

¿Moverías la palanca?

El dilema del tranvía, sus variantes y las preguntas del derecho penal mexicano: comisión por omisión, estado de necesidad y reparación del daño

Lectura de 15 minutos · Nivel: licenciatura · Actualizado al 29 de octubre de 2026

RESUMEN

El dilema del tranvía es un experimento mental, no un caso real: un tranvía sin frenos, cinco personas en la vía y una en el desvío. Se exponen sus versiones (el conductor, el testigo con la palanca, el puente y una compuerta), las respuestas que inspiran Bentham, Kant y Aristóteles, y las preguntas que haría el derecho penal mexicano: si no actuar puede hacer responsable al operador, qué exige el estado de necesidad y quién repara el daño.

PALABRAS CLAVE dilema del tranvía · experimento mental · Philippa Foot · Judith Jarvis Thomson · utilitarismo · Bentham · Kant · Aristóteles · comisión por omisión · posición de garante · estado de necesidad · justificación e inculpabilidad · responsabilidad objetiva

IDEAS CLAVE

- Las dos respuestas se preocupan por vidas humanas: una cuenta cuántas se salvan; la otra pregunta qué puede hacerse a alguien para lograrlo.
- Si cambias de respuesta en el puente, los números no cambiaron: algo distinto de la suma pesa en tu juicio.
- En México, no impedir un resultado puede atribuirse a quien tenía el deber jurídico de evitarlo (art. 7 CPF), pero ese deber no prueba por sí solo la obligación de desviar el peligro hacia otro.
- El art. 15, fr. V, del CPF no dice que cinco vidas valgan más que una; justificar y disculpar son cosas distintas.

ÍNDICE

1	Un experimento, no un caso	2	8	El estado de necesidad: ni miedo ni aritmética	7
2	Las dos respuestas	2	9	¿Y quién paga?	8
3	Bentham: cada persona cuenta	3	10	La pregunta más difícil	9
4	El puente y la compuerta	4		Glosario	9
5	Kant: personas, no herramientas	4		Preguntas para el repaso	10
6	Aristóteles: un cargo no es una vida	5		Fuentes	10
7	México: cuando no hacer nada sí cuenta	6			

Un experimento, no un caso

Un tranvía avanza sin frenos. Adelante, en la vía, cinco personas trabajan y no pueden apartarse a tiempo. Quien lo conduce puede girar el mando hacia un desvío, donde hay una sola persona. Si gira, salvará a cinco, y el tranvía alcanzará a la sexta. No hay tercera salida, no hay tiempo de avisar y, por hipótesis, sabemos con certeza lo que va a pasar. ¿Debe girar?

Ésta es la versión más conocida del **dilema del tranvía**, uno de los experimentos mentales más estudiados de la filosofía moral. Conviene decirlo desde el principio: **es una hipótesis, no un hecho**. Ningún tribunal mexicano, hasta donde se pudo investigar para esta lectura, ha resuelto un caso con estas condiciones ^{1,2}. Su valor está en otra parte: como en un laboratorio, se fija todo menos una variable, y así se descubre qué razones sostienen nuestras respuestas.

La escena nació en un artículo de la filósofa británica Philippa Foot, «The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect», publicado en 1967. En su versión, el agente es el conductor del tranvía, y Foot lo compara con otros casos en los que se causa daño a un inocente para evitar un mal mayor ³. Foot no propuso la doctrina del doble efecto como solución sin más: distinguió entre lo que se pretende y lo que se prevé, examinó sus dificultades y atendió a la diferencia entre los deberes de no dañar y los de prestar ayuda ³. En 1985, la filósofa estadounidense Judith Jarvis Thomson, profesora del Instituto Tecnológico de Massachusetts, publicó «The Trolley Problem» en la *Yale Law Journal* y añadió las variantes que hoy se discuten: el testigo que puede accionar la palanca y la persona en el puente ⁴.

PRECISIÓN Las certezas del experimento son estipuladas. En un caso real nadie sabe con certeza quién va a morir, si habrá tiempo de frenar o si existe otra salida; el derecho exigiría probar cada uno de esos hechos. Aquí se aceptan como datos del problema para examinar una razón moral, no para describir la ingeniería de un tranvía.

Las dos respuestas

Quien gira el mando tiene una razón poderosa: se pierde una vida en lugar de cinco. No es que la persona del desvío le parezca poca cosa; intenta evitar una pérdida mayor. Quien sigue de frente puede razonar de otro modo: las cinco ya estaban en peligro y la sexta iba a salvarse; girar es decidir que ahora le toque a ella.

Las dos respuestas se preocupan por vidas humanas, pero miran cosas distintas. Una **cuenta** cuántos sobreviven. La otra pregunta **qué puede hacerse a alguien** para lograr un buen resultado. Con frecuencia, ambas conviven en la misma persona.

Cambiar de papel

Thomson cambió un solo dato: ya no es el conductor quien decide, sino un **testigo** que está junto a una palanca que hace el mismo desvío ⁴. Las vías, el tranvía y las seis personas siguen igual. Quien cambia su respuesta al pasar de conductor a testigo descubre que le importa el **papel** de quien decide: el conductor tiene a su cargo la marcha del tranvía; el

testigo, en principio, no. Thomson subrayó además una distinción útil para lo que sigue: que una intervención sea **admisible** no significa que sea **obligatoria** ⁴. Las dos preguntas volverán cuando llegemos al derecho mexicano.

Bentham: cada persona cuenta

SEMBLANZA

Jeremy Bentham

1748-1832

filosofía moral y reforma del derecho

QUIÉN FUE

Jurista y filósofo inglés, crítico del derecho de su tiempo y promotor de la codificación y de la reforma penal.

QUÉ APORTÓ

En la *Introducción a los principios de la moral y la legislación* (impresa en 1780, publicada en 1789) formuló el principio de utilidad.

La primera respuesta filosófica mira las consecuencias:

BENTHAM · 1789

Introducción a los principios de la moral y la legislación, cap. I, §§ I-II

«La naturaleza ha puesto al género humano bajo el gobierno de dos amos soberanos, el dolor y el placer. [...] Por principio de utilidad se entiende aquel principio que aprueba o desaprueba cualquier acción, sea la que sea, según la tendencia que parezca tener a aumentar o disminuir la felicidad de la parte cuyo interés está en juego.»

TEXTO ORIGINAL (INGLÉS) *Nature has placed mankind under the governance of two sovereign masters, pain and pleasure. [...] By the principle of utility is meant that principle which approves or disapproves of every action whatsoever, according to the tendency it appears to have to augment or diminish the happiness of the party whose interest is in question.*

NOTA Traducción propia.

Edición en línea de la Universidad de Texas ⁵

Para valorar las consecuencias, Bentham enumeró circunstancias como la intensidad, la duración, la certeza, la cercanía, los efectos posteriores y el número de personas afectadas (cap. IV) ⁶. Cuentan los intereses de todos los afectados, no sólo de quien decide o de quien nos resulta cercano. En la escena cerrada del tranvía, donde todo lo demás es igual, salvar a cinco en lugar de a una parece una conclusión utilitarista fuerte: no porque cinco sea un número atractivo, sino porque son cinco vidas.

Bentham murió en 1832 y no escribió sobre tranvías: lo anterior es una aplicación contemporánea de su principio, no una respuesta suya. Y el principio no se reduce a contar cabezas: en un caso real también importarían la incertidumbre, los efectos indirectos y lo que ocurriría con la confianza de todos si se aceptara sacrificar a un inocente cada vez que salen las cuentas.

El autoicono

Bentham se tomó en serio la idea de seguir siendo útil. En su testamento del 30 de mayo de 1832 dispuso que su cuerpo se destinara al estudio anatómico y que sus restos se conservaran; encargó la tarea a su amigo, el médico Thomas Southwood Smith ⁷. Murió el 6 de

junio de 1832, y el 9 de junio su cuerpo fue objeto de una lección de anatomía ⁸. El conjunto que resultó, el *autoicono*, llegó a University College London en 1850; muestra su esqueleto, vestido con su ropa, con una cabeza de cera, porque la cabeza real se conservó por separado ⁷.

PRECISIÓN El autoicono no llegó a UCL por legado directo a la universidad, y son leyendas las historias según las cuales asiste y vota en las reuniones del consejo universitario ⁷. Y algo más importante para el dilema: Bentham decidió sobre **su propio** cuerpo. Eso no dice nada sobre si alguien puede disponer del cuerpo de otra persona.

El puente y la compuerta

La segunda variante de Thomson cambia la forma de intervenir. Ahora no hay desvío: estás en un puente sobre la vía, el tranvía se acerca y, más adelante, están las cinco personas. A tu lado hay alguien cuyo cuerpo, por las reglas del experimento, bastaría para detener el tranvía si cayera a la vía; el tuyo no ⁴. Si lo empujas, esa persona no sobrevive y las cinco sí. ¿Lo empujas?

Muchas personas que giraban el mando no quieren empujar. Pero los números no cambiaron: cinco contra una. ¿Qué explica la diferencia? Conviene descartar dos explicaciones fáciles:

- **«La del puente no aceptó morir».** Tampoco aceptó la del desvío. Trabajar cerca de una vía no equivale a consentir que te arrollen.
- **«Es por tocarla».** Imagínese que la persona del puente está sobre una compuerta en el piso que se abre con un botón: no hay que tocarla, pero cae igual. Si tampoco se quiere apretar el botón, la objeción no era el contacto físico. Thomson examinó una idea parecida, la de hacer caer a la persona moviendo el barandal ⁴.

PRECISIÓN La compuerta con botón es una adaptación de esta lectura, no un ejemplo literal de Thomson. Y el cuerpo que «detiene» el tranvía es una condición ficticia del experimento: no describe cómo se frena un vehículo real.

Kant: personas, no herramientas

SEMBLANZA

Immanuel Kant

1724-1804

filosofía moral y filosofía del derecho

QUIÉN FUE

Filósofo de Königsberg, autor de las tres *Críticas* y de la *Fundamentación de la metafísica de las costumbres* (1785).

QUÉ APORTÓ

Fundó la ética del deber en la autonomía de la razón y formuló la idea de que las personas deben ser tratadas como fines.

Una de las formulaciones del imperativo categórico ayuda a nombrar lo que distingue al puente:

KANT · 1785 Fundamentación de la metafísica de las costumbres, AA IV, 429

«Obra de tal modo que uses la humanidad, tanto en tu persona como en la persona de cualquier otro, siempre al mismo tiempo como fin y nunca simplemente como medio.»

TEXTO ORIGINAL (ALEMÁN) *Handle so, daß du die Menschheit sowohl in deiner Person, als in der Person eines jeden andern jederzeit zugleich als Zweck, niemals bloß als Mittel brauchst.*

NOTA Traducción propia de la edición de la Academia.

Akademie-Ausgabe, tomo IV, p. 429 ⁹

La palabra decisiva es *simplemente* (*bloß*). Kant no prohíbe toda relación en la que otra persona sirva para algo: contratar un servicio no convierte a nadie en cosa. Prohíbe tratar a alguien **sólo** como instrumento, como si su humanidad no contara ⁹.

Aplicada al tranvía, la idea sugiere una diferencia. En el puente, el plan depende de poner el cuerpo de una persona en la trayectoria: es el obstáculo que se necesita. En el desvío, en cambio, se salvaría igual a las cinco si la otra vía estuviera vacía; la persona del desvío no es el medio del rescate, aunque resulte alcanzada. Redirigir una amenaza no parece idéntico a convertir a alguien en la herramienta que se necesita. Y no basta decir que no se quería su muerte: si la persona detuviera el tranvía y saliera caminando, el plan habría funcionado igual. Lo que el plan usa es a la persona.

PRECISIÓN Kant no examinó estos experimentos, que son del siglo XX: lo anterior es una aplicación de su fórmula, no una respuesta suya al tranvía, y no es una lectura indiscutida. Tampoco equivale a decir que defender la dignidad de una persona borre a las otras cinco: el conflicto existe porque todas importan.

Aristóteles: un cargo no es una vida

SEMBLANZA

Aristóteles

384-322 a. C.

filosofía

QUIÉN FUE

Filósofo griego, discípulo de Platón.

QUÉ APORTÓ

En la *Política* y la *Ética a Nicómaco* vinculó la justicia con el fin de lo que se reparte y definió la prudencia como deliberación sobre la acción.

Aristóteles plantea otra pregunta. En el libro III de la *Política* examina cómo repartir bienes y cargos y usa un ejemplo: si se reparten flautas entre flautistas igualmente diestros, no hay razón para dar las mejores a los de mejor linaje, porque el linaje no los hace tocar mejor; el instrumento superior corresponde al que es superior en el arte ¹⁰. Lo que se reparte decide qué cualidad importa.

Aplicado a nuestro experimento, el puesto de operador se reparte por competencia para conducir y proteger. Pero se reparte un **cargo**, no el derecho a seguir vivo: la habilidad relevante para un puesto no vuelve a nadie más sacrificable. Y la **prudencia**, que Aristóteles describe en la *Ética a Nicómaco* como la capacidad de deliberar bien sobre lo que conviene hacer, atendiendo a las circunstancias particulares, no consiste en decir «depende», sino en explicar de qué depende y actuar con razones ¹¹.

PRECISIÓN Aristóteles no habló de tranvías ni de igualdad constitucional moderna; la aplicación es de esta lectura. Su ejemplo de las flautas no autoriza a decidir quién «merece» vivir.

México: cuando no hacer nada sí cuenta

El dilema plantea dos preguntas que conviene separar: qué decisión parece moralmente mejor y qué conducta puede reprocharse penalmente. Para condenar a alguien no basta con que el público habría elegido otra cosa.

Se toma como referencia el Código Penal Federal (CPF). En un caso real habría que establecer primero si se aplica la ley federal o la de una entidad: el CPF rige los delitos del orden federal (art. 1) y la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario sólo considera vías generales de comunicación ciertas líneas, con excepciones para algunas urbanas; tener rieles no vuelve federal cualquier tranvía ^{1,12}.

La comisión por omisión

Volvamos al conductor. ¿Puede responder por las cinco muertes si no hace nada? El CPF prevé la llamada **comisión por omisión**:

CÓDIGO PENAL FEDERAL Artículo 7o., párrafo segundo

«En los delitos de resultado material también será atribuible el resultado típico producido al que omita impedirlo, si éste tenía el deber jurídico de evitarlo. En estos casos se considerará que el resultado es consecuencia de una conducta omisiva, cuando se determine que el que omite impedirlo tenía el deber de actuar para ello, derivado de una ley, de un contrato o de su propio actuar precedente.»

Texto vigente, última reforma DOF 13 de marzo de 2026 ¹

La Primera Sala de la Suprema Corte, en su integración anterior a septiembre de 2025, explicó en una jurisprudencia qué debe probarse:

JURISPRUDENCIA · PRIMERA SALA · UNDÉCIMA ÉPOCA 1a./J. 47/2021 (11a.), registro digital 2023853

Rubro: «DELITOS DE COMISIÓN POR OMISIÓN. SU REPROCHE PENAL NO DERIVA DE LA REALIZACIÓN DE UNA ACCIÓN QUE PONGA EN MARCHA UNA CADENA CAUSAL DIRIGIDA A LA PRODUCCIÓN DE LOS RESULTADOS MATERIALES PROHIBIDOS POR LA LEY, SINO DE LA INOBSERVANCIA DE UN DEBER ESPECÍFICO DE ACTUAR, A FIN DE IMPEDIR TALES CONSECUENCIAS.»

Justificación: «...la responsabilidad penal en estos casos sólo resulta válida si en el proceso penal se acredita que el imputado era garante de los bienes jurídicos afectados y que, conociendo la situación de riesgo, incumplió injustificadamente su deber de salvaguarda.»

Gaceta del SJF, libro 7, noviembre de 2021, tomo II, p. 1022; amparo directo 19/2019, 26 de mayo de 2021 ²

La tesis precisa que la calidad de **garante** nace de un «llamamiento imperativo, de carácter selectivo, por el cual alguien queda jurídicamente obligado a prevenir un riesgo mediante una prestación activa» ². Hay que acreditar, entonces, tres cosas: la posición de garante, el conocimiento del riesgo y el incumplimiento injustificado del deber de proteger. El asunto del que surgió la tesis fue el incendio de una guardería, no un tranvía: la Corte no resolvió ningún dilema como éste; dijo qué habría que probar ².

El ramal vacío y la persona que vuelve

Una variante aclara el alcance de esta regla. Supóngase que la vía del desvío está **vacía**, que el operador lo sabe y que puede hacer una maniobra permitida que evita todas las muertes. Si, sin justificación, no la hace pese a su deber de hacerla, podría investigarse un homicidio por comisión por omisión, y habría que determinar si actuó con dolo o por falta de cuidado (arts. 8 y 9 CPF) ¹.

Ahora devuélvase a la sexta persona al desvío. El operador ya no omite una maniobra que salva a todos: la única maniobra disponible alcanza a un tercero inocente que iba a salvarse. Ser garante de la seguridad no demuestra, por sí solo, que estuviera **obligado** a hacer ese desvío: primero habría que establecer que esa acción era jurídicamente debida. El deber de proteger no trae consigo una licencia para dirigir el peligro hacia otra persona. La doctrina penal comparada discute este problema como una colisión entre el deber de salvar y el de no matar; el penalista alemán Eric Hilgendorf, por ejemplo, advierte que la colisión entre deberes de actuar no legitima automáticamente una muerte activa ¹³.

La respuesta a la pregunta de esta sección es, por tanto, doble. Sí: no hacer nada puede hacer responsable a quien incumple un deber específico de impedir el resultado. Pero ese deber no prueba, por sí solo, que se estuviera obligado a desviar el tranvía hacia otra persona.

El estado de necesidad: ni miedo ni aritmética

Si el operador gira y la sexta persona muere, la pregunta es otra: ¿hay alguna causa que excluya el delito? El CPF regula el **estado de necesidad**:

CÓDIGO PENAL FEDERAL Artículo 15, fracción V

«El delito se excluye cuando: [...] V.- Se obre por la necesidad de salvaguardar un bien jurídico propio o ajeno, de un peligro real, actual o inminente, no ocasionado dolosamente por el agente, lesionando otro bien de menor o igual valor que el salvaguardado, siempre que el peligro no sea evitable por otros medios y el agente no tuviere el deber jurídico de afrontarlo;»

Texto vigente ¹

El texto exige un peligro real, actual o inminente, que el agente no haya provocado dolosamente, que no haya otro medio para evitarlo y que el agente no tenga el deber jurídico de afrontarlo; y habla de un bien de «menor **o igual** valor» ¹. No dice que cinco vidas valgan

más que una por simple suma. Tampoco el deber de evitar resultados del artículo 7 y el deber de afrontar el peligro del artículo 15 pueden darse por idénticos sin analizar su alcance.

Justificar no es disculpar

Una distinción cambia el análisis. Una **causa de justificación** hace lícita la conducta en esas condiciones. Una **causa de inculpabilidad** deja el hecho ilícito, pero excluye el reproche personal porque no podía exigirse otra conducta. El Código Nacional de Procedimientos Penales recoge ambas categorías al regular la sentencia absolutoria: entre las causas de justificación menciona el estado de necesidad justificante (art. 405, fr. II) y entre las de inculpabilidad, el estado de necesidad disculpante y la inexigibilidad de otra conducta (fr. III) ¹⁴. Un tribunal colegiado describió en jurisprudencia la necesidad inculpante cuando los bienes valen igual:

JURISPRUDENCIA · TRIBUNAL COLEGIADO · DÉCIMA ÉPOCA

«DELITO. ELEMENTOS DE LA CULPABILIDAD QUE DEBEN ANALIZARSE EN LA SENTENCIA DEFINITIVA.»
XXVII.3o. J/7 (10a.), registro digital 2007868

«c) El estado de necesidad inculpante; en él, el sujeto activo obra por la necesidad de salvaguardar un bien jurídico propio o ajeno, de un peligro real, actual o inminente, no ocasionado dolosamente por el agente, lesionando otro bien de igual valor que el salvaguardado, siempre que el peligro no sea evitable por otros medios y el agente no tuviere el deber jurídico de afrontarlo; y, d) La inexigibilidad de otra conducta. Cuando en atención a las circunstancias que concurren en la realización de una conducta ilícita, no sea racionalmente exigible al agente una conducta diversa a la que realizó...»

Tercer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito, Gaceta del SJF, libro 12, noviembre de 2014, tomo IV, p. 2709
15

La pregunta no es sólo si el resultado fue terrible, sino si podía exigirse otra conducta, y eso se prueba y se razona caso por caso. Ni absolución automática por miedo, ni condena por aritmética.

PRECISIÓN La tesis XXVII.3o. J/7 es jurisprudencia de un tribunal colegiado, no de la Suprema Corte, y no resolvió un conflicto de cinco vidas contra una. La legítima defensa (art. 15, fr. IV, CPF) no sirve aquí: la persona del desvío no agrede a nadie. Y no se localizó una sentencia mexicana que resuelva exactamente este experimento; las normas citadas son herramientas de análisis, no un veredicto ^{1,14}.

¿Y quién paga?

Queda una tercera pregunta, distinta de la penal: la reparación del daño. Cuando se aplica el régimen federal, el Código Civil Federal establece una responsabilidad que no depende de que la conducta sea ilícita:

CÓDIGO CIVIL FEDERAL Artículo 1913

«Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.»

Texto vigente, última reforma DOF 14 de noviembre de 2025 ¹⁶

La norma no es un permiso para elegir a quién arrollar y luego pagar. Muestra que **justificar, castigar y reparar** son tres preguntas distintas, con reglas propias: una absolución penal no resuelve por sí sola la reparación, y la obligación de reparar no convierte una vida en un precio. En un caso concreto habría que examinar, además, la responsabilidad de la empresa operadora y el régimen local o federal aplicable ^{16,12}.

La pregunta más difícil

Bentham obliga a mirar las consecuencias para todos. Kant impide que una persona desaparezca dentro de un plan. Aristóteles pide deliberar con las circunstancias delante. A veces discrepan de verdad, y el derecho no cierra la discusión moral: establece qué debe probarse antes de reprochar una conducta.

Queda una prueba para la primera respuesta, la que se dio antes de conocer las variantes. ¿La defendería quien no supiera en qué lugar de la escena le tocará estar: en el mando, entre los cinco o solo en la otra vía?

Glosario

Experimento mental

Situación hipotética construida para aislar una variable y examinar las razones de un juicio.

Utilitarismo

Teoría moral que evalúa las acciones por sus consecuencias para el bienestar de todos los afectados.

Comisión por omisión

Atribución de un resultado a quien no lo impidió teniendo el deber jurídico de evitarlo (art. 7 CPF).

Posición de garante

Situación de quien, por ley, contrato o actuar precedente, está jurídicamente obligado a proteger un bien.

Estado de necesidad

Situación en la que, para salvar un bien de un peligro real, actual o inminente, se lesiona otro bien.

Causa de justificación

La que hace lícita la conducta.

Causa de inculpabilidad

La que deja la conducta ilícita, pero excluye el reproche personal.

Inexigibilidad de otra conducta

Causa de inculpabilidad que opera cuando no era racionalmente exigible actuar de otro modo.

Responsabilidad objetiva

Obligación de reparar el daño causado con mecanismos peligrosos, aunque no se obre ilícitamente (art. 1913 CCF).

Preguntas para el repaso

1. ¿Por qué el dilema del tranvía debe tratarse como experimento mental y no como caso real?
2. ¿Qué cambia entre la escena del conductor y la del testigo, y qué distinción de Thomson ayuda a entenderlo?
3. Si alguien gira el mando pero no empuja en el puente, ¿qué razones descartan el consentimiento y el contacto físico como explicación?
4. ¿Qué significa tratar a alguien «simplemente como medio» y cómo se aplica al puente?
5. ¿Por qué el ejemplo aristotélico de las flautas no sirve para decidir quién puede ser sacrificado?
6. ¿Qué debe acreditarse, según la 1a./J. 47/2021, para atribuir un resultado por comisión por omisión?
7. ¿Por qué ser garante no prueba, por sí solo, el deber de desviar el tranvía hacia la sexta persona?
8. ¿Qué diferencia hay entre el estado de necesidad justificante y el inculpante?
9. ¿Por qué justificar, castigar y reparar son preguntas distintas?

CÓMO CITAR ESTA LECTURA

Iurexia, «¿Moverías la palanca? El dilema del tranvía, sus variantes y las preguntas del derecho penal mexicano: comisión por omisión, estado de necesidad y reparación del daño», *Dilema*, material de lectura, actualizado al 29 de octubre de 2026.

Material académico e informativo. No sustituye la asesoría de un abogado. Iurexia es una plataforma de inteligencia artificial para el trabajo jurídico en México: iurexia.com.

Fuentes

Los números en el texto remiten a esta lista. Las traducciones de textos escritos en otros idiomas son propias, salvo que se diga otra cosa. Enlaces consultados el 29 de octubre de 2026.

1. LEY Código Penal Federal, arts. 1, 7o., 8, 9 y 15 (frs. IV y V), última reforma DOF 13 de marzo de 2026. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPF.pdf>
2. TESIS DEL SEMANARIO SCJN, Primera Sala, 1a./J. 47/2021 (11a.), jurisprudencia, registro digital 2023853. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2023853>
3. DOCTRINA Philippa Foot, «The Problem of Abortion and the Doctrine of the Double Effect», *Oxford Review*, núm. 5, 1967, pp. 5-15 (reproducción alojada por la Universidad de Pittsburgh). <https://sites.pitt.edu/~mthomps/ readings/foot.pdf>
4. DOCTRINA Judith Jarvis Thomson, «The Trolley Problem», *The Yale Law Journal*, vol. 94, núm. 6, 1985, pp. 1395-1415 (esp. pp. 1395-1398 y 1409-1411). https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/16338/56_94YaleLJ1395_1984_1985_.pdf
5. DOCUMENTO HISTÓRICO Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation* (1789), cap. I, §§ I-VII (Universidad de Texas). <https://laits.utexas.edu/poltheory/bentham/ipml/ipml.c01.html>
6. DOCUMENTO HISTÓRICO Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation* (1789), cap. IV, §§ II-VI (Universidad de Texas). <https://laits.utexas.edu/poltheory/bentham/ipml/ipml.c04.html>
7. DOCUMENTO OFICIAL UCL Bentham Project, «Auto-Icon» (incluye extracto del testamento del 30 de mayo de 1832). <https://www.ucl.ac.uk/laws/research/research-projects/bentham-project/about-jeremy-bentham/auto-icon>
8. DOCUMENTO OFICIAL UCL News, «Bentham's will reveal lifelong plans for Auto-Icon», febrero de 2021. <https://www.ucl.ac.uk/news/2021/feb/benthams-wills-reveal-lifelong-plans-auto-icon>
9. DOCUMENTO HISTÓRICO Immanuel Kant, *Grundlegung zur Metaphysik der Sitten* (1785), AA IV, 429, Akademie-Ausgabe (Korpora). <https://www.korpora.org/Kant/aa04/429.html>
10. DOCUMENTO HISTÓRICO Aristóteles, *Política*, III, 12 (1282b-1283a), trad. inglesa de Benjamin Jowett (The Internet Classics Archive, MIT). <https://classics.mit.edu/Aristotle/politics.3.three.html>
11. DOCUMENTO HISTÓRICO Aristóteles, *Ética a Nicómaco*, VI, 5 y 7 (1140a-1141b), trad. inglesa de W. D. Ross (The Internet Classics Archive, MIT). <https://classics.mit.edu/Aristotle/nicomachaen.6.vi.html>
12. LEY Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, arts. 3 y 4, última reforma DOF 14 de noviembre de 2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LRSF.pdf>
13. DOCTRINA Eric Hilgendorf, «Recomendaciones de triaje en la crisis del coronavirus: no importunar a los médicos con cuestiones jurídicas», trad. de María Lucila Tuñón Corti, *En Letra: Derecho Penal*, año VI, núm. 10, 2020, apartado II (doctrina alemana). <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/el dp/article/download/40101/36899>
14. LEY Código Nacional de Procedimientos Penales, art. 405, frs. II y III, última reforma DOF 28 de noviembre de 2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CNPP.pdf>
15. TRIBUNAL COLEGIADO Tercer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito, XXVII.3o. J/7 (10a.), jurisprudencia, registro digital 2007868. <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2007868>
16. LEY Código Civil Federal, art. 1913, última reforma DOF 14 de noviembre de 2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CCF.pdf>