajes para Pedro, como lo afirman los Hechos de los Apóstoles (cf. *Hch* 9,32-11,2), y para Pablo (cf. *Hch* 13,4-14,28; 15,36-28,16).

17. La Sagrada Escritura presenta, en líneas generales, la realidad de la movilidad humana, con sus peligros, sus satisfacciones y sus penas, y afirma su correspondencia con el designio salvífico de Dios. Podemos, así, comprender el viaje, no sólo como un desplazamiento físico de un lugar a otro, sino en su dimensión espiritual, porque el viaje relaciona a las personas, contribuyendo a la realización del designio de amor de Dios.

Cristo es la Vía, Él es el Camino

18. El evangelio de Juan presenta expresiones particularmente importantes por lo que se refiere a la que llamaríamos una espiritualidad de la calle, como realización del plan de Dios. El Señor Jesús dice: «Yo soy el camino, la verdad y la vida. Nadie puede llegar hasta el Padre sino por mí» (*Jn* 14,6). Cristo, al presentarse como «camino», nos indica que todo ha de estar orientado hacia el Padre. La afirmación «Yo soy la luz del mundo. El que me siga no caminará a oscuras, sino que tendrá la luz de la vida» (*Jn* 8,12) confirma que Jesús y su mensaje son la vía luminosa que orienta nuestra vida hacia el Padre. El que sigue al Señor, y escucha y pone en práctica su Palabra, va por el camino de la vida.

19. El que conoce a Jesucristo es prudente en la carretera. No piensa sólo en sí mismo y no está siempre apremiado por la prisa en llegar. Se fija en las personas que lo «acompañan» por el camino, cada una con su propia vida, el deseo de llegar y sus propios problemas. Las ve a todas como hermanos y hermanas, hijos de Dios. Esta es la actitud que connota al automovilista cristiano.

20. Está comprobado que una de las raíces de muchos problemas inherentes al tráfico es de orden espiritual. Los creyentes encontrarán la solución de estos problemas en una visión de fe, en la relación con Dios, y en una opción generosa en favor de la vida, testimoniada también con un comportamiento respetuoso de la vida de los demás y de las normas instituidas para tutelarla, en la carretera.

«En realidad, se podría sacar de las páginas inspiradas en los dos Testamentos, pero sobre todo del Evangelio y de las Cartas apostólicas, un florilegio de preceptos que podrían constituir un *corpus* de criterios morales e incluso un manual de galateo y de buena educación para el uso de la carretera, mediante el cual se sostienen y se valorizan las prescripciones del Código, dándole una inspiración que la enunciación meramente negativa y preventiva de sus normas no puede tener. Sólo cuando el usuario de la carretera llegue a considerar sus

responsabilidades bajo esta perspectiva positiva y animadora, que halla en los valores superiores e imprescriptibles de la conciencia su verdadera justificación, se podrá obtener la anhelada moralización»^[7].

III. Aspectos antropológicos

La psicología particular del conductor

21. El vehículo es un medio que se puede utilizar de modo prudente y ético, para la «convivencia», la solidaridad y el servicio a los demás, o se puede también abusar de él.

Evasión de la vida diaria y placer de conducir

22. Al ponerse al volante del coche, algunos prenden el motor para lanzarse a la carrera, con el objeto de evadirse de los ritmos apremiantes de la vida diaria vinculados al trabajo. El placer de conducir llega a ser una manera de gozar de la libertad y la autonomía de las que habitualmente no se dispone. Lleva también a practicar deportes de carretera, como el ciclismo y el motociclismo, a participar en carreras de automóviles con un sentido sano de competencia, aunque con los peligros correspondientes.

23. Puede suceder que las prohibiciones impuestas por las señales del tráfico se consideren como limitaciones de la libertad. Especialmente cuando se sienten ni vistos ni controlados, algunos tienden a quebrantar esas barreras, que, en cambio, se han puesto para su protección y la de los demás. Algunos conductores llegan a sentirse humillados al tener que respetar ciertas normas de prudencia que disminuyen los riesgos y peligros del tráfico. Otros estiman intolerable, casi una limitación de sus propios «derechos», la obligación de seguir con paciencia otro vehículo que viaja a baja velocidad, porque las señales del tráfico indican, por ejemplo, la prohibición de adelantarse.

24. Es preciso tener en cuenta que la personalidad del conductor al volante es distinta a la del peatón. Circunstancias especiales, cuando se conduce un vehículo, pueden llevar a un comportamiento inadecuado e incluso poco humano. Vamos a considerar, en seguida, los principales factores psicológicos que influyen en el comportamiento del conductor.

Instinto de dominio

25. El instinto de dominio, o sentimiento de prepotencia, en el ser humano, impulsa a buscar el poder para afirmarse^[8]. La conducción de un automóvil da la posibilidad de ejercer fácilmente ese dominio sobre los demás. Identificándose con el automóvil, el conductor siente aumentar el propio poder, que se expresa en la velocidad, lo que da lugar a un placer, el de conducir, precisamente. Todo esto puede llevar al conductor a querer experimentar la euforia de la velocidad, manifestación característica del aumento de su poder.

Disponer libremente de la velocidad, tener la posibilidad de acelerar a voluntad y de lanzarse a la conquista del tiempo, del espacio, adelantándose, «sometiendo», casi, a los demás conductores, llegan a ser fuentes de una satisfacción que nace del dominio.

Vanidad y exaltación personal

26. El automóvil se presta, de manera especial, a que el propietario lo utilice como objeto de ostentación de sí mismo y como medio para eclipsar a los demás y suscitar sentimientos de envidia. La persona se identifica, así, con el coche y proyecta en él la afirmación del *ego*. Cuando elogiamos nuestro automóvil, en el fondo, nos elogiamos a nosotros mismos, porque nos pertenece y, sobre todo, porque lo conducimos. Muchos automovilistas, incluso ya no muy jóvenes, se ufanan con gran gusto de los récords logrados y de las altas velocidades alcanzadas; es fácil constatar cómo es de molesto ser considerados malos conductores, aunque lo reconozcamos.

Desequilibrio comportamental y relativas consecuencias

Distintas manifestaciones

27. Los comportamientos poco equilibrados varían según las personas y las circunstancias: falta de cortesía, gestos ofensivos, imprecaciones, blasfemias, pérdida del sentido de responsabilidad, violaciones deliberadas del Código de circulación. En algunos conductores, el desequilibrio comportamental se manifiesta en formas insignificantes, mientras que en otros produce graves excesos que dependen del carácter, del nivel de educación, de la incapacidad de autocontrol y de la falta del sentido de responsabilidad.

Un fenómeno que no es patológico

28. Dichos excesos se pueden encontrar en muchísimas personas normales. Estos fenómenos de desequilibrio comportamental, que pueden tener graves consecuencias, se consideran, sin embargo, dentro de los límites de la normalidad psicológica.

29. La conducción de un automóvil hace brotar del inconsciente inclinaciones que, por lo general, «controlamos» cuando no vamos por la calle. Si estamos al volante, en cambio, los desequilibrios se manifiestan, se privilegia la regresión a formas de comportamiento primitivas. La conducción se debe considerar como cualquier otra actividad social que supone un compromiso a mediar entre las exigencias del yo y los límites impuestos por los derechos de los demás.

El automóvil, en fin de cuentas, tiende a mostrar al ser humano tal como es en su forma «primitiva», y eso puede ser muy poco agradable. Hay que tener en cuenta estas dinámicas y reaccionar, recurriendo a las tendencias nobles del ánimo humano, al sentido de responsabilidad y al control de sí mismos, para impedir esas manifestaciones de regresión psicológica, vinculada con bastante frecuencia a la conducción de un medio de locomoción.

IV. Aspectos morales de la conducción

Conducir quiere decir «convivir»

30. La «convivencia» es una dimensión fundamental del hombre; por consiguiente, la carretera debe ser más humana. El automovilista, al volante, no está nunca solo, aunque no haya nadie a su lado. Conducir un vehículo

es, en el fondo, una manera de relacionarse, de acercarse, de integrarse en una comunidad de personas. Esa capacidad de «convivir», de entrar en relación con los otros, supone en el conductor algunas cualidades concretas y específicas: ser dueño de sí mismo, la prudencia, la cortesía, un espíritu de servicio adecuado y el conocimiento de las normas del Código de circulación. Habrá que prestar una ayuda desinteresada a los que la necesitan, dando ejemplo de caridad y hospitalidad.

Conducir quiere decir controlarse

31. El comportamiento de la persona se caracteriza por la capacidad de controlarse y dominarse, de no dejarse llevar por los impulsos. La responsabilidad de cultivar esta capacidad personal de control y dominio es importante, tanto por lo que respecta a la psicología del conductor, cuanto por los gravísimos daños que se pueden causar a la vida y a la integridad de las personas y de los bienes, en caso de accidente.

Aspectos éticos

32. En su evolución como hecho social, el comportamiento al volante de los vehículos se ha desarrollado a veces al margen de las normas éticas; ha surgido así – lo observamos – un contraste profundo entre el progreso constante en el transporte y el aumento continuo y caótico del tráfico en las carreteras, con consecuencias negativas para quien está al volante y para los peatones.

33. Para poner la base de los principios éticos que deben ser el fundamento de todo lo que se relaciona con la «profesionalidad» del usuario de la carretera, es preciso considerar ante todo el peligro para las personas y para los bienes que se deriva de la circulación vial, y que existe, en la realidad, para el conductor, para sus pasajeros y para todos los automovilistas que están al volante. El incumplimiento de las normas éticas básicas impide a los usuarios de la carretera gozar de sus propios derechos personales y compromete también la salvaguardia de las cosas.

34. El deber de proteger los bienes puede ser quebrantado no sólo por una conducción imprudente, sino también por no mantener el coche o el medio de transporte en condiciones mecánicas de seguridad, descuidando el control técnico periódico. El deber de revisión de los vehículos ha de ser respetado.

35. Existen también casos en los que se conduce sin habilidad física o capacidad mental, por abuso de alcohol y de otros estimulantes o drogas, y por cansancio o somnolencia. Y está también el peligro de los «minicoches» (*citycars*), en manos de los más jóvenes y de adultos sin licencia, así como la utilización temeraria de los ciclomotores y de las motos.

36. Considerando todo esto, para salvaguardar los derechos y evitar los daños causados por accidentes, las Autoridades públicas establecen una serie de normas penales. Desafortunadamente, en la práctica, el carácter obligatorio de tales normas no se tiene en cuenta, se atenúa fácilmente o incluso desaparece en la conciencia de los conductores, precisamente porque dichas normas pertenecen al ámbito del Código penal, es decir a acontecimientos considerados no ordinarios, sino extraordinarios. Esto pone más fácilmente al conductor en la condición de actuar contra la norma, con la esperanza de que la Autoridad que tendría que castigarlo no lo sorprenda.

37. Es claro, a este respecto, que una pedagogía en favor de la cultura de la vida, en defensa del mandamiento «No matar», se hace siempre más necesaria. Desde esa misma perspectiva, son muy útiles las distintas campañas en favor de la seguridad de la circulación, la mejora de los medios públicos de transporte, el trazado seguro de

las carreteras, la señalización y la pavimentación adecuadas de las vías de comunicación, la supresión de los pasos a nivel no custodiados, la creación de una mentalidad pública responsable, a través de asociaciones específicas, así como la colaboración, con los usuarios, de los encargados del servicio de carreteras.

Conducción de un vehículo y peligros correspondientes

38. El conductor, cuando sale en automóvil, debe ser consciente, sin fobias, de que en cualquier momento podría suceder un accidente. No obstante la buena calidad, en general, de las actuales vías de comunicación en los países desarrollados, es insensato conducir «alegremente», como si no existieran peligros. La actitud al volante debería ser la misma que se asume cuando se utilizan instrumentos peligrosos, es decir, de una gran atención.

39. Los números dan prueba de lo anterior. Considerando la producción mundial de vehículos con motor, registramos que en 2001 fueron casi 57 millones, mientras eran 10 millones y medio en 1950. Se calcula que, en el siglo XX, unos 35 millones de personas han muerto en accidentes de carretera, mientras los heridos serían alrededor de mil millones y medio. Sólo en el 2000, los muertos serían 1.260.000. Es importante tener en cuenta que alrededor del 90% de los accidentes se debe a un error humano. No hay que olvidar el daño que se causa a las familias de las víctimas del accidente, además de las prolongadas consecuencias para los heridos, que, con demasiada frecuencia, quedan discapacitados para siempre. Fuera del daño a las personas, merecen una oportuna consideración, en todo caso, también los graves daños a los bienes materiales.

40. Todo esto es una verdadera tragedia, un serio desafío para la sociedad y para la Iglesia. No sorprende que la Asamblea General de la ONU haya afrontado seriamente este problema en una sesión plenaria sobre la seguridad vial, convocada específicamente en abril de 2004, con el objeto de sensibilizar más a la opinión pública acerca de las proporciones del fenómeno, con miras a dar recomendaciones precisas para la seguridad vial^[9].

41. El Papa Pablo VI afirmó lo siguiente: «Demasiada es la sangre que se derrama cada día en una lucha absurda contra la velocidad y el tiempo; y mientras los Organismos internacionales se dedican a sanar dolorosas rivalidades, mientras se realiza un maravilloso progreso en la conquista del espacio, mientras se buscan los medios adecuados para sanar las plagas del hambre, de la ignorancia y de la enfermedad, es doloroso pensar cómo, en todo el mundo, innumerables vidas humanas siguen sacrificándose cada año a ese destino inadmisibles. La conciencia pública debe sacudirse y considerar el problema como uno de los más difíciles, que ponen en alerta la sensibilidad y el interés del mundo entero»^[10].

Obligatoriedad de las normas de circulación

42. Cuando alguien conduce poniendo en peligro la vida de los demás o la propia, así como la integridad física y psíquica de las personas, y también bienes materiales considerables, se hace responsable de una culpa grave, incluso cuando ese comportamiento no provoca accidentes, pues, en todo caso, implica graves riesgos. Hay que agregar que la mayor parte de los accidentes es provocada, precisamente, por la imprudencia.

43. El Magisterio de la Iglesia se ha pronunciado claramente en relación con estas problemáticas: «Las consecuencias, a menudo dramáticas, de las infracciones del Código de circulación le otorgan un carácter obligatorio intrínseco mucho más grave de lo que se piensa generalmente. Los automovilistas no pueden contar sólo con la propia vigilancia y habilidad para evitar los accidentes, sino que deben mantener un justo margen de seguridad si quieren salvarse de los imprudentes y evitar dificultades imprevisibles»^[11]. En efecto, «es justo que las leyes civiles apoyen la gran ley del “*Non occides*”: no matarás, que resplandece en el Decálogo de todos los tiempos y es para todos un precepto sagrado del Señor»^[12].

44. Por tanto, «es preciso que cada uno se proponga crear, mediante el estricto respeto del Código de circulación, una “cultura de la carretera”, fundada en la extensa comprensión de los derechos y deberes de cada uno y en el respectivo comportamiento coherente»^[13].

45. Principios teológicos, éticos, jurídicos y tecnológicos sostienen la moralización del uso de la carretera. «Dichos principios se fundan en el respeto que se debe a la vida humana, a la persona humana, tal como lo inculca, desde las primeras páginas, la Sagrada Escritura. La persona humana es sagrada: ha sido creada a imagen y semejanza de Dios (cf. Gn 1,26), es redimida con el valor inestimable de la sangre de Cristo (cf. 1Cor 6,20; 1Pe 1,18-19), y ha sido introducida en la Iglesia, en la Comunión de los Santos, con el derecho y el deber de la mutua, efectiva y sincera caridad hacia los hermanos y las hermanas, según el precepto del Apóstol Pablo: “Que vuestro amor no sea una farsa. amaos de verdad unos a otros como hermanos y rivalizad en la mutua estima” (Rm 12,9-10)»^[14].

Responsabilidad moral de los usuarios de la carretera

46. Es cierto que, ni el automovilista o el motociclista, ni el ciclista o el peatón imprudentes desean las consecuencias fatales de un accidente que ellos han provocado, ni tampoco tienen la intención de hacer daño a la vida o a los bienes ajenos. Pero puesto que estas consecuencias son el producto de una acción consciente, podemos hablar justamente de responsabilidad moral.

«Para que el efecto malo sea imputable, es preciso que sea previsible y que el que actúa tenga la posibilidad de evitarlo, por ejemplo, en el caso de un homicidio cometido por un conductor en estado de embriaguez»^[15]. Cuando se conduce sin las debidas condiciones (por ej., imprudentemente, cuando faltan las capacidades necesarias, etc.), se ponen en peligro, sin motivo suficiente, la vida y los bienes, lo que supone una violación de la ley moral, debido al carácter voluntario del acto.

47. La responsabilidad moral del usuario de la carretera, conductor o peatón, deriva de la obligación de respetar el quinto y el séptimo mandamiento: «No matar» y «No hurtar». Los pecados más graves contra la vida humana y contra el quinto mandamiento son el suicidio y el homicidio, pero este mandamiento exige también el respeto de la propia integridad física y psíquica y de aquella de los demás.

Son actos contra estos mandamientos las imprudentes distracciones y negligencias, cuya gravedad moral se calcula según el grado en que sean previsibles y, en cierto modo, intencionales. Lo que significa que, además de la prohibición de matar, herir o mutilar directamente, el mandamiento del Señor prohíbe todo acto que pueda ocasionar indirectamente esos daños. Eso mismo se puede decir respecto a los daños causados a los bienes del prójimo.

48. La ley moral prohíbe exponer a alguien a un serio riesgo, sin una razón grave, así como rechazar la asistencia a una persona en peligro. Por otra parte, el Catecismo de la Iglesia Católica enseña que «la virtud de la templanza conduce a evitar toda clase de excesos: el abuso de la comida, del alcohol, del tabaco y de las medicinas. Quienes en estado de embriaguez, o por afición inmoderada de la velocidad, ponen en peligro la seguridad de los demás y la suya propia en las carreteras, en el mar o en el aire, se hacen gravemente culpables»^[16].

V. Las virtudes cristianas del conductor y su «decálogo»

La Caridad y el servicio al prójimo

49. El Papa Pío XII exhortaba así a los automovilistas, ya en 1956: «No olvidéis respetar a los usuarios de la carretera, observar la cortesía y la lealtad con los otros pilotos y peatones, y mostrarles vuestro carácter servicial. Gloriaos de saber dominar la impaciencia, con frecuencia muy natural, sacrificando a veces un poco de vuestro sentido del honor, para hacer triunfar esa gentileza que es signo de verdadera caridad. Así no sólo podréis evitar accidentes desagradables, sino que contribuiréis a hacer del automóvil un instrumento incluso más útil para vosotros y para los demás, y capaz de ofrecer un placer de más alto nivel»^[17].

50. A esta exhortación pontificia hace eco mucho más tarde el Episcopado belga, que invita a los conductores a «dar prueba de un espíritu de cortesía y caridad, respetando la prelación con una actitud comprensiva respecto a las maniobras torpes de los principiantes, prestando atención a los ancianos y a los niños, a los ciclistas y a los peatones, y dominándose en los casos de infracciones cometidas por terceras personas. La solidaridad cristiana anima a todos los usuarios de la carretera a tener una gran sensibilidad, a prestar asistencia a los heridos y ayuda a las personas ancianas, con una especial solicitud hacia los niños y los discapacitados»^[18]. Y, junto con la atención al cuerpo, no hay que olvidarse de prestar una asistencia espiritual, no menos urgente en numerosos casos.

51. El ejercicio de la caridad, en el conductor, tiene una doble dimensión. La primera se manifiesta en el cuidado del propio automóvil en su aspecto técnico desde el punto de vista de la seguridad, para no poner en peligro, conscientemente, la propia vida y la de los demás. Estar encariñados con el propio coche significa también no pretender de él lo que no puede dar.

La segunda dimensión se refiere al amor hacia los que viajan, cuya vida no se debe poner en peligro con maniobras equivocadas e imprudentes que pueden causar daño, tanto a los pasajeros como a los peatones. Utilizamos aquí la palabra «amor» para expresar las múltiples formas con que se manifiesta la auténtica caridad, es decir, el respeto, la cortesía, la consideración, etc. El buen conductor deja pasar amablemente al peatón, no se siente ofendido si otro se adelanta, no pone obstáculos al que quiere correr con mayor velocidad, y no se venga.

La virtud de la Prudencia

52. Esta virtud ha sido presentada siempre como una de las más necesarias e importantes con relación a la circulación por carretera. Lo confirma el siguiente texto: «Otra virtud que no se puede olvidar es la de la prudencia. Esta exige un margen adecuado de precauciones para afrontar los imprevistos que se pueden presentar en cualquier ocasión»^[19]. Desde luego, no se comporta según la prudencia el que se distrae, al volante, con el celular o con la televisión.

53. Y, siguiendo con la prudencia, «Los usuarios de la carretera no deben circular a una velocidad excesiva; es preciso calcular un amplio margen de tiempo, teóricamente y psicológicamente necesario para frenar; no deben sobreestimar la propia habilidad y prontitud; hay que controlar continuamente la propia atención y conversación. A este respecto, también los compañeros de viaje deben saber cuáles son sus propias responsabilidades»^[20].

La virtud de la Justicia

54. Sin lugar a dudas, toda relación humana debe fundarse en la justicia, con mayor razón si está en juego la vida. Desde el momento en que la Iglesia se interesó por el problema del tráfico, se remitió a esa virtud. Recordemos, al respecto, la siguiente exhortación: «La justicia exige a los conductores un conocimiento completo y exacto del Código de circulación. Los usuarios de la carretera deben conocer los reglamentos y tenerlos en cuenta. El automovilista, además, está obligado a hacer todo lo posible por encontrarse en condiciones físicas y psicológicas adecuadas. Si se halla en estado de embriaguez, no deberá ponerse nunca al volante y no debe ser autorizado a hacerlo. Está obligado, como cualquier otra persona, a la sobriedad: el alcohol, en efecto, provoca un estado de euforia y reduce la capacidad mental hasta dar lugar a resultados fatales»^[21].

55. Respetando la justicia, «el usuario de la carretera tendrá también que reparar el daño causado a otro. Si, en conciencia, es responsable de él, debe procurar que la víctima, o sus parientes cercanos, sean indemnizados adecuadamente. Si el daño se produce de manera completamente independiente de su voluntad, estará obligado, no obstante, en conciencia, a indemnizar a la víctima según lo que establece la ley y, en caso de impugnación, deberá respetar la sentencia»^[22].

56. Por lo demás, es preciso animar a los familiares de las víctimas a perdonar al agresor, como signo, aunque difícil, de madurez humana y cristiana. En este proceso de perdón es útil, cuando no necesario, el apoyo espiritual del capellán o del agente de pastoral, así como la celebración de la «Jornada del perdón»^[23].

La virtud de la Esperanza

57. La esperanza es otra virtud que debe distinguir al conductor y al viajero. Todo el que comienza un viaje, en efecto, sale siempre con una esperanza, la de llegar seguro al destino, para hacer negocios o gozar de la naturaleza, visitar lugares famosos o que despiertan recuerdos, o abrazar de nuevo a las personas queridas. Para los creyentes, la razón de esa esperanza, incluso teniendo en cuenta los problemas y los peligros de la carretera, se funda en la certeza de que, en el viaje hacia una meta, Dios camina con el hombre y lo preserva de los peligros. En virtud de esta compañía de Dios y gracias a la colaboración del hombre, el viajero llegará a su destino.

58. Siendo Dios siempre la roca sobre la cual se funda la esperanza cristiana, la devoción católica ha encontrado numerosos intercesores ante Él, los verdaderos amigos suyos y nuestros, los Ángeles y los Santos y las Santas de Dios, a los que nos encomendamos para superar los peligros del viaje, con la gracia divina. Recordemos a San Cristóbal (que cargó a Cristo), la presencia del Ángel de la Guarda, el Arcángel Rafael, que acompañaba a Tobías (cf. *Tb* 5,1ss.), y que la Iglesia considera protector de los viajeros. Son significativos, igualmente, los títulos que se dan a María Santísima con relación al camino. La invocamos, en efecto, como Virgen de la calle, Virgen peregrina, icono de la mujer migrante^[24].

59. El hecho de acudir a nuestros Intercesores celestiales no nos debe hacer olvidar la importancia de la señal de la cruz, antes de comenzar un viaje. Con ese signo nos entregamos directamente a la protección de la Santísima Trinidad; él nos remite, ante todo, al Padre como origen y meta; a este respecto, recordemos las palabras del salmo: «Ha ordenado a sus ángeles que te protejan en todos tus caminos» (*Sal* 91 [90],11).

La señal de la cruz, además, nos entrega a Jesucristo, nuestro guía (cf. *Jn* 8,12). El encuentro de Emaús (cf. *Lc* 24,13-35) nos garantiza que el Señor sale al encuentro de cada uno en el camino, se aloja en casa de quien le invita y viaja con nosotros, está sentado a nuestro lado.

En fin, la señal de la cruz nos consigna al «Espíritu Santo, que es Señor y da la Vida»^[25]. Él ilumina la mente y concede, a quien lo invoca, el don de la prudencia para llegar a la meta. Nos lo confirma el canto del *Veni Creator*: «*Ductore sic te praeviso, vitemus omne noxium*» («Y, siendo nuestro guía en la carrera, todo daño evitemos»).

60. Durante el viaje será posible y fructuoso también orar vocalmente, alternándose especialmente en la recitación, con quien nos acompaña, como cuando se reza el Rosario^[26] que, por su ritmo y su suave repetición, no distrae al conductor. Eso contribuirá a sentirse sumergidos en la presencia de Dios, a permanecer bajo su protección, y podrá surgir el deseo de una celebración comunitaria o litúrgica, si es posible, en puntos «espiritualmente estratégicos» de la carretera o del ferrocarril (santuarios, iglesias y capillas, incluso móviles).

“Decálogo” del conductor

61. En todo caso, para recordar al automovilista la práctica de las virtudes, alguien ha querido formular un “decálogo” especial, a semejanza de las 10 “Palabras”, es decir, los Mandamientos del Señor. Lo reproducimos a continuación, indicativamente, teniendo en cuenta que se podría formular también de otros modos.

1. No matarás.
2. La carretera sea para ti un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.
3. Cortesía, corrección y prudencia te ayuden a superar los imprevistos.
4. Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente.
5. El automóvil no sea para ti expresión de poder y dominio, y ocasión de pecado.
6. Convince con caridad a los jóvenes, y a los que ya no lo son, a que no se pongan al volante cuando no están en condiciones de hacerlo.
7. Brinda apoyo a las familias de las víctimas de los accidentes.
8. Haz encontrar a la víctima con el automovilista agresor en un momento oportuno, para que puedan vivir la experiencia liberadora del perdón.
9. En la carretera, tutela la parte más débil.
10. Siéntete tú mismo responsable de los demás.

VI. Misión de la Iglesia

Profecía, en una situación grave y alarmante

62. Denunciar situaciones peligrosas, como las que causa el tráfico, hace parte de la misión de la Iglesia, es decir, es una realización de su misión profética. Es preocupante el número de accidentes en los que también los peatones pueden tener una grave responsabilidad. Hay que denunciar, además, el peligro de ciertas competencias deportivas y de aquellas ilegales, por las calles, que constituyen un grave riesgo.

63. Es bastante común indicar como causa de un accidente las condiciones del asfalto, un problema de orden mecánico o las circunstancias ambientales; hay que subrayar, sin embargo, que gran parte de los accidentes automovilísticos se debe a ligerezas graves y gratuitas – cuando no se trata incluso de estupideces y de arrogancia en el comportamiento del conductor o del peatón – y, por tanto, al factor humano.

Educación callejera

64. Ante un problema tan grave, tanto la Iglesia como el Estado – cada uno en el marco de sus propias competencias – deben actuar más allá de la denuncia para crear una conciencia general y pública con relación a la seguridad vial, y promover, con todos los medios, una correspondiente y adecuada educación de los conductores, así como de los viajeros y los peatones.

65. En términos más generales, recordemos que, para cumplir bien una acción, son necesarios tres elementos, es decir: saber lo que hay que hacer, querer hacerlo y, en fin, haber desarrollado suficientemente una serie de reflejos y rutinas necesarios para realizar esa acción con precisión, exactitud y rapidez. Eso mismo vale para la educación callejera: debe abarcar la inteligencia, la voluntad y también los comportamientos acostumbrados.

66. La Iglesia se preocupará, a ese respecto, por sensibilizar las conciencias y promover una educación callejera que tenga en cuenta los tres elementos mencionados: saber lo que hay que hacer, conscientes del peligro, de la responsabilidad y de las obligaciones que se desprenden para los conductores y para los peatones; querer hacerlo con atención y dedicación y, en fin, desarrollar los suficientes reflejos y rutinas para realizar una acción precisa, que no implique riesgos ni imprudencias.

67. Para alcanzar estos fines, no se deberán descuidar, además del compromiso familiar, las posibilidades educativas que tienen las parroquias, las asociaciones laicales y los movimientos eclesiales, sobre todo para los niños y los jóvenes.

68. Todo eso significa fomentar y animar aquella que podríamos denominar una «ética de la carretera», que no es distinta de la ética en general, sino que constituye más bien una aplicación de ella.

Sujetos a los cuales se dirige

69. Una cuestión importante es determinar los sujetos a quienes se dirige la educación callejera; consideremos, ante todo, los sujetos «activos». Puesto que el tráfico está relacionado con el bien común, en la solución del problema de la formación de automovilistas, motociclistas, ciclistas y peatones está implicada toda una serie de actores y entidades sociales, además del individuo y la familia, la sociedad en general y los poderes públicos.

70. El individuo tiene la obligación ética de respetar las normas de circulación y por eso debe tener conocimientos procedentes de una formación que haga más profundo su sentido de responsabilidad. El papel de la familia es evidente y fundamental en la educación callejera, parte del patrimonio necesario que se ha de transmitir a los hijos para que tengan una buena educación general.

Por su parte, la sociedad tiene la obligación y el derecho de afrontar este problema, porque concierne al bien común. Se utiliza el término 'sociedad' con un significado amplio y diversificado, que incluye, por ejemplo, la escuela, la empresa privada, el club, la institución, la prensa, etc. Con el término sociedad se entienden también los poderes públicos y la administración civil, cuya intervención en este campo, como en otros, debe apoyarse en el principio de subsidiariedad^[27].

71. Entre los sujetos «pasivos» por educar, mencionamos en primer lugar al niño. Es necesario que se le prepare muy pronto a afrontar el tráfico, en el que tendrá que pasar parte de su vida; esto, por dos motivos fundamentales.

Ante todo, porque educar al niño a moverse en el tráfico quiere decir poner a su alcance el mejor medio para proteger su propia vida. Son muchos, en efecto, los niños que todos los años mueren en la carretera, y son muchos también aquellos que, sin perder la vida, quedan discapacitados en sus facultades y marcados para siempre física y/o psicológicamente. Además, la educación callejera del niño es la mejor garantía de una generación futura más segura y correcta en ese campo.

72. Hay que insistir también en el papel irremplazable de la escuela, que forma e informa. En la escuela, más que todo, el niño puede captar a tiempo el fundamento ético de los problemas del tráfico y el por qué de sus reglas. En la escuela se aprende que los problemas del tráfico pertenecen al campo más amplio de las problemáticas de la convivencia humana, cuya primera urgencia es el respeto a los demás. En la escuela se aprende la autolimitación consciente en la utilización y el goce de los bienes comunes; en ella se debe aprender la cortesía y la nobleza del espíritu en las relaciones humanas.

73. La escuela es la institución a la que la familia confía una parte muy importante de sus tareas educativas. Esto hace de ella uno de los instrumentos más poderosos e insustituibles para la formación integral de la persona. Dejar de cumplir con el deber de impartir también la educación callejera implicaría una peligrosa laguna en la formación, difícilmente colmable.

74. Una ocasión importante de educación al tráfico es la que se proporciona a los que desean conseguir el permiso de conducir. Se trata de una etapa de formación específica, de evidente importancia, sobre todo si el sujeto no ha recibido antes ninguna educación callejera. Las autoescuelas tienen una grave responsabilidad, así como la administración cívica: a ella le compete establecer las pruebas a las que se debe someter el aspirante conductor.

75. Otro sujeto que se ha de formar, en fin, es la multitud de usuarios de la carretera: no sólo los conductores, sino también los peatones no automovilistas que, en su mayoría, no han recibido una educación callejera conveniente. Muchos de ellos, siendo personas ancianas, tienen los reflejos menos rápidos para afrontar el tráfico con toda la seguridad. Están expuestos, pues, más fácilmente, a un accidente.

Llamamiento del Concilio Ecuménico Vaticano II

76. El Concilio Ecuménico Vaticano II, en el que resonaba – mientras se ponía al día – el anterior Magisterio eclesial, al notar los cambios sociales del siglo XX y poniendo en guardia contra el puro individualismo, llamó la atención también sobre el problema del tráfico, con los siguientes términos: «La profunda y rápida transformación de la vida exige con suma urgencia que no haya nadie que, por despreocupación frente a la realidad o por pura inercia, se conforme con una ética meramente individualista. El deber de justicia y caridad se cumple cada vez más contribuyendo cada uno al bien común según la propia capacidad y la necesidad ajena, promoviendo y ayudando a las instituciones, así públicas como privadas, que sirven para mejorar las condiciones de vida del hombre. No pocos, con diversos subterfugios y fraudes, no tienen reparo en soslayar los impuestos justos u otros deberes para con la sociedad. Algunos subestiman ciertas normas de la vida social, por ejemplo, las referentes a la higiene o a las normas de la circulación, sin preocuparse de que su descuido pone en peligro la vida propia y la vida del prójimo»^[28].

77. Al tratar de responder de manera adecuada y pastoral a los desafíos del mundo contemporáneo, entrevemos aquí un campo de apostolado amplio y renovado, que exige sujetos pastorales debidamente preparados y activos. Nos referimos, por ejemplo, a la expresión de la solicitud pastoral por los camioneros, que transportan mercancías recorriendo largas distancias, y por los conductores de automóviles y autobuses; por los turistas que

viajan por la carretera y en los trenes; por los responsables de la seguridad del tráfico, los encargados de los distribuidores de carburante y de los restaurantes del camino, etc.

78. Este también es un campo de nueva evangelización, aquella tan anhelada por el Papa Juan Pablo II. De este sector sale una llamada urgente a buscar nuevos caminos para llevar el Evangelio por las vías del mundo, también por las carreteras y ferrocarriles, nuevos areópagos para el anuncio de la Buena Nueva de Jesucristo, el Salvador.

VII. La Pastoral de la Carretera

79. Ante este urgente compromiso de evangelización en la sociedad industrializada y técnicamente avanzada, sin olvidar los países en desarrollo, la Iglesia quiere suscitar una renovada toma de conciencia de las obligaciones inherentes a la pastoral de la carretera, y de la responsabilidad moral en la trasgresión de las normas de circulación, para prevenir lo más posible las consecuencias fatales que de ella se derivan. El Concilio Ecuménico Vaticano II pide a los Obispos que tengan «una solicitud particular por los fieles que, por la condición de su vida, no pueden gozar suficientemente del cuidado pastoral, común y ordinario de los párrocos, o carecen totalmente de él»^[29].

La Evangelización en el ambiente de la carretera

80. La evangelización del ambiente de la carretera se presenta, ante este campo peculiar, facilitando en todas partes la transmisión de la Buena Nueva y la administración de los Sacramentos, la dirección espiritual, la consejería y la formación religiosa de los automovilistas, de los transportadores profesionales, de los pasajeros y de todos aquellos que, de alguna manera, están vinculados con la carretera y el ferrocarril.

Es preciso un esfuerzo común para que se adquiriera conciencia de las exigencias éticas que derivan del tráfico; es necesario y oportuno apoyar las iniciativas y los esfuerzos por promover los valores éticos y humanos en la carretera y en el ferrocarril, para que la movilidad sea un factor de comunión entre los hombres.

Hay que difundir en la sociedad el mensaje evangélico de amor, aplicado a la realidad de la carretera, afianzando, en primer lugar, la conciencia de las obligaciones morales de los viajeros, alimentando el sentido de responsabilidad y garantizando el respeto de las leyes para evitar ofensas y daños a terceros.

81. Destinatarios de esta pastoral son todos aquellos que, en distinto grado, están vinculados a la carretera y al ferrocarril; por tanto, no sólo los usuarios, sino también los profesionales, los que trabajan en ese sector. Dicha pastoral se propone acercarse a los hombres de hoy, en su propio ambiente, para ayudarles a convivir en paz, a ejercer la solidaridad recíproca y para unirlos a Dios, contribuyendo a que ese sector sea más conforme al mensaje cristiano y también más humano.

Por eso habrá que redescubrir y poner en práctica las virtudes necesarias al usuario de la carretera, sobre todo la caridad, la prudencia y la justicia. En esta tarea podrán ser de gran ayuda los medios de comunicación, especialmente la radio, que acompaña tanto a los viajeros.

Las Radios católicas deberán tener un papel más activo en este campo, con canciones cuyo contenido no sea superficial, y aprovechando sus posibilidades de formación personal.

82. Por lo que se refiere a esa pastoral específica, existen iniciativas en distintos países, algunas de ellas verdaderamente creativas, capaces de buenos resultados concretos. Por ejemplo, las capillas (fijas o móviles) en

las autopistas; las Liturgias que se celebran periódicamente en los grandes nudos de las carreteras, en los restaurantes y en los aparcaderos de autobuses. Otro ejemplo son los lugares de venta de objetos religiosos y los centros de atención e información cristiana para viajeros y agentes, en las estaciones de ferrocarriles y de autobuses; los sitios de reunión en las parroquias, en las mismas autopistas, en la frontera; las actividades dirigidas por sacerdotes y religiosos/as o también por agentes de pastoral laicos.

No olvidemos la preocupación por la cura de almas de los transportadores y sus familias, los clubs de motociclistas, los «rallies» y otras manifestaciones semejantes, así como la bendición de los vehículos, la «Jornada europea sin coches», la celebración nacional, o diocesana, o parroquial, de la Jornada de los heridos en la carretera, o del perdón; la colaboración con la pastoral del turismo y de las peregrinaciones y, en otros sectores de la movilidad, con los capellanes de la policía vial, las autoescuelas, etc.

83. De las Conferencias episcopales y de las correspondientes Estructuras de las Iglesias Orientales Católicas depende también una respuesta adecuada a estos retos pastorales. Dicho apostolado requiere un mínimo de organización, o por lo menos un punto de referencia nacional, diocesano/de la eparquía, o local, que ofrezca referencias institucionales para esta pastoral específica incipiente. Podría ser oportuno nombrar, para ella, un Promotor nacional y, para comenzar, algunos Delegados diocesanos, confiando a un presbítero, aunque no de tiempo completo, o a un diácono, la tarea de esta animación pastoral específica.

En todo caso, ella requiere una conciencia eclesial más misionera, también en las estructuras pastorales relacionadas con el territorio, que sea capaz de imaginar y realizar una «pastoral en movimiento», una pastoral también de la movilidad, con miras a una auténtica y eficaz pastoral de conjunto o integrada. En efecto, «a la movilidad contemporánea debe corresponder la movilidad pastoral de la Iglesia»^[30]. Sería deseable la realización de encuentros a distintos niveles, entre agentes de pastoral comprometidos en el apostolado específico de la carretera, para efectuar un intercambio de informaciones y experiencias que ayudará a recoger frutos más abundantes en este campo de nueva evangelización^[31].

84. La movilidad, con sus problemas, verdadero signo de los tiempos, característica de las sociedades contemporáneas en el mundo entero, constituye, hoy, un reto importante y urgente para las Instituciones, para las personas y también para la Iglesia, que tiene una misión al respecto. Los que creen en el Hijo de Dios hecho hombre para salvar a la humanidad no pueden permanecer inertes ante este nuevo horizonte que se abre a la evangelización, para promover integralmente, en nombre de Jesucristo, a todo el hombre y a todo hombre.

Roma, desde la sede del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, 24 de mayo de 2007, memoria de la Virgen de la Calle.

RENATO RAFFAELE Cardenal MARTINO
Presidente

+ AGOSTINO MARCHETTO
Arzobispo titular de Ecija
Secretario

- ^[1] PONTIFICIO CONSEJO PARA LA PASTORAL DE LOS EMIGRANTES E ITINERANTES, *Orientaciones para una Pastoral de los Gitanos*, Libreria Editrice Vaticana, Ciudad del Vaticano 2005.
- ^[2] IDEM, *Orientaciones para la Pastoral del Turismo*, Libreria Editrice Vaticana, Ciudad del Vaticano 2001.
- ^[3] IDEM, *La Peregrinación en el Gran Jubileo del 2000*, Libreria Editrice Vaticana, Ciudad del Vaticano 1998.
- ^[4] CF. PIO XII *Discorso alla "Fédération Routière Internationale"*, Discorsi e Radiomessaggi di S.S. Pio XII, vol. XVII (1955) 275.
- ^[5] CFR. CARD. ANGELO SODANO, *Mensaje Pontificio para la Jornada Mundial del Turismo 2005: L'Osservatore Romano*, edic. en lengua española, 29 de julio, 2005, 7.
- ^[6] CF. PONTIFICIO CONSEJO PARA LA PASTORAL DE LOS EMIGRANTES E ITINERANTES, Instrucción *Erga migrantes caritas Christi* n. 15: People on the Move XXXVI (2004) n. 95, 262-263.
- ^[7] CF. PABLO VI, *Discorso sulla moralizzazione dell'utenza stradale*, Insegnamenti di Paolo VI, Vol. III (1965), 499.
- ^[8] En una Exhortación pastoral sobre la seguridad vial, la COMISIÓN SOCIAL DE LA CONFERENCIA EPISCOPAL FRANCESA declaraba: «Según los psicólogos, los conductores utilizan a menudo el propio vehículo de manera irresponsable y, por lo tanto, peligrosa. El coche, el camión y la moto se transforman así en expresión de poder, intolerancia, exhibición y a veces incluso de violencia. El conductor puede manifestar sentimientos y actitudes que no adopta en la vida normal. Esa inseguridad en los caminos constituye, por consiguiente, un escándalo que debe suscitar la reflexión de todos los conductores de vehículos y estimularlos a modificar su propio comportamiento» (cf. CONFÉRENCE EPISCOPALE FRANÇAISE, *Sécurité routière un défi évangélique*, 24 octobre 2002: www.cef.fr/catho/actus/communiqués/2002/commu20021029securiteroutiere.php).
- ^[9] CF. *General Assembly Plenary Meeting and Expert Consultation on the Global Road Safety Crisis*, 14-15 April 2004.
- ^[10] CF. PABLO VI, *Discorso ai partecipanti al Dialogo Internazionale per la moralizzazione dell'utenza stradale*: Insegnamenti di Paolo VI, vol. III (1965) 500; cf. también BENEDICTO XVI, *Angelus* del domingo 20 de noviembre, 2005: *L'Osservatore Romano*, edic. en lengua española, 25 de noviembre 2005, 6.
- ^[11] CF. PIO XII, *Discorso alla «Fédération Routière Internationale»*: l.c. 275; cf. EPISCOPADO BELGA, *Lettre pastorale sur la morale de la circulation routière*, Malines, le 15 janvier 1966: *Pastoralia*, n. 8, hoja 1 dorso, col. II.
- ^[12] CF. JUAN XXIII *Il rispetto della vita umana fondamento di efficace disciplina stradale*: Discorsi, Messaggi, Colloqui del Santo Padre Giovanni XXIII, vol. III (1961) 383.
- ^[13] CF. JUAN PABLO II, *Una cultura della strada. Contro i troppi incidenti*: Insegnamenti di Giovanni Paolo II, vol. X, 3 (1987) 22.
- ^[14] CF. PABLO VI, *Discorso ai partecipanti al Dialogo internazionale per la moralizzazione dell'utenza stradale*: l.c., 499.
- ^[15] *Catecismo de la Iglesia Católica*, n. 1737: Asociación de Editores del Catecismo de la Iglesia Católica, 2ª edic.; Madrid (1992), 397.
- ^[16] *Ibidem*, n. 2290.
- ^[17] CF. PIO XII, *Ai soci dell'Automobile Club di Roma*: Discorsi e Radiomessaggi di S.S. Pio XII, vol. XVIII (1956) 89.
- ^[18] EPISCOPADO BELGA: l.c., hoja 2 anverso, col. II.
- ^[19] EPISCOPADO ESPAÑOL, Exhortación pastoral *Espíritu cristiano y tráfico*, n. 7: *Ecclesia*, n. 1481, 21 de julio, 1968.
- ^[20] EPISCOPADO BELGA: l.c.
- ^[21] *Ibidem*, col. I.
- ^[22] *Ibidem*.
- ^[23] CF. «*La Giornata del perdono*»: *L'Osservatore Romano* 13.14 marzo 2000, 8-9.
- ^[24] CF. CONSEJO PONTIFICIO PARA LA PASTORAL DE LOS EMIGRANTES E ITINERANTES, Instrucción *Erga migrantes caritas Christi*, n. 15: l.c.
- ^[25] *Catecismo de la Iglesia Católica*, n. 485: l.c.; JUAN PABLO II, Carta encíclica *Dominum et vivificantem*, n. 66: AAS LXXVIII (1986) 896.
- ^[26] CF. JUAN PABLO II, *Omelia all'Aeroporto «Leonardo da Vinci» di Roma*: Insegnamenti di Giovanni Paolo II, vol. XIV, 2 (1991) 1351; cf. también CONSEJO PONTIFICIO PARA LA PASTORAL DE LOS EMIGRANTES E ITINERANTES, *El Rosario de los Migrantes*, Libreria Editrice Vaticana, Ciudad del Vaticano 2004.
- ^[27] CF. PABLO VI, *Ai partecipanti al VII Congresso dell'Associazione Nazionale [italiana] Enti di Assistenza*: Insegnamenti di Paolo VI, vol. II (1964) 333.
- ^[28] CONCILIO ECUMÉNICO VATICANO II, Constitución pastoral sobre la Iglesia en el mundo contemporáneo *Gaudium et Spes*, 30: AAS LVIII (1966) 1049-1050.
- ^[29] CONCILIO ECUMÉNICO VATICANO II, Decreto sobre la misión pastoral de los Obispos en la Iglesia *Christus Dominus*, 18: AAS LVIII (1966) 682.
- ^[30] PABLO VI, *Allocutio*: AAS LXV (1973) 591.

[31] CF. CONSEJO PONTIFICIO PARA A PASTORAL DE LOS MIGRANTES E ITINERANTES, *I Encuentro Europeo de los Directores Nacionales de Pastoral de la Calle*, Documento Final: www.vatican.va/roman_curia/pontifical_councils/migrants/documents/rc_pc_migrants_doc_20021209_road_leur_pressrelease.sp.html; IDEM, *I Encuentro Internacional de Pastoral de los Niños de la Calle*, Documento Final: People on the Move XXXVII (2005) Suppl. 98, 97 e IDEM, *I Encuentro Internacional de Pastoral para la liberación de las Mujeres de la Calle*, Documento Final: People on the Move XXXVIII (2006) Suppl. n. 102, 131.