



Dialogando con nuestros lectores

Los accidentes de tránsito y la moral

Ante el número y gravedad de los accidentes de tránsito, aun entre nosotros, se me ocurre preguntar ¿no tiene la moral nada que decir sobre el particular?

Contestamos a la pregunta transcribiendo la entrevista que sobre este asunto reportó el semanario del Vaticano L'Osservatore della Domenica, 29, 7, 1956, con Mons. Pedro Palazzini, profesor de Moral del Ateneo Pontificio Lateranense:

I—¿En qué clase de pecado se puede clasificar la falta de los responsables de las tragedias automovilísticas?

—Muy sencillo. Como ya lo ha publicado Ud. en su semanario, se trata de la violación del quinto Mandamiento del Decálogo: "No matarás", que no solamente prohíbe la muerte, pura y sencillamente, sino además toda lesión, mutilación, provocación de traumatismos psíquicos, etc., en perjuicio propio o ajeno.

El respeto de la vida y de la integridad corporal es un principio de moral natural, al que la Revelación no ha añadido gran cosa, tan claro es en sí mismo.

Sin embargo, en los accidentes de tránsito, no se trata normalmente de muerte o de lesiones directas en el sentido de que el acto que provoca el accidente (gran velocidad, inobservancia de las leyes de tránsito) no pretende una relación directa con el efecto que ocasiona la muerte o cualquier herida sino que provoca la muerte o la herida por circunstancias accidentales.

II—Es decir que normalmente no se trata de muerte directa sino indirectamente. Luego puede a veces causarse la muerte también directamente. ¿Cuál es la gravedad del pecado en los dos casos?

—Comienzo por responder a la segunda parte de la pregunta.

Un pecado no puede ser valorado exactamente sino es examinando las circunstancias concretas en las que se ha cometido.

Hablando en teoría, podemos formular tres hipótesis:

a) La primera hipótesis es la del homicidio plenamente voluntario (muerte directa): el automovilista lanza su vehículo contra el peatón para matarlo. Este caso es raro, pero por desgracia está registrado en las crónicas criminales de ladrones de automóviles, etc.

b) La segunda hipótesis es la del automovilista, motociclista o ciclista que por negligencia más o menos grave (inobservancia de las leyes de tránsito, gran velocidad, estado de ebriedad, etc.), provoca el accidente causando la muerte o heridas. Nos encontramos ante una muerte, lesión o mutilación indirectas, en presencia de un homicidio o de una acción culpable que ocasiona una herida.

El grado de la falta está en proporción de la negligencia, de la inobservancia y de la temeridad a las que se abandonó.

La mayor parte de los accidentes de tránsito suceden por esto.

c) La tercera hipótesis que, según me parece, no entra directamente en el cuadro de esta entrevista es la siguiente: a pesar de todas las precauciones tomadas y fuera de toda responsabilidad moral, aunque fuera mínima, sobreviene el accidente.

En este caso no hay ninguna falta moral, aunque exista una responsabilidad jurídica.

III—Dado que la responsabilidad jurídica en esta materia trae consigo la obligación de reparar los daños causados, ¿existe igualmente esta obligación en conciencia? En consecuencia ¿qué valor tienen en conciencia las leyes civiles que reglamentan la reparación de los daños en materia de accidentes de tránsito?

—En conciencia nace también la obligación de la reparación a consecuencia de todo hecho o de toda acción de un ser libre que haya ocasionado un daño al prójimo. En los accidentes típicos de tránsito (primera y segunda hipótesis enunciadas más arriba) existe efectivamente un daño causado injustamente. Por lo tanto hay obligación de reparar.

Es verdad que la vida y la integridad corporales no son bienes que puedan ser recuperados en sí mismos por el hombre, pero lo pueden y lo deben ser en sus consecuencias de carácter económico (inhabilidad temporal o permanente para el trabajo; cesación de toda ganancia por causa de la muerte del jefe de familia, etc.)

Esta es la razón por la que las leyes civiles que determinan la reparación de los perjuicios causados obligan en conciencia.

En consecuencia, el que después de haber provocado el accidente, se sustrae por la huida a sus responsabilidades, sean materiales o económicas, comete un robo: peca, por lo tanto, no solamente contra el quinto, sino también contra el séptimo Mandamiento del Decálogo.

Todo el que se sirve de testigos falsos o altera deliberadamente las circunstancias del accidente para cargar sobre otro sus propias responsabilidades, comete igualmente un robo, sustrayéndose a la reparación de los perjuicios y, además, comete un pecado de calumnia contra el prójimo.

La actitud la más cristiana, una vez sobrevenido el accidente, es la de socorrer al herido, prestar toda ayuda al infortunado y aceptar su parte de responsabilidad tal cual resulta de la realidad objetiva de los hechos.

El legislador civil, también él, trata con mayor indulgencia al autor del accidente cuando ha dado prueba de su comportamiento humano.

IV—¿Hay también para estos pecados la obligación de no ponerse en ocasión de pecar?

—Naturalmente. Por lo tanto mientras no se sepa conducir bien, no puede uno arriesgarse a conducir un carruaje. Cuando uno se encuentra en condiciones físicas o psíquicas anormales (estado de ebriedad, de inconciencia, de fatiga excesiva, etc.), no puede meterse a conducir un automóvil, porque sería exponerse a cometer un homicidio o suicidio o las dos cosas a la vez.

En lo tocante al código de tránsito hay que decir que reviste una importancia fundamental para la salvaguardia pública, especialmente hoy, por razón de la multiplicación de los carruajes motorizados. Tales son los artículos que reglamentan las preferencias, la velocidad, los cruces, la dirección, etc. Violarlos deliberadamente es exponerse al peligro indicado más arriba.

V—¿Y hay en esta clase de pecados problemas de cooperación al mal?

Ciertamente, y en primer lugar de parte de los protectores del orden público.

El derecho a la vía que se viola por quien quiera que provoca un accidente de tránsito, con peligro de acarrear la muerte o al menos de atentar contra la seguridad personal, es un derecho que tiene todo hombre, no importa frente a qué otro hombre o también frente a la sociedad, el Estado y la autoridad pública. Y puesto que el Estado cuenta entre sus fines el de asegurar la salvaguardia de los ciudadanos, está obligado a intervenir con medidas adaptadas a los tiempos, lugares y circunstancias.

La repetición de los accidentes de tránsito con cierta frecuencia puede ser una señal de insuficiencia o de falta de adaptación de las medidas en vigor: es necesario, entonces, remediar esas faltas eficazmente con nuevas leyes que respondan mejor, en adelante, a las exigencias del momento.

También puede ser —y lo es la mayoría de las veces— una señal de poca vigilancia en la aplicación de las leyes, y en este caso también conviene intervenir.

De las responsabilidades de los legisladores hay que pasar de inmediato a la responsabilidad práctica de los encargados de velar la aplicación de las leyes de tránsito. Los agentes de la policía de tránsito que por pereza o por otro motivo dejan pasar impunemente las infracciones de las leyes de tránsito, especialmente las que son efecto de una palpable indisciplina, faltan a su deber y gravemente si la negligencia es habitual, puesto que concurren a crear un clima propicio a los accidentes de circulación que, en virtud de su cargo, deben prevenir.

Aquí como para todo problema moral y para todo lo concerniente tanto a los conductores de automóviles como a los agentes de ruta, los peatones, etc., a la base de todo conviene asegurar una buena educación de la conciencia individual y colectiva.

Todo el que posee un sentimiento justo del valor de la vida humana, de la suya propia y la del prójimo, no se arriesga en aventuras que pueden terminar en accidentes mortales. Este tal vez sabe demasiado bien las responsabilidades que asume delante de Dios y su conciencia y delante de la sociedad.