



LA MORAL Y EL VOLANTE

Manuel Velázquez, S. J.

DESDE no hace mucho tiempo una oleada de noticias tristes nos informa de las vidas que está costando el tráfico rodado. El fino sentido de responsabilidad que enaltece a la dignidad humana ha reaccionado con energía y lanzado su alerta. Estadísticas en los países más civilizados pormenorizan en cifras y porcentajes minuciosos las principales causas y número de víctimas; por cierto, a nuestra Patria la sitúan con preferencia en tan lamentable campeonato. El Estado crea nuevos servicios de vigilancia y protección de la carretera y urge la adaptación de las vías de comunicación a las

exigencias de los actuales vehículos. En Francia, Países Bajos, EE. UU., Canadá, varios Obispos han escrito sobre este nuevo problema y en el examen de conciencia para sus súbditos diocesanos han recordado la responsabilidad de violar las leyes del tráfico. Va entrando en las escuelas el instruir al niño en las obligaciones del peatón. Campañas de la prudencia, semanas de seguridad, propaganda preventiva, despiertan la atención sobre esta "epidemia" de nuestros días. El Apostolado de la Oración el pasado mes de julio, invitó a los católicos para que rezaran con esta intención: "Que todos, por senti-

miento de justicia y caridad, procuremos evitar los accidentes del tráfico". El inmortal Pío XII habló repetidas veces sobre el tema, y el actual Pontífice SS. Juan XXIII, el 8 de marzo de 1959, dirigió una cálida exhortación a los propietarios y conductores de automóviles.

El tema merece atención. Examinémosle a la luz de la moral cristiana.

Conducir y su moralidad

El hombre se ha socializado y es consciente de que presta un servicio a los demás mientras va al volante, porque sabe lo que significa en la vida actual un camión o un automóvil. También encuentra en ello una digna satisfacción al ver sometido bajo su voluntad el fruto de su ingenio y de su esfuerzo.

En esta valoración abstracta, amplia, universal, el conducir ocupa uno de los peldaños por los que el hombre asciende hacia Dios a través de lo visible; es decir, tiene una moralidad buena. Pero adaptando lo conceptual a realidades concretas, surgen exigencias de índole circunstancial, psíquico-somático, comunitarias, que limitan los campos y polarizan los valores del hombre para una actividad determinada. Y así, aunque muchos quieran conducir, unos podrán hacerlo y otros no.

Analicemos el concepto para delimitar lo que es conducir de lo que no es. Entendemos por conducir el manejar con seguridad y competencia un vehículo. Por tanto ofrecen dudosa garantía en el volante los que faltan a esta trilogía: Manejar = habilidad, seguridad, competencia. Si el fallo es fundamental bajo su triple aspecto, para esa persona el conducir, o mejor, tratar de imitar a los que conducen, es sumergirse en una ocasión próxima y continua de suicidio y homicidio. Es una verdadera inmoralidad. *No conduzca*. Si las deficiencias son parciales, esporádicas, la inmoralidad de la audacia es más difícil de discernir. Tampoco olvidemos que la capacidad de nuestras facultades

para una actividad determinada no se detecta en su plenitud inmediatamente, sino en progresivo desarrollo más o menos prolongado conforme sea la necesidad, aplicación, cualidades, del sujeto que se experimenta en ella. Muchos, desde el primer momento parecen nacidos para el volante. Otros con grandes fallos en los comienzos, bajo una mano experta llegan a situarse muy alto. Otros, ni con explicaciones, horas de entrenamiento, pequeños accidentes, (de los grandes difícilmente se sale) llegan a ser una medianía en la carretera. Estos retírense a tiempo (1).

Otro factor que agrava la situación, es lo atractivo del conducir. Seduce y excita nuestra sed de dominio el ver que un vehículo, (grato y cómodo por demás en otros mil motivos) responde con obediencia ciega a un suave pisar un pedal, girar el volante y todo esto sumergiéndonos poco a poco en el ebriante vértigo de la velocidad, de la admiración de los que nos contemplan. Mientras que en otro orden de cosas nos parece absurda la actitud del que vg., se le ocurriera entrar en un laboratorio y dijera al químico: "Déjeme preparar una mezcla explosiva", en el automóvil es frecuente el "déjame conducir un rato" cuando apenas ha precedido la más remota preparación. Gran número de accidentes tiene esta causa. Añádase a esto lo que en la realidad siempre se da. Las sucesivas y momentáneas circunstancias que ofrece el tráfico intenso y que exigen una tensión serena pero extrema, llevando consigo responsabilidades serias para el conductor. Por vehículo entendemos lo que interpretan los organismos técnicos en la materia: un artefacto capaz de circular por las vías públicas (2).

(1) Desde el punto de vista jurídico basta para poder conducir poseer carnet. Nos estamos desenvolviendo en un plano más radical, que trasciende las legalidades humanas y apunta derecho al hombre en su sentido más pleno. Prescindimos por ahora de enjuiciar el criterio que rige en España en el examen de conductores. ¿Es estrecho? ¿Es ancho? ¿Es inadecuado?

(2) Art. 4 a) del Código de Circulación.

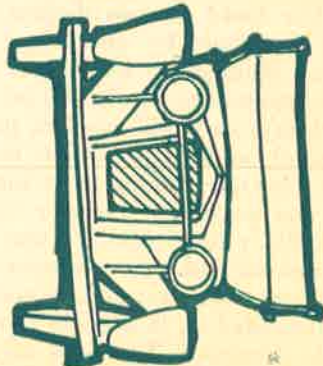
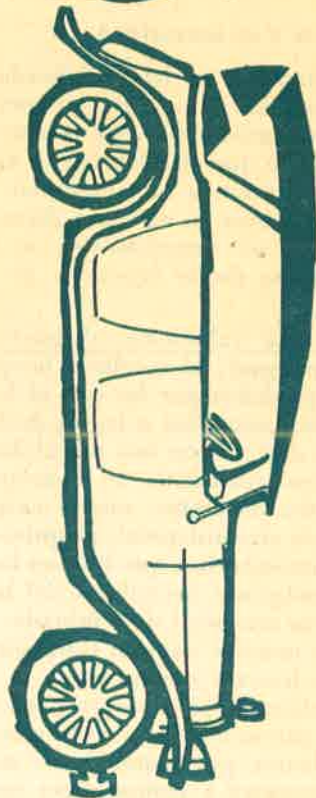
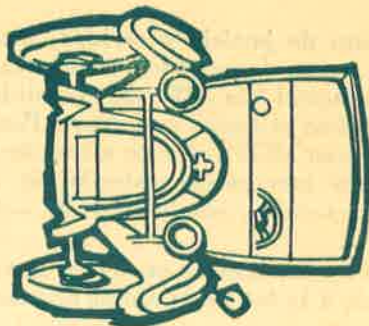
Legislación sobre el tráfico

Es un hecho que toda actividad humana tiene que realizarse en un orden, y que para mantener ese orden dada nuestra contingencia es necesario una autoridad. Damos por supuesto y aceptado el origen divino de toda legítima potestad y los principios generales de moral sobre las leyes humanas (3). Considerando en concreto las del tráfico, convenzámonos del valor positivo que tienen. Su conjunto legal está embebido en los criterios de una sana ética y su cumplimiento es el medio más eficaz para lograr su fin: el recto uso de la carretera y de los vehículos con seguridad para todos los usuarios, peatones y automovilistas, con la orientación universal del bien común. Por tanto, al conductor que las ignorara, dadas las tristes consecuencias que acarrea a la sociedad su incumplimiento, se le podría imputar una responsabilidad grave, parecida a la que tendría el médico que ejerciera su carrera sin saber medicina.

Como es lógico, no todos los artículos del Código de Circulación tienen la misma importancia; pero los que son el centro neurálgico para una circulación sin accidentes, el conductor los debe llevar tan metidos en el alma como el Padrenuestro. Por ejemplo, todo el Cap. II sobre *normas generales de circulación*. Su art. 37 habla de la señalización de las vías en reparación, pero también se debe avisar el mal estado de las que no permiten un tráfico seguro, y conservar en todas un balizamiento eficaz.

Una consideración delicada sobre los artículos 49 al 51, y en oblicuo el 193, referentes a la asistencia de las víctimas de los accidentes. Aunque en las estadísticas no he encontrado este matiz, me consta por los facultativos de los puestos de socorro, que en estos casos la gravedad de las consecuencias frecuentemente se debe más al abando-

(3) Conf. Rom. 13, 1-2 y Summ. Th. Mor. Noldin-Schmitt I, nn. 108 ss. 1957; Theol. Moral. Summa. Zalba. 1957 I, nn. 560 ss.



no de la víctima que a los efectos en sí del atropello. Nunca nos cansaremos de recordar la grave obligación de caridad siempre, y de justicia con frecuencia, que todos tenemos de asistir al prójimo en grave o extrema necesidad, y más si por desgracia hemos sido los causantes. Recordemos la parábola del buen samaritano. Recordemos que siempre será más terrible provocar la justicia de Dios, que soportar la de los hombres.

En el Cap. III sobre circulación de peatones, impresionante la ignorancia del art. 66, que obliga a caminar por la izquierda en las vías interurbanas (4). Todo el Cap. V concentrando sobre los conductores de automóviles las obligaciones del Cap. II y añadiendo algunas que les son propias. El Cap. VII cuyo conocimiento es vital para los ciclistas. La prensa diaria califica de "lo más parecido a un suicida" al ciclista que no lleva luces en su máquina (art. 144, a) núm. 2). Deben circular "lo más cerca que sea posible... a las aceras" y "Queda prohibido que estos vehículos marchen en posición paralela cuando circulen dos o más"... (art. 133 a) y e). Finalmente, dada la potencia de los proyectores, la velocidad de los vehículos, y los perniciosos efectos del deslumbramiento que inutiliza al conductor por unos segundos, téngase muy presente el Cap. IX con sus recientes modificaciones sobre el alumbrado de los vehículos, y obsérvense con fidelidad todos sus artículos (5).

En cuanto a lo defectuoso del Código no es esta la ocasión de una sana crítica; sería materia de un posible

(4) No puedo menos de elogiar la labor de muchas parejas de la Guardia Civil cuando las he visto instruir a los ciudadanos de sus respectivos puestos sobre esta sencilla y beneficiosa obligación de los peatones.

(5) Puede interpretarse mal, o por lo menos no quedar claro, lo preceptuado en los arts. 144 b) 5, y 147 e) sobre el uso de las señales ópticas. La solución diáfana la da D. Manuel Arias Paz, conocidísimo en el campo del automóvil por su imponderable labor didáctica y relevantes cargos desempeñados. Véanse sus declaraciones: «Ya», 9 agosto 1959.

artículo. Con todo, no están mal desde aquí unas palabras de estímulo a tanta comisión especializada surgida con la más cálida de las voluntades ante un problema urgente y vital para la nación y que después, el viento de los días, meses o años, se encarga de enfriar paulatinamente...

Responsabilidad Moral del Conductor

Es evidente que la tiene. Ciertamente el hombre mientras conduce no intenta borrar vidas del censo, pero como de hecho son tantas las que desaparecen bajo el capítulo automóvil, estamos obligados a meditar sobre el problema. Excepto en los fallos de la máquina, (teóricamente sólo ésto debía ser el motivo de los accidentes) las demás causas tienen una motivación humana, implican una responsabilidad. Ahora bien, si este número fuese bajo, sería absorbido en el margen de tolerancia que se concede a nuestra contingencia. Pero como sucede exactamente al revés, hay que despertar de nuestro letargo. Un conductor que ha visto el cartel "CEDA EL PASO" y entra en una vía principal sin la prudencia debida, puede tener la fortuna (en realidad es verdadera Providencia) de que en ese momento no venga nadie y se enrola sin más en la gran arteria. El quizás no se ha dado cuenta y, sin embargo, su actitud ha sido verdaderamente criminal, porque si en ese momento un ómnibus lleno de viajeros, por evitar la colisión vuelca o arrolla a una veintena de pacíficos transeúntes, nadie niega que la causa ha sido una imprudencia, y las consecuencias perfectamente imputables a ese desaprensivo a quien también afecta el riesgo. Hay que desterrar de la conciencia del automovilista un error funesto en la interpretación de la responsabilidad. Ordinariamente se piensa así: El Código son unas normas establecidas por el hombre para que la cosa marche mejor... yo tengo bastante prisa y sería demasiada coincidencia encontrarme con la pareja... La realidad es más seria y trascendente: La ley natural a

todos nos dice no matarás, y Dios la sancionó con un precepto. Ahora bien, ante el formidable desarrollo de la civilización resulta difusa la aplicación de los principios universales de moral en la coordinación de tantas interferencias, y el innato sentido social del hombre ha descubierto que, en estas normas aparentemente triviales, está especificado, puesto al día para una actividad concreta, el gran precepto universal: No matarás. Este es el verdadero sentido de las leyes del tráfico.

Motivos de esta grave responsabilidad

Primero. El gran número de accidentes y las víctimas que origina el automóvil. Ante la solidaridad humana no puede quedar en sólo triste noticia los 2.524.000 heridos y 38.700 muertos por accidentes de tráfico durante 1958 en EE. UU. Solamente en las fiestas de Año Nuevo murieron allí 471 personas, es decir un promedio de 6 muertos por hora, a consecuencia de accidentes de tráfico.

El automovilismo británico paga una contribución anual de unas 6.000 vidas y 300.000 son hospitalizados a causa de estos accidentes. Cada fin de semana suele resultar un balance de 50 - 60 muertos y 2.500 - 3.000 heridos.

En Francia un fin de semana en julio, 38 muertos. El balance anual es de unos 8.760 muertos; un promedio de 24 al día. Cada hora muere un francés atropellado o entre hierros retorcidos. De 2.500 accidentes, 500 por exceso de velocidad; 450, negligencias y descuidos; 175, infracciones al C. de C.; 200, imprudencias de los peatones; 975 sin clasificar y sólo 200 por defectos técnicos o mecánicos; considerando éstos como inevitables, los 2.500 restantes se deben a excesos, negligencias e ilegalidades.

¿Y en España?

Según la estadística publicada por la O. M. S. en 1955 (6), hay en nuestra Patria 91 habitantes por automóvil, y en EE. UU. tres. Por los accidentes re-

gistrados en cada respectivo país, cada millón de automóviles mata en España 1.283 peatones, y en EE.UU. 129. Aproximando la proporción habitante-automóvil de España, a la de EE.UU., deduzca el lector la impresionante cifra de víctimas que nos correspondería. Si no nos enmendamos, obligaremos al mundo entero a hacer esta asociación de ideas: Español = asesino en el volante.

Prescindiendo de las catastróficas perturbaciones que causa en la familia, economía nacional y del trabajo, el montón de vidas que desaparece diariamente bajo las ruedas, presentamos a la consideración de todos lo que arrojan las estadísticas, incompletas por defecto, como advierten los mismos organismos que las publican.

Impresionante esquila mortuoria recordándonos nuestra culpabilidad en la carretera.

Segundo motivo: La energía con que han hablado quienes representan al hombre en su dimensión más trascendental. "El automovilista imprudente, o se expone a sí mismo o expone a otros a la muerte o heridas sin que su conciencia le reproche. Sin embargo, ¿no hay, acaso, otras obligaciones morales, fuera de no blasfemar ni robar?" (7).

"El conductor o el peatón debe tener en cuenta que esa grave responsabilidad puede ser extrema si las víctimas tienen cargas de familia". (Monseñor Gaudel).

El Cardenal Cushing, Arzobispo de Boston, exhorta a sus feligreses a "Hacer una oración cada vez que salen de viaje para que la Providencia los libre del peligro; y acordarse en último término que es la *ley de Dios* y no sólo el Código de la Circulación al que obedecen. Es algo muy serio conducir y no podemos correr el riesgo de exponer vidas humanas".

El Obispo de Toulon señala en su pastoral que deben ser acusadas en con-

(6) Organización Mundial de la Salud.

(7) P. PAQUIN S. I. en «Relations», junio 1958.

infantil un impacto de responsabilidad del tráfico. En el acto tendremos buenos peatones, y en un futuro próximo disciplinados conductores. Parecería una nota de humor, si preguntáramos a los directores de Institutos, academias y colegios (incluidos los de religiosos y religiosas) qué métodos "han usado" para instruir a sus alumnos en esta materia. La idea no es original. Data de la primitiva redacción del Código de la Circulación, aprobado por la autoridad de la Nación el 25 de septiembre de 1934 (10). Nuestra actitud a este respecto, es reflejo de otras que exigen sonrojo y enmienda si queremos conquistar altura.

"Quien trata con hombres debe estar lleno de respeto al hombre", (11) y al conductor le cae de lleno este consejo de Pío XII. La fantástica perspectiva de una autopista europea o yanqui nos hace gozar por la serenidad de su estética, la dinámica de su trazado, la firmeza, seguridad y finura de su construcción... Los modernos automóviles y las filigranas de su técnica son la admiración de entendidos y profanos... Y sin embargo, al que ha creado todo eso y lo ha incardinado en la vida, no respetamos sus derechos y le atropellamos. Aunemos los que, sin darnos cuenta, ha tirado por diversas direcciones: Un sano y provechoso desarrollo técnico, y junto a él, vivificándolo todo, un alto grado de perfección moral.

Vivamos como consigna en nuestro kilometraje, estas sentidas palabras

(10) El art. 7 del C. de C. dice así: «El profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, están obligados a enseñar a sus alumnos las reglas generales de circulación y la conveniencia de su perfecta observación, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, subir en la parte posterior de los vehículos y topes de los tranvías, etc. El Ministerio de Educación Pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto».

(11) Pío XII a la Industria Cinematográfica Italiana. AAS 47 (1956) 501.

también de Pío XII, que constituyen un verdadero programa de espiritualidad profesional: "no olvidéis de respetar a los usuarios de la carretera, de observar la cortesía y la lealtad hacia los demás conductores y peatones y demostrarles vuestro carácter servicial. Poned vuestro orgullo en saber dominar una impaciencia a menudo muy natural, en sacrificar, quizá, un poco vuestro sentido del honor para hacer triunfar aquella gentileza, que es signo de verdadera caridad. No solamente podéis así evitar desagradables accidentes, sino que contribuiréis a hacer del automóvil un instrumento mucho más útil para vosotros mismos y para los demás, capaz de procuraros un placer de la mejor clase". (12)

Que en la riente primavera que se nos abre, un río de vida sobrenatural corra por nuestras carreteras, y como fruto de "hombres nuevos" (Eph. 4,24) satisfagamos el deseo de nuestro querido Pío XII: "Queremos... que una opinión pública mejor educada hará reinar sobre las carreteras un clima de cortesía, de moderación y de prudencia conforme a las mejores tradiciones de la civilización cristiana". (13).

Oración del automovilista

"Dame una mano firme y un ojo alerta para que nadie sea herido cuando yo pase. Tú me diste la vida; que ningún ataque mío quite tu don ni lo hiera. Protege a todos los que están conmigo, Señor, de los horrores del fuego y del accidente. Enséñame cómo debo guiar el coche para proteger a los otros y no permitas que por correr olvide la belleza de tu mundo, para que pueda continuar mi camino con alegría". (Eccl. 1954, II, 694).

(12) Pío XII a los Socios del Automóvil Club de Roma. Osservt. Rom. 14 abril 1956.

(13) Confr. Nota 8. Recomendamos la lectura de los discursos citados. Son un verdadero poema digno del «Pastor Angelicus» ensalzando la espiritualidad que puede vitalizar esta actividad del hombre.

Accidentes de tráfico y número de víctimas en España durante los años indicados (I).

1955 (2)	N.º de accidentes	Por, Infrac. al c. c.	%	MUERTOS	HERIDOS	OBSERVACIONES
En carretera	2.369	1.288	53'93	493	2.897	De ellos 40 niños muertos y 76 h
núcleos u (3)	5.045	no consta		69	1.807	> 7 > > 114 h 30 Ayul. no enviaron datos
1956 En carretera	2.738	1.978	72'24	527	3.684	" 53 > > 82 h
> n urbanos	11.248	n. c.		149	5.763	> 17 > > 607 h 25 " " " "
1957 En carretera	3.368	2.231	66'24	675	4.397	> 50 > " 104 h.
> n urbanos	15.536	n. c.		223	11.070	> 33 " > 538 h 32 " " " "
1958 En carretera	8.054	5.000	62'08	970	9.069	> 93 > > 301 h
> n urbanos	17.376	n. c.		256	13.558	> 25 " > 1.285 h, 16 > " > >
Totales	65.734			3.362	52.245	278 3.107

Accidentes clasificados por CAUSAS

Infrac. C. C. (cf. cuadro superior)	1955	56	57	58 (4)	1955	56	57	58
Impericia, cansancio, negligencia conductor	124	110	88		Deslumbramiento	14	12	13
Imprud. de la víctima	233	81	55		Obras en construcción o reparación	14	n.c.	5
Choque en paso nivel	14	7	15		Niebla	23	25	43
Deslizamientos	183	145	229		Nieve	10	13	16
Averías	482	508	599		Embriaguez del conductor	13	21	19
Ganado espantado o abandonado	91	72	100		Suicidios		2	
					Sin clasificar	84	84	121

Accidentes clasificados por CLASES

	1955	56	57	58 (4)
Choques	1.142	1.370	1.779	
Vuelcos	552	629	551	
Atropellos	429	527	615	
Alcances	18	20	n.c.	
Despidos y despistes	42	47	64	
Incendios	18	15	24	
Caídas desde el vehículo	29	50	55	
Sin clasificar	76	80	80	

Accidentes clasificados por TIPO de VEHICULO

	1955	56	57	58	1955	56	57	58	
Turismos	578	812	1.048	3.402	Carros (trac. ani.)	122	125	144	(348 v. trac. no mec.)
Camiones	1.412	1.646	1.837	7.445	Carros de mano	12	7	n.c.	
Omnibus	200	198	241	(386 y trol.)	Motos	329	404	653	1.077
Tranvías	5	3	4	9	Bicicletas	150	176	267	632
Trolebuses	4	2	4	(429 otros v. mec.)	Extranjeros	224	407	279	n.c.
					Sin clasificar	88	102	144	n.c.

(20 acc. F. C.)

- (1) Estadísticas publicadas por la «Inspección Central de Circulación y Transporte por Carretera, del M. O. P.» y «Boletín de Información del M. O. P.», cordialmente ofrecidas por D. Juan Espin, Ayudante de O. P. de la Jefatura de Granada.
- (2) En los resúmenes anuales... «nos estamos refiriendo solamente a los accidentes... de los cuales se dió parte y de los que... hay constancia oficial; el número real es seguramente mucho mayor» (B. I. del M. O. P., n.º 10, octubre, 1958, pág. 28).
- (3) «Según los partes recibidos de los Ayuntamientos, faltaron los de bastantes ciudades, entre ellas 30 capitales de provincias». (B. I. del M. O. P. nn. 19-20 jul.-agos. 1959, p. 42).
- (4) La estadística presenta una pormenorización tal de las causas en función de otros factores, que resulta imposible reducirlos a este esquema. (Cf. vol. 1958 de la I. C. de C. T. por C. del M. O. P., pág. 57).
- El vol. 1959 no se ha recibido todavía. La prensa publica un informe mensual de O. P. por el que el público ha seguido el fabuloso aumento de accidentes y víctimas en ese año.

PRUDENCIA

Si Vd. conduciendo no se pierde bache o piedra del camino, nunca llega a formarse idea del ancho de su coche, ni del radio de su dirección, ni de las proporciones de la velocidad para adelantar con seguridad o frenar a tiempo

le falta habilidad.

Si Vd., de noche, para cambiar de velocidad, hacer señales luminosas o poner la radio (ojo a la radio), le falta la memoria locativa de la situación del mando, manotea a ciegas unos instantes, deja de mirar a la carretera (fundamental) por mirar los mandos (siempre subordinados)

no tiene habilidad.

Si Vd. es por temperamento atolondrado, primero anda y después mira dónde pisa o a quién ha empujado, sus despistes al volante serán aumentados a la potencia de su motor

Le falta seguridad.

Si Vd. va “detrás” de su automóvil, es decir, ve que su coche anda y trata de dominarle, vira las curvas con retraso, frena pasado el peligro, se sorprende marchando por su izquierda . . .

le falta seguridad.

Si Vd. es poco apto para avanzar imaginativamente “delante” de su automóvil con un dominio espontáneo de la relatividad y dinámica de los cuerpos en movimiento

le falta seguridad.

Si Vd. se sorprende a sí mismo no sabiendo por dónde va, su “idea” le absorbe totalmente, hace metafísica por la calle, en el volante le pasará igual aumentando el riesgo

Le falta seguridad.

Si Vd. ante un momento de peligro se muerde la lengua, aprieta el volante ¡cierra los ojos! y le falta la serenidad y dominio suficientes para desplazar el pie unos centímetros y frenar a tiempo.

no tiene seguridad.

Si Vd. va “pescando” las faltas de los otros conductores, se enfrasca en conversación con los acompañantes, les mira a cada momento, atiende al cigarro

distrae su seguridad y la de ellos.

PRUDENCIA

PRUDENCIA

Si Vd. carece de ese "quid" psicológico para intuir un peligro, salvar un viraje, corregir un patinazo, incluir al niño detrás de la pelota

le falta seguridad.

Si Vd. sin darse cuenta que lleva un vehículo frena o acelera desmesuradamente, vira sin haberse situado y sin avisar, hace "eses" innecesarias y se "pica" fácilmente

no tiene seguridad.

Si Vd. es de temperamento primario y ante cualquier cosa que le impresiona reacciona como si fuera a pie prescindiendo de que le rodean automóviles

le falta seguridad.

Si Vd. carece del más elemental sentido de la mecánica, ignora en sus líneas generales lo que es el motor, el sistema de frenos, el mecanismo de la caja de velocidades o del diferencial,

le falta competencia.

Si Vd. ignora, o no repasa para refrescar su significado todas las señales del tráfico, semáforos, agentes

le falta competencia.

Si Vd. en esos momentos críticos que tiene el volante da un pisotón al acelerador pensando que es el freno o viceversa .

le falta competencia y seguridad.

Si Vd. conduce bajo los efectos del alcohol

es un monstruo disfrazado de hombre.

Si Vd. además de ser un excelente conductor sabe descubrir en los peatones a sus hermanos, sabe callar por el descuido ajeno, sabe recordar el Reino ante los niños juguetones, sabe ahorrar horas y horas de carretera al caminante solitario, sabe evitar el bocinazo a la pobre madre que hace cábalas en medio de la calle con el bolso en la mano

Vd. está cooperando desde el volante al mundo mejor que desea Cristo.

PRUDENCIA

PRUDENCIA

PRUDENCIA