

TEMA 20

SEGURIDAD VIAL Y CONFESIONES RELIGIOSAS

Ricardo García García

Prof. Titular (Acreditado Catedrático 1/7/2011)

Universidad Autónoma de Madrid

Sumario

1. DEFINICIÓN. SEGURIDAD VIAL
2. CONFESIONES RELIGIOSAS Y SEGURIDAD VIAL
3. INICIATIVAS CONFESIONALES CON RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL SIGUIENDO LAS DIRECTRICES INTERNACIONALES Y NACIONALES.
4. CONCLUSIÓN
5. AUTOEVALUACION
6. BIBLIOGRAFIA

1. DEFINICIÓN. SEGURIDAD VIAL

No encontramos en la legislación nacional ni en derecho comunitario una definición de “seguridad vial”, por lo que si accedemos al Diccionario de la Real Academia Española (RAE) si localizamos las palabras [seguridad](#) y [vial](#). La primera palabra presenta varias acepciones, de entre ellas se puede citar la de “cualidad de seguro” y por [seguro](#) “libre y exento de riesgo”, volviendo a la palabra vial, cabe la acepción de “perteneciente o relativo a la vía” o “calzada construida para la circulación rodada”. Por ello, un primer acercamiento nos señalaría que estamos ante la normativa que hace referencia a la seguridad en las vías rodadas, a la seguridad en lo que se denomina tráfico o circulación.

En la última reforma legislativa de esa legislación de tráfico, se añade en el título el concepto “seguridad vial”, de forma que el Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que contenía el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor, se deroga mediante la aprobación del [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#), pero, a pesar de señalarse en su título la “seguridad vial”, esta no se define en el mismo, ni tampoco se contiene una definición en el [Código Penal](#) en los tipos contenidos en los Artículos 379 y siguientes denominados “De los delitos contra la Seguridad vial”.

La ausencia de una definición legal nos sitúa ante un concepto jurídico que podría construirse desde la seguridad, como una parte más del “safety” que enunciábamos en el epígrafe anterior como seguridad en las vías de circulación, y por lo tanto, en este caso, debido a su incidencia en la mortalidad y en la incapacidad de personas no producida por enfermedades y sí tras accidentes de circulación, se configura como una parte de la seguridad pública, caracterizada por una regulación jurídica cada vez más profusa y por una actualidad evidente en los medios de comunicación.

Una definición adecuada la encontramos en la [fundación Mapfre](#) que señala que “Entendemos la seguridad vial como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tráfico. La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas”.

Esta definición contiene varios elementos, en concreto se distingue entre:

- en primaria o activa,
- secundaria o pasiva y
- terciaria.

La seguridad activa es la asistencia al conductor para evitar los posibles accidentes (ejemplo: luces de freno). La pasiva tiene como objetivo reducir las consecuencias de un accidente en el momento en el que ocurre (ejemplo: airbag, cinturón). Por último, la terciaria busca reducir las consecuencias, pero ya después del accidente (ejemplo: corte del combustible para evitar incendios).

Existen ciertas normas reguladoras de tránsito que, junto con la responsabilidad de los usuarios de la vía, forman el tándem principal en el que se basa la seguridad vial. Tanto instituciones públicas (como la DGT) como asociaciones destinadas a preservar la seguridad en la carretera, deben promover campañas y cursos sobre seguridad y educación vial, para reforzar aspectos como la precaución en la conducción, el respeto a los agentes de tráfico, la protección a ciclistas, peatones y personas con discapacidad, la prevención de accidentes o el correcto uso del vehículo. En este aspecto de la seguridad vial que representa el especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas es donde entra, la actividad de las confesiones religiosas.

2. CONFESIONES RELIGIOSAS Y SEGURIDAD VIAL

Las confesiones religiosas no son ajenas a la preocupación en la problemática social que genera la seguridad vial y las consecuencias personales de las desgracias producidas por los accidentes de tráfico.

La legislación no ha sido ajena a la participación de las confesiones en este aspecto, al igual que otras asociaciones o personas jurídicas que conforman la sociedad civil, mediante su participación en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que ha adoptado esta denominación mediante la Disposición adicional primera. "Referencias normativas" del [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial](#). La regulación de este Consejo se contiene en el [Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial](#).

El Art. 3 establece la composición del Pleno de este Consejo que prevé la participación de representantes de organizaciones profesionales, económicas y sociales, donde se recoge expresamente la presencia de las confesiones religiosas con interés en materia de educación vial. Literalmente:

“Art. 3. Pleno:

El Pleno estará integrado por los siguientes miembros:

...

B) Representantes de organizaciones profesionales, económicas y sociales.

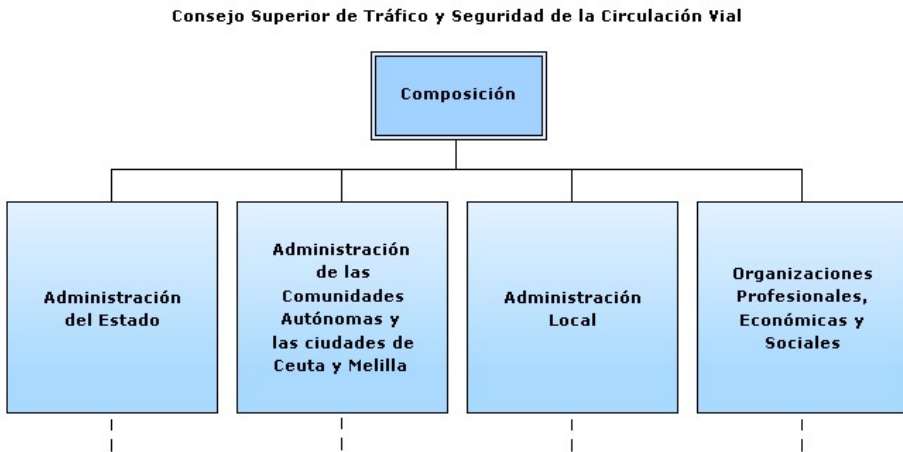
...

Las organizaciones profesionales, económicas y sociales relacionadas con el tráfico y la seguridad vial se integran en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, en cuyo Pleno habrá un representante por cada uno de los siguientes sectores o entidades:

...

r) Organizaciones religiosas con interés en materia de educación vial”.

La propia página web de la Dirección General de Tráfico nos ofrece [un cuadro con la composición del Consejo](#).



Esta actividad de las confesiones religiosas en materia de seguridad vial la podemos encontrar también en otros ejemplos de derecho comparado. Entre otros se puede citar el caso de la Provincia de San Juan en Argentina que en el año 2018 suscribió un [convenio marco con organizaciones religiosas para trabajar por la seguridad vial](#). También en la provincia de San Luis de Argentina se ha seguido una actuación semejante, en este caso en el año 2016, el [Ministerio de Gobierno, Justicia y Culto suscribió un convenio de colaboración con las confesiones religiosas](#), para trabajar en seguridad vial que, en ese caso, también pretendía que se trabajara en la lucha contra adicciones. Las actuaciones se realizarán en las sedes de cada confesión religiosa.

El objetivo de este acuerdo, denominado “Unidos por la Seguridad Vial”, es el desarrollo y coordinación de acciones vinculadas a la difusión, concientización y sensibilización de la temática, con el fin de dar a conocer las normas de seguridad vial a los fieles de los distintos cultos de la provincia. Las confesiones religiosas reciben a los responsables gubernamentales para que puedan colaborar con las iglesias mediante charlas, videos, debates, exposiciones, muestras, entrega de elementos como chalecos reflectivos, cascos, funciones de teatro y magia referidas a la temática. Las organizaciones religiosas se comprometen a coordinar la convocatoria, la realización de actividades en sus espacios físicos, la promoción y difusión.

En España, como en el resto del mundo, la Seguridad Vial se ha convertido en una cuestión de Estado, siendo una prioridad social en la que todos debemos estar implicados. Pero, sobre todo, es también una cuestión de derechos humanos, y de salud pública. El Art. 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos señala que:

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”. Por lo tanto, todo aquel que ha sido afectado por una colisión de tráfico (accidente) es lesionado en esas mismas prerrogativas que consagran las Naciones Unidas. El sufrimiento que implica esta forma de violencia no sólo acaba con la vida de las víctimas. La magnitud de este problema también radica en que las consecuencias secundarias: familiares, discapacidades severas, trámites interminables para lograr alguna reparación económica y a menudo sensación de impunidad. Sin embargo, no sólo el accidente, sino también las consecuencias económicas, sociales y de salud derivadas de las lesiones causadas por ellos son prevenibles”.

Esta seguridad vial, encaja en otros muchos derechos constitucionales y libertades públicas recogidos en nuestra Constitución, pero por lo que respecta a este manual, hay que señalar que, esta temática incide de lleno en la actividad de las entidades religiosas, -de todas-, ya que tienen en común, ese concepto de la dignidad de la persona humana y su especial protección por la vida y la salud, dentro de su derecho estatutario, o creencias de cada fe o credo religioso. Y por eso, en este campo de libertad religiosa, estaríamos ante el contenido esencial previsto en el Art. 2,1, y 2,2 de la [Ley Orgánica 7/1980, de 5 de julio, de Libertad Religiosa](#) y que damos por reproducido en el tema correspondiente de este manual.

Desde esa base jurídica, el derecho a tener unas creencias religiosas y a actuar conforme a las mismas incide de forma directa en el concepto de dignidad de la persona humana. Aunque en todas las religiones podemos encontrar las ideas sobre la dignidad de la persona humana, en muchas ocasiones desde nuestra mentalidad occidental, parece que estos conceptos llegaron desde el judaísmo y el cristianismo, pero, el hinduismo, budismo o confucianismo en oriente ya expresan esas ideas desde hace muchos siglos también. Siguiendo lo escrito por BARAK podemos afirmar que nuestro constitucionalismo ha adquirido las ideas de la dignidad de la persona humana desde las concepciones judías y cristianas. Este mismo autor señala la concepción

de la dignidad humana en las diferentes religiones que citamos a continuación, (que hacemos nuestras):

Desde la concepción del judaísmo: Las ideas vienen desde el libro del Génesis, donde Dios ha creado a la humanidad a su imagen y semejanza (Genesis 1:27): “Y creó Dios al hombre a su imagen, a imagen de Dios lo creó; varón y hembra los creó”. A la pregunta de ¿qué es a la imagen de Dios?, Las fuentes legales religiosas judías abordan esta cuestión ampliamente. Maimónides afirmó que “el alma de cada persona es su forma, que Dios le dio; y la sabiduría adicional que se encuentra en el alma del hombre es la forma de un hombre que es completo en su sabiduría. La Torá dice acerca de esa forma: el hombre fue hecho a mi imagen y a mi semejanza”. Las “creaciones” son seres humanos. Todas las creaciones, no como un cuerpo incorporado, sino más bien cada persona por separado, ya sea o no son judíos. La humanidad tiene un valor especial ya que “el gran amor está reservado para el que fue creado a imagen de Dios” (Mishna Avot 3:14). Así, el judaísmo dedujo, entre otras cosas, el valor de la santidad de la vida, y el valor de la igualdad. Estos valores se aplican a cada persona; incluyendo a los muertos. Tan importante es la dignidad humana, que el individuo no puede renunciar a ella. “Tan grande es la dignidad de las creaciones”, “que anula las prohibiciones de la Torá”. Así, cualquiera que viole la dignidad humana degrada la imagen de Dios en la humanidad.

Desde el cristianismo, también se reafirma la dignidad de la persona humana. En este caso la Imagen de Dios se manifiesta en Jesucristo. Pero, se parte de la concepción judía de la “*imago dei*” (A imagen de Dios), en este caso a Jesús de Nazaret y desde él a la humanidad. Desde el cristianismo, la figura de Santo Tomás de Aquino se convierte en crucial. Su obra “*Summa Teológica*” nos explica bien el concepto católico: Dios es racional y determina sus metas para sí mismo. El hombre fue creado a imagen de Dios, y él también es racional y determina sus propias metas, sujeto a los objetivos de Dios como una creación racional. El hombre tiene libertad de voluntad. Esta es su “*dignitas*”. Es libre de elegir sus metas, y él mismo es una meta. Su objetivo supremo es conocer a Dios. Así es apartado de un esclavo y de todas las creaciones bajo él. Cuando un hombre pierde su dignidad humana y se convierte en un objeto. Desde esta perspectiva, el hombre tiene esa dignidad caracterizada por: alma eterna, libre albedrío, acción racional y la capacidad de actuar moralmente. A pesar del pecado original, la naturaleza humana no ha sido corrompida.

Por lo que respecta a la teología protestante también considera que la humanidad ha sido creada a imagen de Dios. A diferencia de la teología católica, expone la proposición de que, como resultado del pecado original, la naturaleza del hombre ha sido completamente corrompida, ha perdido el vínculo con la imagen de Dios, y se ha vuelto similar a la imagen de Satanás (*imago diaboli*). Según Lutero, las características del hombre, -como su racionalidad-, no son la base de su similitud con Dios, ya que Satanás también es racional, y sobre él también hay que decir que fue creado a imagen de Dios. Sólo la fe puede salvar al hombre. La imagen de Dios es Jesús, y la dignidad humana es dada por Dios a través del acto de gracia de Dios. No son las características internas del hombre las que proporcionan una base para su dignidad como ser humano, sino más bien su conexión con Dios, y el acto de gracia de Dios.

Desde el islam, también se reafirma la dignidad humana. Dios creó al hombre. Le dio la vida en su nacimiento. El hombre no fue creado a imagen de Dios, pero es prueba de la existencia de Dios. En el momento de su creación, al hombre se le dio una habilidad especial: la capacidad de pensar. Por lo tanto, el hombre tiene un estatus especial ante Dios. Porque el hombre es una creación de Dios, no debe ser herido. El daño a un ser humano es daño a Dios. Dios prometió al Profeta que creó los cielos y la tierra para servir al hombre. El daño al hombre significa que el mundo que Dios creó es inútil. Dios, como un acto de amor, creó al hombre. Desea concederle reconocimiento, dignidad y autoridad. La dignidad humana proviene de la creencia de que el hombre es una creación de Dios, la creación de que Dios ama más que cualquier otra.

En este primer paso de la reflexión se puede afirmar que para las religiones es innegable el hecho de que el ser humano tiene dignidad; sin embargo, en esta materia de seguridad vial, se ha descubierto la dignidad en la realización plena de cada persona y desde el trabajo de las confesiones religiosas en temas sociales, como ocurre en este caso. Los accidentes de tráfico destrozan a las familias y causan situaciones físicas que generan discapacidad física y problemas psicológicos importantes y es en las comunidades de fe, de las diferentes religiones dónde se busca el consuelo espiritual de los daños físicos usados. De ahí que la dignidad obliga en el concepto de la seguridad vial a la configuración de la defensa de la vida propia, pero también la del otro, y de ahí que el cumplimiento y observancia de las normas de tráfico implica reconocer al otro y encontrar en esa dignidad el cumplimiento voluntario de las normas por encima de los usos y de las campañas publicitarias agresivas. Un ejemplo claro es la campaña de grupos religiosos denominada “invitado a su propio funeral”.

Es especialmente ilustrativo señalar las iniciativas de los grupos religiosos en esta materia.

3. INICIATIVAS CONFESIONALES CON RELACIÓN A LA SEGURIDAD VIAL SIGUIENDO LAS DIRECTRICES INTERNACIONALES Y NACIONALES..

La lucha contra los accidentes de tráfico y la mejora de la seguridad vial ya tiene un componente internacional que resulta imposible dejar de tener en cuenta, aunque, la actuación interna en cada uno de los países es fundamental para poder evaluar la actuación de los poderes públicos en la mejora de la siniestralidad en el tráfico.

En este sentido, hay que citar un instrumento internacional más característico como es la Declaración de Brasilia que nace desde Naciones Unidas, a iniciativa de Brasil para llevar a cabo la [Segunda Conferencia Internacional de Alto Nivel sobre Seguridad Vial](#) que se desarrolló en el año 2015 y que dio lugar a un [documento eje-](#)

[curivo](#) que, entre otros aspectos, configuraba la necesidad de desarrollar por cada país un plan nacional para la lucha de la siniestralidad en la seguridad vial en consonancia con el plan mundial para el decenio 2011-2020, tal y como se acordó en la [Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas 64/255 de 2010](#).

Siguiendo estas directrices internacionales, se ha diseñado en España la denominada [Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020](#), el contenido del plan es especialmente interesante, pero de cara a esta temática lo que resulta relevante es la cita de las 11 áreas de actuación previstas, para analizar cuáles son en las que participan o pueden participar las confesiones religiosas. Estas son:

| | |
|--|---|
| ÁREA Nº 1 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Educación y formación | Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • En el entorno educativo • En el acceso a la conducción • En la actualización de conocimientos | |
| ÁREA Nº 2 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Comunicación | Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Campañas de información y concienciación • Implicación de la sociedad civil | |
| ÁREA Nº 3 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| La norma y su cumplimiento | Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Las reformas normativas • Vigilancia y control de la disciplina • Las herramientas para el cumplimiento de la norma | |
| ÁREA Nº 4 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Salud y seguridad vial | Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Las aptitudes de los conductores • La implicación de los profesionales sanitarios | |
| ÁREA Nº 5 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Seguridad en los vehículos | Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La información técnica del vehículo • Hacia un vehículo más sostenible • Hacia un vehículo más seguro | |

| | |
|---|---|
| ÁREA N° 6 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Infraestructura e ITS | Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La información sobre la seguridad de las infraestructuras • Explotación y conservación de las infraestructuras • El diseño seguro de las infraestructuras • Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico | |
| ÁREA N° 7 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Zona urbana | Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Hacia una movilidad urbana sostenible y segura • El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial • La disciplina en el ámbito urbano | |
| ÁREA N° 8 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Empresa y transporte profesional | Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas • Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo • Las furgonetas • El transporte profesional de mercancías y viajeros | |
| ÁREA N° 9 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Víctimas | Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La atención en el accidente • Después del accidente • Las asociaciones de víctimas | |
| ÁREA N° 10 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Investigación y gestión | Más y mejor información para proporcionar un tratamiento del conocimiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial • La investigación relacionada con la seguridad vial | |
| ÁREA N° 11 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
| Coordinación y participación | Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La participación de la sociedad civil • La coordinación entre administraciones • La acción internacional | |

De todas estas líneas de actuación las confesiones religiosas vienen realizando actuaciones en cuatro de estas líneas. En concreto:

Educación y formación (Línea 1)

Comunicación (Línea 2)

Víctimas (Línea 9)

Coordinación y participación (Línea 11)

| ÁREA N° 1 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
|--|--|
| Educación y formación | Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • En el entorno educativo • En el acceso a la conducción • En la actualización de conocimientos | |

En el campo de la educación en el ámbito escolar, son varias las acciones que pueden destacarse.

De forma especial, destacan las acciones extracurriculares que se realizan en los centros escolares tanto públicos como privados para dar a conocer la seguridad vial. En este caso, los centros de titularidad o de ideario católico están especialmente activos en acudir o en patrocinar acciones formativas, en muchos casos, juntamente con los Ayuntamientos y con las policías locales para dar a conocer las normas básicas de seguridad vial y para que los escolares puedan adquirir conocimientos de seguridad vial. [Desde la Dirección General de Tráfico se han elaborado recursos didácticos para la formación](#) en los Colegios e Institutos.

Sin embargo, un esfuerzo relevante y que puede considerarse como una buena práctica lo podemos encontrar en la enseñanza religiosa islámica para la educación infantil, ya que, en la [Resolución de 14 de marzo de 2016, de la Dirección General de Evaluación y Cooperación Territorial, por la que se publica el currículo de la enseñanza de Religión Islámica de la Educación Infantil](#), se recoge la educación vial en el tercer curso bajo el epígrafe: “Interacción social y cumplimiento de normas. Educación vial: peatones, prevención y normas básicas. Los medios de transporte: evolución histórica”. De forma que, la enseñanza religiosa permite a los alumnos adentrarse de forma ordenada en conceptos básicos de seguridad vial de la mano de la religión.

| ÁREA N° 2 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
|---|--|
| Comunicación | Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • Campañas de información y concienciación • Implicación de la sociedad civil | |

La realización de campañas de información y concienciación en el ámbito de la

actuación de las confesiones religiosas es una realidad constatada mediante el trabajo realizado desde hace muchos años en esta materia por parte de las confesiones religiosas donde, en algunos casos, pueden encontrarse estructuras creadas para trabajar de forma estable en esta materia o bien, iniciativas recurrentes que año tras año, tratan de crear esa concienciación en materia de seguridad vial.

En relación con la existencia de estructuras estables dedicadas a la seguridad vial, se puede citar, en primer término, a la Iglesia Católica que, desde la base teológica del quinto mandamiento “No matarás”, y lo previsto en el Catecismo nº 2290 “... Quienes en estado de embriaguez, o por afición inmoderada de 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”. Por lo que la vulneración de la seguridad vial se convierte en “pecado grave” para la Iglesia Católica. Esta regulación confesional ha supuesto que desde la denominada Iglesia Universal se haya creado esa estructura. Nos referimos al [Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes](#), que acoge dentro de sus “sectores” la denominada “[Pastoral de la Carretera/Calle](#)” que, a su vez ha desarrollado todo un cuerpo jurídico confesional en esta materia mediante la aprobación de [diversos documentos relacionados con la seguridad vial](#). Nos encontramos ante un verdadero corpus iuris, donde el principal documento que podemos citar data del año 2007 y se titula “[People on the Move](#)” [Orientaciones para la pastoral de la carretera-calle](#). Es un texto largo, contiene siete apartados:

- I. El fenómeno de la movilidad humana
- II. La Palabra de Dios ilumina el camino
- III. Aspectos antropológicos
- IV. Aspectos morales de la conducción
- V. Las virtudes cristianas del conductor y su «decálogo»
- VI. Misión de la Iglesia
- VII. La Pastoral de la Carretera

Y dentro de su contenido aborda aspectos tales como aspectos antropológicos y morales de la conducción, donde dentro de estos últimos aborda situaciones tales como: Conducir quiere decir “convivir”; Conducir quiere decir controlarse; Aspectos éticos; Conducción de un vehículo y peligros correspondientes; Obligatoriedad de las normas de circulación y la Responsabilidad moral de los usuarios de la carretera.

Me gustaría detenerme en la explicación confesional de la obligatoriedad de las normas de circulación mediante la cita de algún ejemplo. En este caso, en el apartado 42 y 43 señalan que:

“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». 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».

Sin embargo, y reduciendo mucho el contenido de este texto, podemos afirmar que, la enseñanza confesional, a semejanza de los diez mandamientos para los cristianos, se aporta un “decálogo” para que, los cristianos puedan seguir en el ámbito de la seguridad vial:

“Decálogo” del conductor (apartado 61 de dicho documento)

“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.

I. No matarás.

II. La carretera sea para ti un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.

III. Cortesía, corrección y prudencia te ayuden a superar los imprevistos.

IV. Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente.

V. El automóvil no sea para ti expresión de poder y dominio, y ocasión de pecado.

VI. 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.

VII. Brinda apoyo a las familias de las víctimas de los accidentes.

VIII. Haz encontrar a la víctima con el automovilista agresor en un momento oportuno, para que puedan vivir la experiencia liberadora del perdón.

IX. En la carretera, tutela la parte más débil.

X. Siéntete tú mismo responsable de los demás”.

Este texto, es muy actual, pero la preocupación por la siniestralidad en la carretera está muy presente en la Iglesia Universal desde hace muchos años. En este sentido, se puede destacar el [discurso de Pablo VI al “Automóvil Club de Italia” el 30 de noviembre de 1972](#):

“...es penoso constatar, que desafortunadamente y a menudo se descuidan

los progresos llevados a cabo en este sector, a pesar de toda la buena voluntad! todavía el hermano mata al hermano, no sólo en los focos de guerra en el mundo, sino también por las calles cuando descuida el rígido cumplimiento de las normas relacionadas con la circulación en la carretera. [...] Levantamos por lo tanto nuestra voz, una vez más, de manera firme, para invitar y exhortar a todos los hombres de buena voluntad a que contribuyan para que la costumbre civil y cristiana, inspirada en los valores del Evangelio, en la fraternidad, en la amabilidad, en el respeto, en la ayuda recíproca, entre más en profundidad y se vuelva por fin visible, también en este sector, sometido, como los demás aspectos de la vida humana, a las precisas normas de la Ley de Dios, y de la conciencia moral. Animamos a las Autoridades y a las Asociaciones que, al igual que la vuestra, se dedican a este noble objetivo; invitamos, además, a no desanimarse, confiados en que la innata movilidad del hombre sabrá, cada vez más, consolidarse en la educación de la carretera”

Desde ese Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, se diseñan campañas que puedan hacerse llegar a las diversas Iglesias Locales de forma que se insiste en la idea de que “Las carreteras, por tanto, no solamente son arterias de paso, de tránsito, sino también lugares de encuentro de personas”. Esta afirmación se produjo en el primer [encuentro de europeo de Directores Nacionales para la Pastoral de la Carretera](#).

Por lo que se refiere a cómo se estructura en cada uno de los países la acción de la Santa Sede, esto es la acción de las Iglesias locales, se desarrolla a través de las Conferencias Episcopales nacionales. Antes de citar el caso español, y a modo de ejemplo, podemos citar la acción de la Iglesia Católica colombiana a través de la Conferencia Episcopal de Colombia que, en diciembre de 2018, coincidiendo con la celebración de la navidad, colaboró con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) -el órgano administrativo equiparable a la DGT en España-, como acciones principales, se desarrollaban [“piezas comunicativas” para promover acciones sobre seguridad vial relacionada especialmente con el exceso de velocidad y el consumo de alcohol](#) así como otras actuaciones informativas.

Por lo que se refiere a las iniciativas de la Iglesia Católica a nivel nacional, se debe citar en primer lugar la actividad de la Conferencia Episcopal Española.

Tradicionalmente se desarrolló su acción desde la Comisión Episcopal de Migraciones, aunque ahora, tras la última reforma de los Estatutos de la Conferencia Episcopal, se realiza desde la Comisión Episcopal de Pastoral Social y Promoción Humana que nace de la unión de las Comisiones Episcopales de Pastoral Social y Migraciones.

Desde la Conferencia Episcopal se ha elegido un día para poner en valor la seguridad vial. Se trata del día de [San Cristobal, patrón de los conductores](#). El primer domingo después del 2 de julio, se celebra en muchas ciudades de España, desde parroquias, con cofradías, con asociaciones de camioneros, moteros o clubes de vehículos antiguos, el día de la seguridad vial, mediante una ceremonia religiosa (misa), y después se produce la bendición de vehículos. Desde el altar se trata de concienciar a las personas de

la vida y de lo importante que es respetarla, así como la de los demás. Se recuerda a los conductores y peatones que han sido víctimas y que han fallecido o sufrido menoscabo en su salud por descuidos o imprudencias que hay que evitar. El obispo de Albacete, Mons. D. Ciriaco Benavente, que ha presidido varios años la Comisión Episcopal de Migraciones (en la que se engloba la pastoral de Carretera), recordaba en una cara pastoral que muchos accidentes se deben a “ligerezas graves y gratuitas, cuando no se trata de estupideces y de arrogancia en el comportamiento del conductor o del peatón” y que, “que no sea el temor a la multa, sino el amor a la vida propia y la de los demás (...) la que nos impulse a una conducción responsable y respetuosa con las normas”. Estas actuaciones se desarrollan también otros días del año, como el [31 de mayo de 2019 que se llevó a cabo la Jornada de Pastoral de la Carretera en recuerdo a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familiares.](#)

Cada año se celebra la Jornada que va seguida de la elaboración de carteles y materiales incluyendo videos, y de mensajes pastorales del Obispo responsable a modo de ejemplo se pueden señalar los de los últimos años:

| | |
|---|--|
| <p>Año 2019</p> <p>Cartel con el texto "NO HAGAS A NADIE LO QUE TÚ ABORRECES" superpuesto sobre una imagen de una calle con peatones y vehículos.</p> | <p>Año 2018</p> <p>Cartel con un sacerdote en el centro, rodeado por un camino circular que muestra diferentes modos de transporte (coche, autobús, bicicleta, peatón). Incluye un cartel que dice "PASTORAL DE LA CARRETERA 50 AÑOS CONTIGO".</p> |
| <p>Mensaje de los Obispos</p> | <p>Mensaje de los Obispos</p> |
| <p>Año 2017</p> <p>Cartel con el texto "Loado seas, mi Señor, también por los medios de transporte" sobre un paisaje de montañas y valles.</p> | <p>Año 2016</p> <p>Ilustración de un sacerdote abrazando a un anciano, con un fondo de cielo nublado.</p> |
| <p>Mensaje de los Obispos</p> | <p>Mensaje de los Obispos</p> |

En fin, son muchas las actuaciones que realiza la Iglesia Católica, pero, no sólo

esta confesión religiosa trabaja en este ámbito. Se puede afirmar que todas las confesiones religiosas están especialmente preocupadas por esta cuestión, aunque, no necesariamente, -como ocurre en la Iglesia Católica-, encontremos un órgano estable para este tipo de actuaciones.

En el ámbito evangélico, tanto a nivel nacional como internacional, podemos citar múltiples actuaciones desde las Iglesias que constituyen el ámbito de creencias de estas Iglesias. A nivel internacional, podemos citar muchos casos, de entre ellos, el caso de Santo Domingo, donde el CODUE (Consejo Dominicano para la Unidad Evangélica) se comprometió a difundir en las Iglesias Evangélicas de las 32 provincias del país los videos de seguridad vial elaborados por el gobierno. A nivel nacional no existe una acción común desarrollada desde [FEREDE](#), aunque algunas Iglesias sí realizan acciones específicas y muy importantes en este ámbito, como pueden citarse, sólo a título de ejemplo y sin ningún ánimo exhaustivo, las actuaciones realizadas por la Iglesia Evangélica Filadelfia como la [organización de la jornada de seguridad vial para jóvenes en riesgo de exclusión social](#) en Almería.

Por parte de las Comunidades Islámicas en España, representadas por la Comisión Islámica de España [CIE](#), tampoco se ha dispuesto de un órgano interno para tal fin, pero la comunidad musulmana es especialmente sensible a la sensibilización en acciones educativas en el ámbito de la seguridad vial. Ya se ha señalado como se ha introducido, desde la propia CIE la educación vial en el curriculum de enseñanza religiosa islámica en los centros escolares. Igualmente, en la [operación paso del estrecho](#), la Comunidad Islámica tiene un protagonismo especial. Sin embargo, al igual que ocurre en [FEREDE](#), son las Comunidades islámicas las que, a título particular, realizan actuaciones de sensibilización y de formación sobre seguridad vial en sus distintos ámbitos. A título de ejemplo, se puede citar la iniciativa de la [Comunidad Islámica de Sant Joan Despí que organizó una jornada sobre seguridad vial](#), en la cual, además de explicar la necesidad del cumplimiento de las normas de tráfico, se hizo especial hincapié en la necesidad de no sobre cargar los vehículos especialmente en los viajes a marruecos en la operación paso del estrecho por los problemas que presenta en la vía pública.

La Comunidad budista en España, a través de la [UBE](#) Unión Budista de España, tampoco presenta iniciativas institucionalizadas de seguridad vial, pero diferentes comunidades si han realizado algunas iniciativas dignas de mención. Es especialmente relevante la creación [del “casco budista” preparado por los monjes budistas del Garraf](#) como casco portador de paz.

Por parte de la Iglesia de Jesucristo de los Últimos días (mormones), no conozco ninguna iniciativa en materia de seguridad vial a nivel nacional, pero sí que a nivel internacional existen actuaciones especialmente relevantes. Este es el caso de Santo Domingo, donde en determinadas fiestas religiosas se usan las creencias para dar a conocer la necesaria observancia de la seguridad vial. Tal es el caso de la [conmemo-](#)

[ración de la Semana Santa a través de la seguridad vial](#). O bien, otras iniciativas tales como [“tu familia te espera”](#).

| ÁREA N° 9 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
|---|---|
| víctimas | Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La atención en el accidente • Después del accidente • Las asociaciones de víctimas | |

El uso de la religión en materia de creación de materiales para la seguridad vial ha constituido una de las campañas más exitosas que nunca se han desarrollado y ha dado lugar a la iniciativa denominada [“invitados a su propio funeral”](#) se ha desarrollado en varios países y en diferentes momentos, con un éxito relevante. Los creyentes acuden a la ceremonia religiosa sin conocer que lo que se está celebrando es su propio funeral. Resulta especialmente impactante.

Este claro ejemplo evidencia lo que es más que conocido, las Iglesias, Confesiones o Comunidades religiosas que, atienden a los accidentados de tráfico y a sus familias ante las verdaderas catástrofes humanas que se dan en la práctica tras los accidentes: personas fallecidas, en ocasiones familias enteras sufren la tragedia resultando todos finados, o quedando menores o padres absolutamente marcados para todas sus vidas. También las entidades religiosas son testigos de las discapacidades asociadas a los accidentes de tráfico, sonde las personas que mantienen la vida después de un trágico accidente siguen siendo miembros de las Iglesias y se constituyen en ejemplos visibles ante la comunidad de lo que ocurre tras un fatal accidente de tráfico.

Las Iglesias, Confesiones y Comunidades religiosas constituyen agrupaciones de personas que dan testimonio de sus propias vidas y los accidentes de tráfico suponen un duro golpe para las personas que los sufren, pero también, para la propia comunidad en la que se insertan las personas. De ahí que la tención pastoral en todas sus vertientes supone también la asistencia religiosa de las personas damnificadas en un accidente de tráfico.

Por lo que la atención tras el accidente es una labor de todas las confesiones religiosas que, en muchas ocasiones, pueden subsistir económicamente gracias a las ayudas económicas de la propia comunidad religiosa.

| ÁREA N° 11 | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN |
|---|---|
| Coordinación y participación | Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes |
| Ámbitos de intervención: <ul style="list-style-type: none"> • La participación de la sociedad civil • La coordinación entre administraciones • La acción internacional | |

Toda la labor señalada en los apartados anteriores debe reiterarse en éste, ya que

las Iglesias, Confesiones y Comunidades religiosas, así como las Federaciones de estas y los entes creados desde las diferentes entidades religiosas que forman parte de la sociedad civil. Las entidades religiosas no son entidades ajenas a la sociedad y forman parte de la acción social para la lucha contra la lacra por accidentes de tráfico y, tal y como se ha señalado anteriormente, forman parte de la estructura civil inserta en los órganos administrativos para interactuar con la Administración en la mejora de la Seguridad vial (nos referimos al [Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial](#)).

4. CONCLUSIÓN

En definitiva, la labor de las confesiones religiosas en esta materia es uniforme. Los buenos creyentes de cualquier confesión religiosa defienden la vida y la de los demás, y por ello la convivencia pacífica de las personas, donde las acciones en la carretera que potencialmente pueden dañar la vida son consideradas como actos culpables contra la propia condición humana, contra la dignidad de la persona. De esta forma, las confesiones religiosas trabajan por la mejora de la seguridad vial, por qué nadie mejor que esas Iglesias, Confesiones o Comunidades religiosas son capaces de reconocer el dolor cuando celebran ritos funerarios por el fallecimiento de personas o reciben el dolor de las personas cuyas vidas han quedado gravemente marcadas por la imprudencia de personas que han llegado a protagonizar terribles accidentes de tráfico.

Esas normas que los sujetos aceptan en función de su propia conciencia, y no por el temor a la sanción, son las que mejor se cumplen, y en este caso, las creencias religiosas pueden ser y son un motor de primer orden en el cumplimiento y acatamiento de las normas de tráfico y mejora de la seguridad vial.

Esta materia puede y debería configurarse en los próximos años en un ejemplo claro del principio de cooperación entre asuntos de común interés entre el Estado y las Confesiones religiosas.

5. AUTOEVALUACIÓN

1. Defina Seguridad vial
2. ¿Por qué deben estar presentes las confesiones religiosas en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial?
3. ¿Cuál sería el marco jurídico habilitante de la Dirección General de Tráfico para suscribir convenios con las Confesiones religiosas para colaborar en el desarrollo de la seguridad vial?

4. ¿La dignidad de la persona humana por qué puede ser la base para sostener la competencia de las Confesiones religiosas en materia de seguridad vial?
5. Describa iniciativas de las Confesiones religiosas en materia de seguridad vial.
6. Analice el decálogo de la Iglesia Católica frente a los derechos y libertades recogidos en la Constitución aplicables a la seguridad vial.

6. BIBLIOGRAFIA

AYALA CAZORLA, J. A., *La protección penal de la seguridad vial* (Tesis doctoral dirigida por Demetrio Crespo, E.). Universidad de Castilla-La Mancha (2014).

BARAK, A., Human Dignity, *The Constitutional value and the Constitutional Right*, Cambridge University, 2015.

Elvik, R., Vaa, T., *El manual de medidas de seguridad vial*, Madrid 2006.