

TROLLEYOLOGY: ¿DE QUIÉN ES EL DILEMA DEL TRANVÍA?

TROLLEYOLOGY: WHOSE TROLLEY DILEMMA IS IT?

Fabio Morandín-Ahuerma
Profesor Investigador de tiempo completo
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla
Complejo Regional Nororiental
Fabio.morandin@correo.buap.mx
México, Puebla

Recibido: 15 de abril de 2019

Aceptado: 13 de octubre de 2019

SUMARIO

- Introducción
- Philippa Ruth Foot
- Judith Jarvis Thomson
- Hans Welzel
- Karl Engisch
- Análisis
- Conclusiones

RESUMEN

El autor recobra las fuentes originales del llamado Dilema del Tranvía pues considera que existe confusión sobre quién es el autor original. Sostiene que no es Phillipa Foot como suele citarse comúnmente, ni siquiera Judith Thomson, sino que sus raíces son más lejanas y se encuentran en dos juristas alemanes: Hans Welzel y, aún antes, Karl Engisch. Propone que la solución al dilema está dada desde el Derecho positivo y no en especulaciones consecuencialistas.

ABSTRACT

The author recovers the original sources of the so-called Trolley Dilemma because he considers that there is confusion about who the original author is. He argues that it is not Phillipa Foot as it is commonly cited, not even Judith Thomson, but that its roots are more distant and are found in two German jurists: Hans Welzel and, even earlier, Karl Engisch. Proposes that the solution to the dilemma

is given from the positive law and not in consequentialist speculations.

PALABRAS CLAVE

Dilema del Tranvía; teoría del doble efecto; daño colateral; teoría causalista; teoría de la acción finalista.

KEYWORDS

Trolley Dilemma; double effect theory; collateral damage; causalist theory; finalist action theory.

INTRODUCCIÓN

Supongamos que un tranvía sin frenos se desplaza rápidamente. Más adelante hay cinco personas atadas a la vía principal sobre su curso actual. Hay un ramal que podría desviarlo hacia otra vía, sin embargo, hay otra persona atada a esa vía. ¿Se debería mover la palanca para salvar la vida de esas cinco personas, a costa de la vida de una? [Versión libre].

Este artículo pone de manifiesto que prevalecen dos confusiones respecto a la autoría del llamado *Dilema del Tranvía* (DT). La primera surge de creer que la filósofa británica, Phillipa Foot fue quien planteó el DT tal como se presenta actualmente, mientras que ella, únicamente, dibujó una referencia indirecta al problema. Sin embargo, es frecuentemente que sea citada como la autora original. En cambio, quien construyó el dilema actual, le dio su nombre y ofreció variables del mismo fue la

steer from one narrow track on to another; five men are working on one track and one man on the other; anyone on the track he enters is bound to be killed. In the case of the riots the mob have five hostages, so that in both the exchange is supposed to be one man's life for the lives of five. The question is why we should say, without hesitation, that the driver should steer for the less occupied track, while most of us would be appalled at the idea that the innocent man could be framed. It may be suggested that the special feature of the latter case is that it involves the corruption of justice, and this is, of course, very important indeed. But if we remove that special feature, supposing that some private individual is to kill an innocent person and pass him off as the criminal we still find ourselves horrified by the idea. The doctrine of double effect offers us a way out of the difficulty, insisting that it is one thing to steer towards someone foreseeing that you will kill him and another to aim at his death as part of your plan.

[Traducción libre: Supongamos que un juez o magistrado se enfrenta a alborotadores que exigen que se encuentre a un culpable de un determinado delito y que amenazan con tomar una sangrienta venganza en contra un sector particular de la comunidad. Al no saber quién es el verdadero culpable, el juez se ve a sí mismo como capaz de prevenir el derramamiento de sangre solo al formularle cargos a una persona inocente y ejecutarlo. Además de este ejemplo, se pone otro en el que un piloto cuyo avión está a punto de colapsarse decide si debe dirigirse desde un área más habitada a una zona menos habitada. Para hacer un paralelo se puede suponer que él es el conductor de un tranvía fuera de control que solo puede llevarlo de una estrecha vía a la otra; cinco hombres están trabajando en una y un solo hombre en la otra; cualquiera que esté en el camino morirá. En el caso de los disturbios, la turba tiene a cinco rehenes, por lo que, en ambos casos, se supone que

el intercambio debe ser la vida de un hombre por la vida de cinco. La pregunta es ¿por qué deberíamos decir, sin dudar, que el conductor debe dirigirse a la pista menos ocupada, mientras que la mayoría de nosotros estaría horrorizada ante la idea de que el hombre inocente podría ser ejecutado? Se puede sugerir que la característica especial de este último caso es que implica la corrupción de la justicia, y esto es, por supuesto, muy importante. Pero si eliminamos esa característica especial, suponiendo que alguien mate a una persona inocente y lo haga pasar por delincuente, aún nos horroriza esa idea. La doctrina del doble efecto nos ofrece una manera de salir de esa dificultad, insistiendo en que una cosa es dirigirse hacia alguien previendo que morirá (*intención oblicua*), y otra es que se dirija su muerte como parte del plan (*intención directa*).

Foot sólo quería analizar si era lícito o no salvar la vida de un mayor número de personas, causándole la muerte a otros. El llamado *daño colateral* que, por ejemplo, en escenarios militares queda justificado (USAF, 1998) pero que filosóficamente tiene mayores implicaciones que una interpretación meramente utilitarista. En el caso dilemático del juez, Foot se refiere a un sector de la comunidad al que se podría salvar, condenando a un inocente, por un delito que no cometió. Y, en el caso de los rehenes y de los trabajadores ferroviarios es nuevamente el dilema moral de salvar la vida de cinco personas a costa de la muerte de una.

Finalmente, Foot dijo que no es lícito salvar la vida de unos, matando a personas inocentes. Criticó la doctrina del doble efecto (DDE) y señaló que, una cosa es que muera alguien de manera accidental, como un daño colateral oblicuo, y otra cosa es que exista la *intención* de hacerle daño a alguien deliberadamente, así sea por una causa presumiblemente justa.

En el caso del aborto que analizó, supuso que la muerte del feto es inminente, ya sea porque se trate de un aborto *profiláctico*, por ejemplo, para salvar la vida de la madre; o ya sea deliberadamente por no querer asumir las responsabilidades inherentes a la maternidad; el resultado siempre será el mismo: por lo

haga. Observar es ser espectador, en cambio conducir es ser protagonista.

En una versión se refiere a un *paseante*, un testigo impersonal, alguien que ve cómo el tranvía se precipita contra las personas. Hay un interruptor o cambio de agujas [*Switch*] con el que se puede variar el curso de la acción.

Thomson además implantó un nuevo dilema al que denominó *Dilema de la pasarela* o *Dilema del puente*, conocido también como *Fat*. Ahora, nuevamente el participante entra en el conflicto de salvar a cinco personas a costa de la vida de un inocente; Sin embargo, en esta ocasión, el inocente es un hombre gordo sobre un puente que, si es empujado hacia abajo sobre las vías, detendrá con su cuerpo la marcha del tranvía y salvará la vida de las cinco personas amarradas. Un dilema de Thomson, por demás hipotético, pero que pretende demostrar que quienes estaban de acuerdo en mover el curso del tranvía en *testigo en el cambio de agujas*, ahora no están tan seguros de su decisión, a pesar de que debería ser el mismo cálculo: salvar cinco vidas a costa de sacrificar a una.

- (5) Consider a case-which I shall call Fat Man in which you are standing on a footbridge over the trolley track. You can see a trolley hurtling down the track, out of control. You turn around to see where the trolley is headed, and there are five workmen on the track where it exits from under the footbridge. What to do? Being an expert on trolleys, you know of one certain way to stop an out-of-control trolley: Drop a really heavy weight in its path. But where to find one? It just so happens that standing next to you on the footbridge is a fat man, a really fat man. He is leaning over the railing, watching the trolley; all you have to do is to give him a little shove, and over the railing he will go, onto the track in the path of the trolley. Would it be permissible for you to do this? (Thomson 1985, pág. 1410).

[Traducción libre: Considere un caso, que llamaré Hombre Gordo, en el que usted está parado en un puente peatonal sobre la vía del tranvía. Usted ve al tranvía que se abalanza por la vía, fuera de control. Usted se da la vuelta para ver hacia dónde se dirige el tranvía, y

hay cinco obreros abajo en los rieles a la salida del puente peatonal. ¿Qué hacer? Como es un experto en tranvías, usted sabe que hay una forma de detener que vaya fuera de control: dejar caer un peso muy pesado en su camino. ¿Pero dónde encontrar uno? Da la casualidad de que, parado junto a usted en el puente peatonal, hay un hombre gordo, un hombre realmente gordo. Él se inclina sobre la barandilla, mirando el carro; todo lo que tiene usted que hacer es darle un pequeño empujón, y romperá el barandal, cayendo a los rieles en el camino del tranvía. ¿Sería permisible para usted hacer esto?].

Como se puede observar, el *método* de salvar a las cinco personas cambió. Ya no se trata de oprimir un botón o mover una palanca hacia una vía donde está la otra persona; aquí es el participante quien *debe*, por su propia mano, hacer contacto con la persona obesa y empujarlo para que caiga a las vías del tranvía y, supuestamente, detenga su paso. Según Thomson (1985) esta variable hace que quienes estaban de acuerdo en desviar el tranvía, cambien de opinión o no estén tan seguros de continuar apoyando un criterio utilitarista para salvar a los cinco.

HANS WELZEL (1904-1977)

Hans Welzel, jurista alemán, en su artículo Zum Notstandsproblem [El problema de la emergencia] publicado en la revista Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft [Revista de Derecho penal] hizo, antes que Thomson y antes que Foot, una reflexión alusiva al DT. El dilema que presentó fue el siguiente:

- (6) Ein Güterzug droht wegen falscher Weichenstellung auf einen vollbesetzten stehenden Personenzug aufzufahren. Ein Weichensteller erkennt die Gefahr und leitet den Güterzug auf ein Nebengleis um, so dass dieser in eine Gruppe von Gleisarbeitern rast, die alle zu Tode kommen. Wie ist die Strafbarkeit des Weichenstellers zu beurteilen? (Welzel 1951, pág. 50).

[Traducción libre: Un tren de carga amenaza con chocar contra un tren

tenga la *voluntad* de hacerlo, no importa sus intenciones, simplemente *quiere hacerlo*, y lo hace. Existe la causa, el nexo causal y el efecto de la acción.

El nexo causal se refiere a la conexión que existe entre un acto y el daño que produce. Es la causa y el efecto que establece cuál es exactamente el hecho, la acción, que determinó o produjo ese daño; repito, qué es lo que causa ese efecto y es ahí donde puede determinarse la culpabilidad del responsable o quien determinó realizar esa acción (Bustamante, 1993).

Desde esa óptica, el guardavía de Welzel ha visto que el tren de carga embestirá al tren de pasajeros y *decide* cambiar su curso, tal vez sin advertir o advirtiendo que en la pista adyacente hay trabajadores ferroviarios, los cuales, por efecto directo o indirecto, pierden la vida.

La pregunta que considero relevante y que hace el propio Welzel es: ¿Se le debe juzgar por haber matado a los trabajadores o se debe considerar como un *daño colateral* al efecto benéfico de salvar de un choque contra el vagón de pasajeros? La respuesta causalista que hasta hoy se sigue discutiendo es si el guardavía es culpable de la muerte de los trabajadores y, por tanto, debe pagar por ello. El derecho positivo responderá que: Sí.

Por tanto, tampoco los dilemas presentados por Thomson (1976, 1985) deberían ofrecer mayor resistencia para su solución. Cualquiera que *actúe* deliberadamente y su acción conlleve la muerte de inocentes, así sea con las mejores intenciones, será juzgado por homicidio, y de acuerdo a las circunstancias es que se le dará mayor o menos imputabilidad por sus agravantes.

Si se piensa en la vida real y se imagina alguien que va caminando por una vía en donde hay cinco trabajadores en los rieles que no pueden escuchar que un tren se acerca rápidamente por el ruido que producen unas perforadoras hidráulicas junto a ellos y, si se decidiera mover las agujas hacia una vía donde se hay un solo trabajador, que tampoco escucha el tren venir, seguramente habría culpa para quien decide *intervenir* por su propio fuero y tratara de salvar a los cinco trabajadores. No importa *porqué* lo haga, el Juez dirá que el efecto de la acción produjo una persona muerta, lo demás, podría ser secundario.

Sin embargo, no es mi objetivo en este trabajo analizar la pertinencia o no del DT, ni sus profundas implicaciones filosóficas entre el utilitarismo y el deontologismo. El objetivo ha sido demostrar que no se le ha hecho justicia académica, ni a Karl Engisch ni a Hans Welzel como los autores originales del *Dilema del Tranvía*, al menos la idea de la cual se desarrolla. Si bien es Judith Thomson quien les da la forma actual inspirada por Philippa Foot, ni Foot, ni Thomson citan alguna referencia a Engisch o a Welzel a quienes, especulo, debieron haber leído.

CONCLUSIÓN

Aunque suele citarse a Foot (1967) como la autora original del DT, fue Thomson (1976; 1985) quien le dio forma actual al dilema; Sin embargo, sostengo que ambas pudieron haber sido inspiradas por los planteamientos dilemáticos hechos muchos años atrás por Welzel (1951) así como por Engisch (1930) pero no fueron citados por ninguna de las dos (al menos en los trabajos de 1967; 1976 y 1985), como tampoco son citados, o tal vez ni siquiera conocidos, por autores posteriores que suelen considerar que el DT es autoría de Philippa Foot (Cfr. Petrinovich & O'Neill, 1996; Greene et al. 2001; Kamm, 2015).

No es mi intención resolver definitivamente el DT, seguirá por muchos años discutiéndose entre filósofos y psicólogos, pero considero que deben aclararse los términos prácticos, de la vida real, en que aplican los sistemas penales actuales. En ellos se juzga la acción, el hecho y sus consecuencias, más allá de la *motivación* intrínseca que lleva al sujeto para actuar en consecuencia.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Fuentes bibliográficas

Bustamante, J. (1993). *Teoría general de la responsabilidad civil*. Buenos Aires: Abeledo-Perrot.

Engisch, K. (1930/1964). *Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht*. Berlin: Aalen Scientia-Verl.

