

# APROXIMACIONES ÉTICAS AL PROBLEMA DEL FREE RIDER: CONSECUCIONALISMO, DEONTOLOGÍA Y ÉTICA DE LA VIRTUD

ETHICAL APPROACHES TO THE FREE RIDER PROBLEM:  
CONSEQUENTIALISM, DEONTOLOGISM AND VIRTUE ETHICS

ALEJANDRO FARIETA\*

Universitaria Agustiniiana, Universidad Pedagógica Nacional, Colombia.  
rene.farietab@uniagustiniana.edu.co

RECIBIDO EL 2 DE SEPTIEMBRE DE 2015, APROBADO EL 20 DE NOVIEMBRE DE 2015

## RESUMEN ABSTRACT

En la ética contemporánea el problema del *free rider* consiste en que, en un grupo de personas que trabajan para un fin común, siempre es posible que haya alguno que se aproveche del trabajo colectivo y realice un esfuerzo comparativamente inferior al de los demás recibiendo los mismos beneficios. El problema radica en evitar esta conducta que, intuitivamente, es considerada como indeseable. Este ensayo presenta un análisis desde tres perspectivas distintas en educación moral: consecuencialismo, deontología procedimentalista y ética de la virtud. Se presentan las debilidades que tienen tanto el consecuencialismo como la deontología para analizar y resolver este problema y evitar así la conducta indeseable. Finalmente, se muestra que un examen del problema desde la ética de la virtud como modelo de educación moral ofrece ventajas con respecto a los modelos anteriores.

## PALABRAS CLAVE


*free rider*, educación moral, ética normativa, virtud, racionalidad práctica.

In contemporary ethics, the free rider problem occurs when in a group of people who work for a common aim, someone takes advantage of the collective work and makes a comparatively lower effort than the rest of the group, receiving the same benefits. The problem consists in avoiding this behavior that, intuitively, is considered undesirable. This essay presents an analysis of the problem from three different perspectives in moral education: consequentialism, deontologic proceduralism and virtue ethics. I show the weaknesses of consequentialism and of deontology to analyze and solve this problem and avoiding the undesirable behavior. Finally, I show that an examination of the problem from the perspective of virtue ethics as a model of moral education offers certain advantages over the other models.

## KEY WORDS

*free rider*, moral education, normative ethics, virtue, practical rationality.

\* Trabajo realizado en el marco del proyecto de investigación INV-2016I-27, financiado por la Universitaria Agustiniiana, y del proyecto de investigación DCS-385-14: "Ética de la virtud y formación para la ciudadanía", avalado por el Centro de Investigaciones de la Universidad Pedagógica Nacional. Una versión preliminar fue presentada en el V Congreso Colombiano de Filosofía, llevado a cabo en la ciudad de Medellín entre los días 28 de julio y 1 de agosto de 2014. Agradezco los comentarios y las observaciones a Marcela del Pilar Gómez, Fabrizio Pineda y Jennifer Rivera, a quienes les debo haber enriquecido versiones preliminares de este artículo.

 [orcid.org/0000-0001-6895-3113](https://orcid.org/0000-0001-6895-3113)



## Caracterización del *free rider*

En la ética contemporánea se considera como *free rider* a alguien que, en un grupo de personas que trabajan para un fin común, se aprovecha del trabajo colectivo y realiza un esfuerzo comparativamente inferior al de los demás recibiendo los mismos beneficios. Literalmente la expresión inglesa *free rider* se utiliza para referirse a aquel que viaja sin tiquete ya sea en tren, avión o cualquier otro medio de transporte público; conducta para la cual en español contamos con expresiones como 'polizón', 'colado', 'gorrero' o 'parásito'. Sin embargo, es preciso hacer algunas aclaraciones iniciales para poder determinar con claridad la situación que me propongo analizar. En primer lugar, no se trata de alguien a quien le han regalado un tiquete ya sea como premio de un concurso o porque un amigo o familiar ha pagado por él. En este caso simplemente consideramos que se trata de alguien afortunado, pero no de un 'gorrero'. Tampoco se puede tratar de alguien que ha sido obligado a la fuerza a abordar determinado medio de transporte; este puede ser el caso de alguien que ha sido secuestrado o que es llevado como prisionero. Tales casos tampoco los podemos considerar como *free riding*, sino más bien coacciones. Es una característica básica del *free rider* que realice la acción intencionalmente, que quiera obtener algún beneficio de su acción y que quiera alcanzar un fin determinado, pero de manera tal que alcanzar dicho fin le suponga realizar un esfuerzo considerablemente inferior al que deben hacer las otras personas para alcanzar exactamente el mismo fin.

El problema es expuesto por John Rawls de la siguiente manera:

donde el público es numeroso, con muchas individualidades, surge la tentación para cada persona de evitar cumplir su parte. Esto se debe a que el hecho de que un hombre no cumpla su parte no afecta mucho la cantidad producida. Considera la actividad colectiva de los demás como algo en una dirección o en otra. Si el bien público se produce, su disfrute no disminuye aunque no haya contribuido a su producción. Si no es producido, su acción no cambiaría la situación, de todos modos. Un ciudadano recibe la misma protección ante una invasión extranjera, ya sea que haya pagado o no sus impuestos. Por tanto, en el caso extremo no puede esperarse que se produzcan comercio y acuerdos voluntarios. (Rawls 251)

Tanto Rawls como otros filósofos, sociólogos y economistas (Cf. Olson) (Cf. Buchanan) (Cf. Hardin) que se han ocupado de este problema lo han estudiado desde el enfoque de la “lógica de la acción colectiva”, según la cual este problema es una variación del dilema del prisionero con un número indeterminado de sujetos. De acuerdo con este enfoque el *free riding* es una conducta indeseable por lo que los esfuerzos de estos estudiosos del tema se han centrado en intentar hallar algún tipo de mecanismo que evite la aparición de dicha conducta, de manera tal que se maximice el beneficio para todos los que intervienen en la acción colectiva. Este enfoque ha recibido varias críticas importantes (Cf. Tuck); la principal tiene que ver con una característica fundamental de todas estas propuestas: el hecho de que el enfoque se centra en un modelo político y económico de la lógica de la acción colectiva, según el cual el *free rider* reduce considerablemente el beneficio de la acción de la comunidad —tal como sucede en el caso del “dilema del prisionero”, cuando alguno de ellos se atreve a confesar—. Esta posición conduce entonces a que, al parecer, solamente hayan dos soluciones posibles: por un lado, la *coerción* de parte de la colectividad para evitar el surgimiento del *free rider*; por otro, que la acción colectiva tenga una estructura tal que el surgimiento del *free rider* no afecte significativamente el beneficio de la comunidad.

De acuerdo con Tuck, ambas posibles soluciones resultan problemáticas. En primer lugar, la apelación a la coerción resulta paradójica en general: ¿por qué se habría de obligar a alguien a realizar una acción que le resulte beneficiosa? En palabras del propio Tuck:

la verdad es que Olson, como otros que han visto la coerción como una respuesta al problema, introducen por la puerta de atrás el supuesto de que la colaboración es natural, y que lo insignificante es significativo, en tanto que la arena de la colaboración es organizar efectivamente la coerción en los miembros del grupo. Pero si estamos persuadidos por el carácter desdeñable de nuestra contribución, entonces deberíamos estar persuadidos en cada paso del argumento, y ninguna colaboración sería posible. (Tuck 15)

La segunda posible respuesta al problema, en la que la acción colectiva debe ser diseñada de tal manera que el *free rider* no afecte significativamente el beneficio colectivo, incluye a la vez otro problema —que el mismo Rawls ya ha señalado—. El problema, básicamente, consiste en que la acción del *free rider* sería considerada de cualquier

manera como injusta por todos los miembros de la colectividad en tanto aquel se está aprovechando del esfuerzo colectivo en beneficio propio. Sea como sea, la acción del *free rider* intuitivamente se considera injusta y permitirle supone cierta ‘impunidad’. En la medida en que la acción del *free rider* sea percibida por los demás miembros de la comunidad como una acción que puede quedar impune, nada evita que esta conducta sea copiada por otros miembros hasta que la acción colectiva fracase definitivamente.

El fracaso definitivo de la acción colectiva parece ser entonces la situación a evitar, más allá de los problemas que presentan estas respuestas a la conducta del *free rider*. A continuación presentaré un análisis ligeramente diferente tanto de la conducta como del problema —social y ético— al que esta acción da lugar; en particular quiero analizar el problema desde su punto de vista ético y también desde el punto de vista de la educación moral; pues el problema del *free rider*, tal como lo quiero plantear aquí, tiene que ver específicamente con hallar un modelo ético y de educación moral que evite el surgimiento de dicha conducta. Para ello analizaré el problema desde tres enfoques distintos de ética normativa: primero el enfoque consecuencialista y segundo el enfoque deontológico que, como mostraré, no permiten plantear un modelo de educación moral adecuado para evitar el surgimiento del *free rider*; por último, expondré las posibles ventajas que tendría un enfoque de educación moral a partir de la ética de las virtudes.

Quiero referirme a estos tres enfoques no como “teorías éticas propiamente dichas” —tal como Nussbaum ya ha desvirtuado—, sino como distintos enfoques en educación moral los cuales hacen énfasis en distintos conceptos y modelos básicos para enseñar a una persona a regir su actuar. En este sentido, los enfoques son más bien educativos y pedagógicos que puramente filosóficos y teóricos. Como afirma Nussbaum:

la “categoría de *Virtud*” no demarca una aproximación distintiva que pueda ser contrastada beneficiosamente con la ética kantiana y la utilitarista. Es perfectamente razonable seguir esos intereses manteniéndose enmarcado ya sea dentro del ámbito kantiano o el utilitarista. (576)

De acuerdo con Nussbaum, no se puede encontrar una unidad conceptual teórica y sistemática más allá de la apelación al concepto

de virtud en las distintas 'teorías' que han surgido en los últimos años tales como las de Foot, Williams, McIntyre, Slote, Hursthouse, Russell y McDowell; además de sumarle el hecho mismo de que entre los griegos no había algo así como una "teoría unificada de la virtud". Simplemente la virtud fue una preocupación común para muchas de las escuelas filosóficas de la antigüedad. También recuerda Nussbaum los trabajos recientes de Christine Korsgaard y otros filósofos que rescatan la teoría kantiana de la virtud<sup>1</sup>, incluso hay quienes defienden una aproximación a la virtud en la ética utilitarista. No son, concluye Nussbaum, tres enfoques excluyentes y contradictorios el uno del otro; no hay absoluta inconmensurabilidad entre unos y otros.

Esta crítica tal vez podría invalidar el análisis que quiero presentar; sin embargo, quiero hacer aquí una precisión: tomaré al consecuencialismo, al deontologismo y a la ética de la virtud como tres enfoques distintos de educación moral, pero no como tres teorías filosóficas independientes e incompatibles entre sí. Para defender brevemente mi aproximación, quiero apelar aquí a la teoría cognitivo-evolutiva del desarrollo moral planteada por Kohlberg en la que hay tres niveles de desarrollo moral y cada uno de estos niveles tiene dos estadios de desarrollo:

Nivel I: preconvencional.

Estadio 1: moralidad heterónoma.

Estadio 2: individualismo, finalidad instrumental e intercambio.

Nivel II: convencional.

Estadio 3: mutuas expectativas interpersonales, relaciones y conformidad interpersonal.

Estadio 4: sistema social y conciencia.

Nivel III: postconvencional o de principios.

Estadio 5: contrato social o utilidad y derechos individuales.

Estadio 6: principios éticos universales (Cf. Kohlberg 1992, 188-9).

---

<sup>1</sup> Por esta razón, preferimos llamar a esta aproximación "deontológico-procedimentalista".

Mi intuición, que por cuestiones de espacio no podré defender con detalle aquí, es que el consecuencialismo y el utilitarismo están muy estrechamente emparentados con el primer nivel de desarrollo moral propuesto por Kohlberg, el deontologismo con el segundo nivel y el concepto de virtud con el nivel postconvencional. Parte de mi intuición se vería defendida por el mismo Kohlberg, quien en un artículo titulado: “Educar para la justicia. Un planteamiento moderno de la perspectiva socrática”, reivindica el ideal socrático de la vida virtuosa como el que se debe perseguir en la educación moral y propone a la justicia como principal y, si no, única virtud que debe ser alcanzada.

### **El análisis consecuencialista del *free riding***

En su versión más básica, el consecuencialismo considera que las propiedades normativas de una acción dependen únicamente de las consecuencias de la misma. Así que si de una acción se siguen consecuencias beneficiosas, favorables o preferibles, la acción se considerará beneficiosa o simplemente ‘buena’; pero si de una acción se siguen acciones perjudiciales, desfavorables o dañinas, la acción se considera ‘mala’. Hay muchas versiones del consecuencialismo entre las que podemos contar como sus principales representantes al utilitarismo y al hedonismo; si bien hay variaciones entre las distintas versiones, todos los modos de consecuencialismo sostienen que el “valor moral” de la acción no se encuentra en la acción misma, sino en algo externo a ella; y es externo en la medida en que la consecuencia —o el fin de la acción— se puede diferenciar de la acción misma.

El consecuencialismo hace énfasis en una característica que intuitivamente se supone en toda acción: se realiza *por* ‘algo’, siendo el éxito o el fracaso en la obtención de este ‘algo’ lo que le da valor a la acción. Así, el consecuencialismo *racionaliza* la acción en términos de una conexión entre medios y fines: la acción es un medio y la consecuencia es un fin, tal como reza la famosa expresión maquiavélica “el fin justifica los medios”.

Sin entrar en más detalles, veamos cuál sería el análisis consecuencialista del *free rider*. En primer lugar, es claro que para el “*free rider* consecuencialista” su acción no sería reprobable si de ella no se siguiera ninguna consecuencia reprobable. Así, se puede dar cuenta de acciones consideradas comúnmente como casos de *free riding*: ir colgado de un camión durante algún tiempo tiene como consecuencia indeseable terminar con las manos tullidas o los brazos encalambrados; ir encima

del tren en lugar de en la cabina tiene la consecuencia indeseable de ser fuertemente golpeado por el viento, ser derribado por algún obstáculo o congelado por el frío.

No obstante, este análisis presenta un problema general: si en cada uno de estos casos es posible evadir estas consecuencias indeseables el agente dejará de considerar a la acción como perjudicial y, por el contrario, la considerará perfectamente benéfica. Así que si puedo hacerme pasar por un pasajero de primera clase en un tren, en lugar de subirme al techo, mi acción será mucho más deseable y mucho más favorable para mí. En este sentido el consecuencialismo, en lugar de mostrar que el *free riding* es una conducta que hay que evitar, lo que termina admitiendo es que lo que habría que evitar son las consecuencias indeseables de esta conducta. En pocas palabras, para el consecuencialista el problema no sería 'hacer trampa'; el problema estaría en 'dejarse pillar'.

Un consecuencialista con un enfoque pluralista podría señalar un defecto importante de este análisis: es fuertemente egoísta, pero el consecuencialismo no es necesariamente egoísta —sin embargo, un consecuencialista en el primer nivel del desarrollo moral, según Kohlberg, sí lo sería—. En condiciones ideales, el objetivo de pagar un ticket de tren o de avión no es simplemente tener el derecho a utilizar el medio de transporte, sino que además el pago masivo de los tickets hace que los precios sean más baratos para todos los que se movilizan en dicho medio de transporte. Hago énfasis en aquello de "en condiciones ideales" para evitar la famosa excusa del *free rider* que afirma: "no voy a hacer más rico al dueño de la empresa transportadora y por eso prefiero no pagar". Supongamos que se trata de una empresa de carácter público, que no hay nadie que se lucre con el cobro del ticket y que a todos los empleados del sistema de transporte se les paga un salario justo, así como las ganancias se invierten en mejorar el servicio. En estas condiciones la excusa es inaceptable pues, el *free rider*, con su conducta, estaría haciendo que el servicio fuera más malo y de peor calidad: por causa de los *free riders* que no pagan su pasaje hay que contratar menos personas en las cajas registradoras, lo que hace que el ingreso al servicio sea más lento o que se demoren más los mantenimientos de los buses o vagones, lo que hace que haya menos disponibilidad para usar el servicio o haya un mayor hacinamiento. Este análisis consecuencialista —pero pluralista— mostraría que el problema con el *free rider* es que no aporta al bien común y, por el contrario, lo perjudica.

Aun cuando la réplica consecuencialista parece tener mucho sentido, tiene un problema de fondo que ya habíamos señalado: para el *free rider* desde el punto de vista colectivo es mejor no llevar a cabo su acción; sin embargo, desde su punto de vista, hay también buenas razones para llevar a cabo su acción de *free rider*: hay un beneficio que obtendrá, aun cuando para los demás haya un perjuicio; de hecho, si los *free riders* son pocos, el perjuicio es mínimo y casi que ni siquiera se notará. De nuevo, la única salida posible para el consecuencialismo es el uso de la coacción para evitar las acciones del *free rider*; y la coacción no garantiza, por sí misma, que desaparezca la conducta indeseable.

### **El análisis deontológico-procedimentalista del *free riding***

Pasemos ahora al análisis deontológico-procedimentalista, según el cual la estructura básica de la acción se basa en la relación regla-caso. Centrémonos en la versión más conocida, la kantiana, donde todas las acciones que se puedan considerar como aceptables —y como *moralmente buenas*— deben pasar la prueba del imperativo categórico, que reza: “obra solo según la máxima a través de la cual puedas querer al mismo tiempo que se convierta en una ley universal” (Kant IV: 402). En este sentido, la deontología kantiana tiene un criterio mucho más riguroso para determinar el valor normativo de una acción por lo que puede dar cuenta con mayor claridad del problema de las acciones tipo *free riding*: ya que es imposible que estas pasen la prueba del imperativo categórico y se conviertan en “reglas para actuar”.

A diferencia del análisis consecuencialista, el análisis deontológico kantiano hace énfasis en la posibilidad de generalización de la acción del *free rider* y en este sentido descarta de plano todas las actividades que señalamos anteriormente: es claro que si todos los pasajeros de un tren se ‘colaran’, casi que de inmediato el sistema colapsaría; el tren casi que ni siquiera tendría combustible para arrancar. El análisis kantiano muestra, a su vez, una característica propia de la actividad del *free rider*: es claro que esta persona no quiere que su actividad se generalice, pues si se generaliza —o se populariza— pierde su eficacia: uno o dos que se cuelen eventualmente en una estación no resultan ser problemáticos, pero si la conducta se vuelve sistemática entre varias personas habrá mayores controles o en el peor de los casos cerrarán la estación; la acción del *free rider* perdería completamente su efectividad en caso de generalizarse.



No obstante el análisis kantiano presenta una gran ventaja con respecto al consecuencialismo, tiene a la vez un par de problemas. El primero de ellos es que la conducta del *free rider* se vuelve inexplicable o simplemente irracional —el *free rider* actúan con base en una inclinación, pero no con base en la *razón* (Kant IV: 413)—, por lo que de nuevo la coacción es la única manera de *lidiar* con este personaje indeseable. El *free rider* se convierte en alguien con quien no se puede razonar y lo único que queda es el uso de la fuerza.

Por otra parte, y tal vez resulte un poco más problemático, el filtro del imperativo categórico puede resultar una exigencia demasiado fuerte. Hay casos en los cuales aceptamos, sin ninguna clase de disconformidad o sensación de impunidad, que algunas personas se ‘cuelen’ en una fila; *e.g.*, cuando se trata de una mujer embarazada, un adulto mayor o una persona con discapacidad. Seguramente se podría responder que en una situación como estas es posible que la acción pase la prueba del imperativo categórico: podemos aceptar que los adultos mayores no tengan que hacer fila y tengan una condición preferencial; lo mismo con las mujeres embarazadas y las personas con algún tipo de discapacidad. Pero este nivel de generalidad resulta un poco difícil de manejar en una situación concreta por lo que reglas para cada uno de los casos posibles resultaría si no imposibles, por lo menos, absurdas: ¿podríamos aceptar que una persona que se encuentra con una enfermedad —digamos, una fiebre alta o una tos crónica— debería pasar adelante también en una fila? Habría que precisar la regla para que cubra todos y solamente a los casos realmente excusables: “se permite en la fila preferencial a las personas con enfermedad incapacitante”; no obstante hay personas que a pesar de tener enfermedades incapacitantes pueden llevar a cabo normalmente sus actividades, lo que conduciría a que otras personas creyeran que están fingiendo. O también es posible tener casos de personas que por su contextura física resistieran mejor a este tipo de enfermedades. ¿Cómo precisar la ‘máxima’ —o la regla— para que supere el imperativo categórico?

El problema entonces es que el imperativo categórico termina siendo un principio general, pero en el momento de su aplicación en los casos particulares hay que refinarlo de tal manera que distinga claramente los casos que consideraríamos *free riding*; en este refinamiento la regla puede trazar mal la distinción entre la acción moralmente aceptable y la acción inaceptable. Esto requeriría implementar una nueva regla de tal manera que incluya los casos aceptables y rechace los inaceptables. Esta nueva

regla no garantiza, en sí misma, que la máxima que rige la acción sea igualmente generalizable y tal vez sea posible incluir una nueva regla. El problema es, entonces, que la regla tiene que acomodar su generalidad a lo que comúnmente consideramos una excepción a la regla; excepción que aceptamos no como una nueva regla, sino simplemente como eso: como una excepción.

De hecho hay casos excepcionales que pueden suceder una única vez y que excusamos solamente en virtud de la situación o de la persona que realiza la acción. Un policía de tránsito puede excusar a una persona que conduce a un hospital y se ha saltado varios semáforos en rojo porque lleva a su mujer embarazada en el asiento trasero. Es posible que sea la única vez en su vida que este hombre se salte un semáforo en rojo, pero sería inviable que este tipo de “situación excusable” se incluyera en algún código de tránsito: se trata de una situación particular sobre la cual el análisis deontológico-procedimentalista pierde su carácter particular, al pretender “hacer que la máxima que rige su acción deba valer como ley universal”. Así, la deontología kantiana parece ser incapaz de distinguir taxativamente un caso de *free riding* de un caso genuinamente excusable.

### **El análisis del *free riding* a partir de la noción de virtud**

Quiero iniciar esta parte final con una fábula de Esopo, que ejemplifica muy bien lo que sería un *free rider* en la cultura y la tradición popular de la antigua Grecia.

Un cuervo robó a unos pastores un pedazo de carne y se retiró a un árbol. Una zorra lo vio. Deseando apoderarse de aquella carne, empezó a halagar al cuervo. Elogiaba sus elegantes proporciones y su gran belleza; agregaba, además, que no había encontrado a nadie mejor dotado que él para ser el rey de las aves, pero que lo afectaba el hecho de que no tuviera voz. El cuervo, para demostrarle a la zorra que no le faltaba voz, soltó la carne para lanzar con orgullo fuertes gritos. La zorra, sin perder tiempo, rápidamente cogió la carne. Le dijo: —amigo cuervo, si además de vanidad tuvieras entendimiento, nada más te faltaría para ser el rey de las aves. (Esopo 124)

De entrada la ética de la virtud, en su versión más estándar, parece tener una ventaja con respecto a sus competidoras en un punto clave:

la valoración normativa no es de la acción puntual, sino del estado y la disposición en que se encontraba el agente en el momento de realizar la acción. La ética de la virtud está estrechamente ligada a las concepciones éticas de la antigüedad y en particular de las teorías éticas de Platón, Aristóteles y otros filósofos griegos —aunque se encuentren rasgos y “éticas de la virtud” en autores modernos como Adam Smith, Hume y Kant, problema que ya he señalado pero que no voy a abordar aquí—, quienes suponían de entrada que la pregunta fundamental en ética no era cuál es la acción correcta que he de llevar a cabo sino cuál es el tipo de persona que quiero llegar a ser (Cf. Hursthouse). El análisis que haré a continuación sigue principalmente las versiones de la ética de la virtud de Hursthouse (1999) y de Russell (2009) fuertemente influidas por Aristóteles en quien, como mostraré a continuación, podemos encontrar elementos para analizar el caso del *free rider*.

El primer elemento de análisis que ofrece la ética de la virtud para explicar el problema del *free rider*, y, posiblemente, para hallar una solución, tiene que ver con la motivación y las razones para actuar que tiene el agente para realizar la acción que se califica como *free riding*. Así, de lo primero que se puede distanciar la ética de la virtud de los anteriores análisis es de la posible solución al problema del *free rider* a partir de la coacción. Para la ética de la virtud, si el *free riding* es un problema, su solución no está en impedir que el sujeto realice este tipo de acciones sino, más bien, en evitar que tenga tanto la motivación como razones para llevarlas a cabo.

Podemos aceptar que el caso problemático de *free riding* se trata cuando es una conducta sistemática y no de un caso aislado. En el caso aislado, por lo general, la persona que realiza la acción tiene razones para llevar a cabo esta acción; pero tiene claro que se trata de un caso excepcional que en otras circunstancias no realizaría —como, por ejemplo, el caso del hombre que pasa varios semáforos en rojo para llevar a su mujer a un hospital a dar a luz—; incluso se puede arrepentir posteriormente de la realización de la acción —lo que Aristóteles llamaría un *incontinente*, pero no un *free rider*—. Este tipo de casos aislados, por lo general, son excusables o son autorrecriminados y no ponen en riesgo, por ejemplo, la viabilidad de los sistemas de tránsito. No obstante que las personas se pasen sistemáticamente los semáforos en rojo, que hagan giros prohibidos o que tomen las calles en contravía sí genera una suerte de debilidad o inestabilidad en el sistema. Desde el punto de vista tanto deontológico como utilitarista la solución es simplemente la de aumentar

las medidas de control, pero es claro que si el infractor puede de alguna manera evitar la sanción que resulta de cometer la infracción no tendrá ninguna razón para evitar el cometer dicha infracción. Para la ética de la virtud el problema es distinto: el problema se halla en que, sean cuales sean las razones para que el infractor cometa una infracción, siempre hay —o hubo en algún momento— razones para realizar estas acciones que luego se ‘normalizaron’ y se convirtieron en hábitos.

En la ética aristotélica el hábito está vinculado con la virtud de carácter por lo que, si la conducta del *free riding* se considera como indeseable, el primer análisis que hace de esta conducta es que se trata de un ‘mal hábito’. Recordemos que una de las características fundamentales de la ética aristotélica —a diferencia de otras éticas antiguas, en particular de la platónica— es la diferencia entre las virtudes de carácter y las virtudes intelectuales: las virtudes de carácter tienen como centro, en particular, las emociones y los deseos que mueven a la acción; mientras que las virtudes intelectuales se centran principalmente en el elemento cognitivo o racional de la acción. Esta doble característica de la acción virtuosa y del virtuoso en general —por una parte cognitiva y por otra parte emotiva— ha sido señalada por varios estudiosos de la ética de la virtud (entre ellos Hursthouse, Russell, McDowell, Williams, Nussbaum) como una gran ventaja con respecto a las éticas modernas. En lo que respecta a la parte ‘emotiva’ de la acción del *free rider*, la ética de la virtud puede señalar un primer problema: quien realiza este tipo de acciones ‘no siente’ que está haciendo parte de un conjunto de personas que estén buscando un bien común o ‘siente’ que su aporte no va a ser significativo con respecto al bien obtenido. Así, por ejemplo, un remero *free rider* no ‘se siente’ parte de un equipo o un colado en el Transmilenio no ‘siente’ que el transporte público sea un bien propio. Así, la acción del *free rider* surge si no hay en el agente una ‘sensación’ de colectividad trabajando por un bien común.

Pero hay un segundo elemento de análisis sumamente importante en la ética de la virtud, esta vez asociado con las virtudes intelectuales. Al final del libro VI de la *Ética Nicomaquea* Aristóteles distingue al prudente —al que posee la virtud intelectual— de aquel que tiene una habilidad intelectual similar, pero no es virtuoso en sentido estricto: el *astuto* (*deinotês*) (1144b1-5a5). El astuto, al igual que el prudente, tiene una buena capacidad de deliberación y realiza sus acciones con base en decisiones. Debemos tener presente que, generalmente, en la filosofía aristotélica y en la ética de la virtud contemporánea que se funda en

la tradición aristotélica tanto la deliberación como la decisión juegan un papel importante para comprender la racionalidad de la acción. Así, hay un parecido importante entre el astuto y el prudente en tanto que ambos deliberan y deciden el camino más adecuado para llegar a cierto fin; más aún, alcanzan ese fin. De este modo, en lo que a sus habilidades cognitivas respecta, no hay gran diferencia entre un astuto y un prudente. Ahora bien, muchas de las características del *free rider* las podemos explicar precisamente en términos del *astuto*: tiene un fin —viajar gratis en tren, por ejemplo— y busca los medios adecuados para llevar a cabo su acción —evadir a los guardias que pasan vagón por vagón pidiendo el tiquete, por ejemplo—. Si su acción es realizada satisfactoriamente, hay una sensación de éxito y de ‘logro cumplido’ en el *free rider*; de la misma manera que habría en el prudente —o en el astuto— cuando alcanza un fin que se había propuesto. Este aspecto puede explicar, a partir de la ética de la virtud, por qué a veces resulta tan llamativa para muchas personas —e incluso en algunos casos y en ciertos ambientes hasta encomiable— la acción del *free rider*.

Vale la pena añadir que, dado que parte de lo que origina la conducta o el hábito del *free rider* es no ‘sentirse’ parte de una colectividad, en el análisis que acabo de presentar no se puede atribuir toda la responsabilidad de la conducta a quien realiza la acción —no es que esta conducta o este hábito sea excusable—. Hay cierto nivel de responsabilidad que tiene el colectivo, el resto de personas que hacen parte de la situación o de la práctica en la cual se da esta conducta, en tanto estas personas o la situación en particular hace que aquel que realiza una acción tipo *free riding* no es ni puede ser responsable de sus propias sensaciones. Si bien según la ética aristotélica las sensaciones y los deseos también se pueden ‘habituarse’ hay una responsabilidad colectiva en la conducta, sobre todo para que el *free rider* no se ‘sienta’ ajeno a la colectividad de la cual hace parte. Esto parece excluir o, por lo menos, replantear el hecho de que la única manera viable de lidiar con el *free rider* sea únicamente la coacción. Para la ética de la virtud —al menos en la versión que he presentado— la estrategia es más de carácter emocional, de hacer sentir a esta persona parte fundamental y valiosa de la colectividad a la cual pertenece.

## Conclusión

Para recapitular y concluir he intentado presentar un análisis del fenómeno del *free riding* desde tres perspectivas distintas y he intentado mostrar por qué el enfoque de la ética de la virtud tiene una ventaja

considerable con respecto a las demás éticas normativas para explicar la aparición del fenómeno, por lo tanto probablemente tenga alguna ventaja para encontrar una solución al problema que surge con la aparición de un *free rider* en una comunidad. Quiero, para cerrar, hacer énfasis en lo que considero la conclusión más importante: las razones para actuar del *free rider* y su motivación residen principalmente en el hecho de que este no se 'siente' parte de la comunidad. No es que *de facto* no lo sea, sino que tiene ciertas 'razones' que lo llevan a creer que no hace parte de esta y lo hacen sentir ajeno a ella. En la medida en que permanezcan estas razones que dan lugar a la acción del *free rider*, permanecerá igualmente el problema.

#### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aristóteles. *Ética Nicomachea*. Ed. I. Bywater. Oxford: Oxford University Press, 1892. Print.

Buchanan, J.M. *The Demand and Supply of Public Goods*. Indianapolis: Liberty Fund., 1968. Print.

Esopo. "The fox and the raven." *Aesopica: A Series of Texts Relating to Aesop or Ascribed to Him*. Urbana: University of Illinois Press, 2007. Print.

Hardin, R. *Collective action*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1982. Print.

---. "Collective action as an agreeable n-prisoners' dilemma." *Behavioural Science*. 1971: 472-481. Print.

Hursthouse, R. *On virtue ethics*. Oxford: Oxford University Press, 1999. Print.

Kant, I. *Fundamentación de la metafísica de las costumbres*. Barcelona: Ariel, 1996. Impreso.

Kohlberg, L. "Educar para la justicia. Un planteamiento moderno desde la perspectiva socrática". *Postconvencionales: ética, universidad, democracia*. 2012: 93-112. Online.

---. *Psicología del desarrollo moral*. Bilbao: Desclee de Brower, 1992. Impreso.

Nussbaum, M. "La ética de la virtud: una categoría equívoca". *Areté. Revista de Filosofía*. 1999: 573-613. Online.

Olson, M. *The logic of collective action. Public groups and the theory of groups*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965. Print.

Rawls, J. *Teoría de la justicia*. México: Fondo de Cultura Económica, 2006. Impreso.

Russell, D.C. *Practical intelligence and the virtues*. Oxford: Oxford University Press, 2009. Print.

Tuck, R. "Is there a free-rider problem, and if so, what is it?" *Rational action. Studies in Philosophy and Social Science*. Cambridge: Cambridge University Press, 1979. Print.

---. *Free riding*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2008. Print.

**Como citar:**

Farieta, A. "Aproximaciones éticas al problema del *free rider*: consecuencialismo, deontologismo y ética de la virtud". *Discusiones Filosóficas*. Jun.-Dic. 2015: 147-161. DOI: 10.17151/difil.2015.16.27.7.