

# Cámaras de Gas Diesel: Mito dentro del Mito

por Friedrich Paul Berg

En cualquier juicio del más común de los asesinatos, uno puede esperar una abundancia de información sobre el arma homicida, incluyendo una detallada descripción del arma y de como fue usada. Seguramente, en relación a un asesinato tan de novela y tan bestialmente espectacular como el supuesto asesinato masivo de millones de Judíos en cámaras de gas, a uno se le daría mucha más información. Seguramente, los juicios postbélicos que trataban sobre esas monstruosamente sorprendentes cámaras de gas proveerían de la más extensa y precisa documentación posible acerca de tan poco convencionales armas homicidas. Pero no, eso no es lo que se encuentra uno en absoluto. Aunque hay una vasta literatura, basada en parte en esos juicios, incluyendo muchas "narraciones de supervivientes" y "documentales" cubriendo los más diversos aspectos de la historia del holocausto, no obstante, en lo que de hecho atañe a los mecanismos del proceso de exterminio, de todo ello uno se encuentra con una corta y vaga descripción ocasional.

Los vacíos de información en lo que se refiere a las mecánicas del supuesto proceso de exterminio deberían avivar las más graves sospechas. No estamos, después de todo, en la era postbélica, donde podría haber muchas válidas excusas para la confusión sobre los hechos que tuvieron o no lugar en la terrible guerra que finalizó recientemente. Casi cuarenta años han pasado. Los especialistas del holocausto han tenido tiempo más que suficiente y oportunidad de examinar documentos y los sitios de los supuestos asesinatos masivos, así como el testimonio de los más masivos juicios de la historia del mundo. A lo largo de este periodo han estado ciertamente activos, y sin embargo, han encontrado poco. Aparte de unos pequeñas partes y piezas de las así llamadas "confesiones" y "narraciones de testigos", han encontrado, de hecho, casi nada.

Los vacíos de información son suficientemente malos; lo que es mucho peor es que las partes y piezas de información que uno se encuentra son simplemente increíbles. El matar a personas con gas no es inherentemente increíble dado que ciertamente ocurre, incluso accidentalmente. Pero si uno examina cuidadosamente la información disponible sobre las cámaras de gas Alemanas desde una perspectiva científica, médica o técnica, pronto reconoce que está tratando con un absurdo enredado. El caracterizar la metodología de los supuestos asesinatos masivos como de "mente de mosquito", "chiflado" o simplemente "raro" es exponer inadecuadamente la situación. Cuanto más examina uno la poca información que hay, más obvio se hace que las personas que repiten la historia del holocausto de una u otra forma realmente no tienen ni idea de lo que están hablando o escribiendo. El testimonio del así llamado testigo es especialmente raro. La declaración de Gerstein, que ha sido ampliamente aceptada por los especialistas del holocausto, es probablemente el mejor ejemplo de tal testimonio. Pero las otras "declaraciones" o "confesiones" son al menos tan malas o peores.

El absurdo de los distintos supuestos métodos e exterminio no prueban por sí solos que el holocausto no ocurrió, pero debería al menos persuadir a la gente razonable a preguntar por alguna evidencia más antes de creerse un cuento tan monstruoso. El hecho de que otra evidencia como los documentos ordenando el asesinato de Judíos con gas, o la evidencia física, de peso, de tales cámaras de gas viables está también ausente y debería hacer

razonablemente obvio que algo está seriamente mal (1).

El mezclar horribles, pero convenientemente vagas, declaraciones de testigos de asesinatos en masa es fácil. El hacer esos cuentos creíbles sobre una nación enemiga derrotada tras una brutal guerra durante la cual los grandes recursos de los medios de los vencedores han tenido éxito en retratar al enemigo como completamente depravado y malvado es también fácil. Por otro lado, no es nada fácil el explicar como uno pudo cometer asesinato masivo con escapes de gas de motores Diesel.

### La Posición Exterminacionista

La Tabla 1 es de "The Destruction of the European Jews" de Raul Hilberg, publicado en 1961. La tabla resume las opiniones de prácticamente todas las generalmente aceptadas, "consenso", de escritores sobre la historia del holocausto de los últimos 20 años. Los campos listados son los únicos que Hilberg consideró como que fueron campos de "exterminio". Campos como Dachau, Begen-Belsen, y Buchenwald no están incluidos.(3)

### Características de los Campos de la Muerte

CAMPO	Localización	Jurisdicción	Tipo de Operación	de Asesinato	Número de Judíos
Kulmhof	Waterland	SS de Alto rango y Jefe Policial (Koppe)	furgonetas de gas (CO)	más de cien mil	Belzec
Distrito de Lublin	Jefe de Policía y SS (Globocnik)	camaras de gas (CO)	cientos de miles	SOBIBOR	Distrito de Lublin
Jefe de Policía y SS (Globocnik)	camaras de gas (CO)	cientos de miles	Lublin	Distrito de Lublin	WVHA
camaras de gas (CO)	fusilamiento	decenas de miles	Treblinka	Distrito de Varsovia	Jefe de Policía y SS
camaras de gas (CO)	cientos de miles	AUSCHWITZ	Alta Silesia	WVHA	camaras de gas (HCN)
un millón					

La cuarta columna desde la izquierda muestra que en todos los campos excepto en Auschwitz, la operación de asesinar usó supuestamente monóxido de carbono (CO). En Auschwitz la operación de asesinar usó supuestamente ácido cianhídrico (HCN). De los cinco campos donde se usó supuestamente el monóxido de carbono, la gran mayoría de las víctimas fueron supuestamente asesinadas en sólo tres campos, que son: Treblinka, Belzec, y Sobibor. Es en estos tres campos donde el monóxido de carbono fue supuestamente generado por motores Diesel. El numero de Judíos que fueron supuestamente asesinados en Kulmhof (Chelmo) o Lublin (Majdanek) es relativamente pequeño comparado al número para Treblinka, Belzec y Sobibor.

Basándonos en los números generalmente aceptados de víctimas, uno puede decir que aproximadamente la mitad de todas las víctimas Judías de las cámaras de gas Alemanas fueron supuestamente gaseadas con los gases de escape de un Diesel. En otras palabras, las cámaras de gas Diesel son tan importantes, al menos en número de supuestas víctimas, como las cámaras que supuestamente usaron Zyklon B y ácido cianhídrico.

Durante al menos varios meses en 1939 y 1940, los motores Diesel fueron utilizados supuestamente como parte de un programa de eutanasia para matar Alemanes que eran irresolutos o incurables en Alemania. La experiencia adquirida en el uso de los Diesel para eutanasia fue supuestamente aplicada después por algunas de las mismas personas involucradas en el programa de eutanasia, como el Reichsamtsleiter {General del N.S.D.A.P.(\*\*)} Viktor Brack y el Kriminalkommissar {Teniente de la Policía Alemana}

Christian Wirth, en el asesinato de Judíos en Treblinka, Belzec y Sobibor en el Este de Polonia. Según Hilberg, fue Wirth quien supuestamente construyó las "cámaras de gas de monóxido de carbono" para el programa de eutanasia por orden de Brack, que estaba "de hecho a cargo de la operación [de eutanasia]". Entonces en la primavera de 1942 Brack mandó a Wirth a Lublin donde "Wirth y su equipo inmediatamente y en condiciones primitivas empezaron a construir cámaras en las cuales introducían mediante conductos monóxido de carbono de motores diesel." (Énfasis añadido) (4).

En la miniserie para la televisión "Holocaust" de la National Broadcasting Corporation, que fue esencialmente una dramatización de la generalmente aceptada versión del holocausto, hubo varias referencias al uso de motores Diesel para asesinatos masivos. En una escena, el Dr. Bruno Tesch, que en la vida real fue un químico altamente cualificado y que fue colgado después de la guerra por los Aliados (5), explica a Eric Dorf, un ficticio oficial de la SS administrador del programa de exterminio, que una de las ventajas del Zyklon B sobre el monóxido de carbono es que el Zyklon B "no obstruirá la maquinaria y no hay aparato que pueda romperse, como con monóxido de carbono". En otra escena Rudolf Hoess, el comandante de Auschwitz, está a punto de arrancar un motor Diesel cuando Eric Dorf le explica que no necesitará más del Diesel porque ha pedido otra substancia, llamada Zyklon B.

### **La declaración de Gerstein**

La declaración de Kurt Gerstein es todavía una importante piedra angular de la leyenda del holocausto en general. Gerstein era un Obersturmfuehrer {Teniente} en la SS y un inspector de minas de profesión con un título de ingeniero. Cuando se rindió a los Americanos, les dio supuestamente una preparada declaración fechada el 26 de Abril de 1945 (en Francés, algo suficientemente extraño) escrita parcialmente en el reverso de varios recibos de suministro de Zyklon B a Auschwitz. Desde entonces ha sido elevado a la categoría de "gentil justo" por los Israelitas y por varios escritores Judíos por haber al menos tratado de alertar al mundo acerca del programa de exterminio Nazi.

El texto que sigue es una parte de la declaración de Gerstein, tal y como se menciona en la traducción Inglesa de "Harvest of Hate" por Leon Poliakov. Aparte de un más bien descarado "error" por parte de Poliakov, a saber, la afirmación de que entre 700 y 800 cuerpos fueron amontonados en 93 metros cuadrados en vez de los sólo 25 metros cuadrados (que es lo que los documentos originales dicen) no es, probablemente, una de las peores traducciones de entre las varias versiones que pueden ser encontradas (6).

" Los SS empujaban a los hombres dentro de las cámaras. "Llénala", ordenó Wirth; 700-800 personas en 93 [sic] metros cuadrados. Las puertas se cerraron. Entonces entendí la razón de la señal de "Heckenholt". Heckenholt era el conductor de los Diesel, cuyos gases eran para matar a estos pobres infortunados. El Unterscharfuehrer {Sargento} de la SS Heckenholt intentó arrancar el motor. ¡No arrancaría! El Capitán Wirth se acercó. Podías ver que estaba asustado porque estaba allí para ver el desastre. Sí, vi todo y esperé. Mi cronómetro lo midió todo: 50 minutos, 70 minutos, ¡y el Diesel todavía no arrancaba! Los hombres estaban esperando en las cámaras de gas. Podías oírles llorando "como en una sinagoga", dijo el Profesor Pfannenstiel, con sus ojos pegados a la ventana de la puerta de

madera. El Capitán Wirth, furioso, azotó con su fusta a los Ucranianos que ayudaban a Hockenholt. El Diesel arrancó después de 2 horas y 49 minutos, según mi cronómetro. Pasaron veinticinco minutos. Podías ver a través de la ventana que muchos estaban ya muertos, ya que una luz eléctrica iluminaba el interior de la habitación. ¡Todos estaban muertos después de treinta y dos minutos! Trabajadores judíos salvaron sus vidas a cambio de realizar este horrible trabajo, más un pequeño porcentaje del dinero y los bienes recogidos. Los hombres estaban todavía de pie, como columnas de piedra, sin espacio para caerse o inclinarse. Incluso muertos podías adivinar las familias, todas cogidas de las manos. Era difícil el separarlas mientras se vaciaba la habitación para la siguiente carga. Los cuerpos echados fuera, azules, húmedos de sudor y orina, las piernas manchadas de excrementos y sangre menstrual " (7) .

No era una mirilla a través de la cual el Prof. Pfannenstiel supuestamente miraba dentro de las cámaras - - era una ventana. Y era una ventana en una puerta de madera - - no una puerta de acero, impermeable a los gases como uno podría esperar. Aparentemente, había puertas de madera en dos lados de al menos una de las cámaras de gas. Se nos dice que las aludidas víctimas estaban todavía vivas después de casi tres horas en las cámaras de gas antes de que el Diesel hubiese siquiera arrancado. Seguramente, debía de haber numerosas fugas de aire hacia las cámaras o sino los Judíos se hubieran asfixiado sin la ayuda de ningún Diesel.

"Los hombres estaban todavía de pie, como columnas de piedra, sin espacio para caerse o inclinarse. Incluso muertos podías adivinar las familias, todas cogidas de las manos." No hay mención alguna de las aludidas víctimas intentando romper el cristal. Seguramente el Prof. Pfannenstiel, "con sus ojos pegados a la ventana," hubiese notado si algunas personas en el otro lado habían estado intentando romperla (8) . Pero no, no hay mención a nada de este tipo. Se nos dice, sin embargo, que las víctimas tenían la mente suficientemente clara para formar grupos de miembros familiares y de cogerse las manos.

Según la última frase del texto citado, "Los cuerpos echados fuera, azules, húmedos de sudor y orina". Aquí tenemos una imperfección, en lo concerniente a la teoría de muerte por monóxido de carbono, porque las víctimas de envenenamiento por monóxido de carbono son de un singular color "rojo cereza", o "rosa". Esto se afirma claramente en la mayoría de los manuales de toxicología y es probablemente bien conocido por cualquier doctor y por la mayoría, si no todo, del personal de emergencias médicas. El envenenamiento por monóxido de carbono es actualmente común por los automóviles y es motivo de más incidentes con lesiones por gas venenoso que el resto de gases juntos. Hay que decir en su defensa que la afirmación de Gerstein no hace afirmación alguna de que el monóxido de carbono sea el ingrediente letal en el escape de los Diesel. Son los exterminacionistas, esto es, las personas que intentan mantener la historia del holocausto, quienes han afirmado repetitivamente que la muerte fue debida al monóxido de carbono en el escape de los Diesel. La recurrencia a las referencias a cuerpos "azulados" en diversos ejemplos del así llamado "testimonio de testigos" de juicios en Alemania Occidental demuestra por si sola la naturaleza "plagiadora" de mucho de ese testimonio. El que ese testimonio tal ha sido aceptado por las cortes de Alemania del Oeste especializadas en los casos relacionados con el holocausto y por los estudiosos del holocausto, aparentemente sin ninguna recusación seria, demuestra por si sola la patética falsedad de esos juicios y de

los "estudiosos" pertenecientes a la materia en general.

Si los cuerpos hubiesen, de hecho, aparecido "azulados", la muerte habría sido ciertamente no debida a monóxido de carbono. Una apariencia "azulada" podría haber sido únicamente una indicación de muerte por asfixia, es decir, por falta de oxígeno. En este artículo investigaremos esa posibilidad y veremos que cualquier cámara de gas Diesel, a pesar de que la muerte por falta de oxígeno es muy improbable, es no obstante mucho más probable que la muerte por monóxido de carbono.

Según Leon Poliakov, que es un historiador Judío Francés y uno de los pocos historiadores que ha escrito en la actualidad con cierta extensión en defensa de la historia del holocausto, "hay poco que añadir a esta descripción [la afirmación de Gerstein] que vale para Treblinka, Sobibor así como para el campo de Belzec. Las instalaciones posteriores fueron construidas casi de la misma forma y también usaron los gases de escape de monóxido de carbono de los motores Diesel como agentes mortales". Según Poliakov, más de un millón y medio de personas fueron asesinada con escape de Diesel (10) .

## Efectos tóxicos del Monóxido de Carbono

Para investigar la afirmación de las cámaras de gas Diesel, dos cuestiones que uno debería preguntarse son: ¿Cuánto monóxido de carbono se necesita para matar a un ser humano en media hora? ¿Contienen los gases de escape de los Diesel en algún momento tanto monóxido de carbono?

Partes de monóxido de carbono por millón de partes de aire Porcentaje de monóxido de carbono Efectos fisiológicos

Partes de monóxido de carbono por millón de partes de aire	Porcentaje de monóxido de carbono	Efectos fisiológicos
100	(0,01%)	Contracción admisible para una exposición de horas.
400 a 500	(0.04% a 0,05%)	Concentración que puede ser inhalada durante una hora sin efectos apreciables
600 a 700	(0.06% a 0.07%)	Concentración que causa sólo un efecto apreciable después de una exposición de 1 hora.
1000 a 1200	(0.10% a 0.12%)	Contracción que causa efectos incómodos pero no peligrosos de una exposición de una hora
1500 a 2000	(0.15% a 0.2%)	Concentraciones peligrosas para una exposición de 1 hora.
4000 y superiores	(0.4% y superiores)	Concentraciones que son fatales en exposiciones de menos de 1 hora.

Tabla 2: Efectos tóxicos del monóxido de carbono (11) .

El envenenamiento por monóxido de carbono ha sido estudiado profusamente desde alrededor de 1920, cuando fue cuidadosamente examinado para determinar las necesidades de ventilación de túneles para vehículos de motor, particularmente para el área metropolitana de la ciudad de Nueva York en túneles tales como el Túnel de Holanda. Desde principios de los 40, ha sido ampliamente aceptado basándose en las investigaciones de Yandell Henderson y de J.S. Haldane que una concentración media de monóxido de carbono de "0.4% y superior", como se muestra en la última línea de la Tabla 2, es la cantidad necesaria para matar a una persona en "menos" de una hora de exposición continua(12) . Concentraciones de 0.15% a 0.20% son consideradas "peligrosas", lo que

significa que podrían matar algunas personas en una hora especialmente si esas personas tuvieran, por ejemplo, corazones débiles. Pero para cometer un asesinato masivo en una cámara de gas, uno requeriría una concentración de gas venenoso suficiente para matar no sólo a una "parte" de cualquier grupo dado de personas, sino más bien, suficiente para matarlos a "todos".

La vaguedad introducida por el uso del término "menos" por parte de Henderson es infortunada. Se debe al hecho de que aunque Henderson y otros pudieron probar los efectos no letales en un laboratorio con un alto grado de precisión, los efectos letales no pudieron ser probados de ese mismo modo. Los efectos letales y los correspondientes niveles de CO fueron determinado basándose en una cuidadosa extrapolación de los niveles de hemoglobina a lo largo del tiempo a partir de pruebas no letales en humanos y de algunas pruebas letales en animales. Aunque los resultados de las pruebas para los efectos letales no son tan precisos como uno quisiera, son, sin embargo, lo suficientemente exactos para apoyar algunas importantes conclusiones sobre las cámaras de gas Diesel. Según los exterminacionistas, la desagradable acción fue siempre hecha en menos de media hora. Para determinar cuanto monóxido de carbono sería necesario para matar en sólo media hora, en vez de en una hora completa, uno puede usar la ampliamente aceptada regla empírica conocida como la "Regla de Henderson", que es:

$\% \text{ CO} \times (\text{tiempo de exposición}) = \text{Constante para cualquier efecto tóxico dado}$

En otras palabras, para cualquier efecto tóxico dado, la concentración de veneno debe ser inversamente proporcional al tiempo de exposición. Esto significa que para matar en media hora, uno necesitaría el doble de concentración que la que uno necesitaría para matar en una hora completa. Aplicando esta regla para el "0.4% y superior" necesitado para matar en "menos de una hora" obtenemos 0.8% y superior como la concentración necesitada para matar en menos de media hora.(13)

Aplicando la misma regla al 0.15% a 0.20% que es "peligroso" para una hora de exposición, obtenemos 0.3% a 0.4% como la cantidad de CO que es peligrosa para media hora de exposición.

Lo que todo esto significa es que para tener cualquier tipo de cámara de gas práctica utilizando monóxido de carbono como agente letal, uno necesitaría una concentración media de al menos 0.4% de monóxido de carbono, pero probablemente más próxima al 0.8%. Deberemos recordar "0.4% a 0.8%" como cifras de referencia a la que nos referiremos en breve.

La consideración importante es siempre la concentración "media" a lo largo de todo el periodo de exposición y no alguna cantidad de veneno medida en libras o pies cúbicos. Para intentar analizar el problema determinando las cantidades de CO producidas, más que las "concentraciones", sería inútil dado lo poco que a uno le dicen, en la descripción de la declaración de Gerstein, sobre el tamaño de la cámara o cámaras, es demasiado increíble para empezar.

La Figura 1 indica los síntomas de varios niveles bajos de exposición al monóxido de carbono en función del tiempo de exposición. La más alta concentración de CO de la que se habla es de 600 ppm (partes por millón). 600 ppm es otra forma de decir 0.06%. El gráfico indica que después de una hora de exposición a una concentración media de 600 ppm de CO, uno experimentaría un dolor de cabeza pero no un gran dolor de cabeza. Incluso después de 100 horas de exposición, lo peor que uno podría experimentar sería un

coma pero no la muerte. Sin embargo, después de sólo media hora de exposición a 600 ppm, ningún síntoma es indicado -ni siquiera un leve dolor de cabeza. Debemos recordar "0.06%" como otro número de referencia al cual nos referiremos.

[Figura 1: Efectos tóxicos de bajos niveles de monóxido de carbono (14)]

## El motor Diesel

Hubiese sido de ayuda si los defensores del holocausto hubiesen provisto de datos tales como el nombre del fabricante del motor o el número del modelo, del tamaño y potencia de los motores. Aunque información similar hubiese sido considerada como esencial en la investigación de cualquier asesinato normal, ¡ay!, cuando uno trata con el holocausto detalles tales son esperar demasiado. Las más frecuentes afirmaciones parecen ser que los motores eran diesel de los tanques soviéticos (la mayoría de los tanques Soviéticos durante la guerra fueron Diesel, incluyendo el famoso T34), pero se ha afirmado recientemente que al menos uno de los motores era de un submarino Soviético.

Cualquier motor de submarino hubiera sido ciertamente un Diesel (15). En lugar de mejor información, uno tiene que investigar la más general y difícil cuestión, de que si cualquier Diesel jamás construido pudo haber realizado la abominable acción.

Si Gerstein hubiese afirmado que el monóxido de carbono fue generado por motores de gasolina, la historia pudiese haber sido más creíble. Los motores de gasolina, de hecho, matan más fácilmente y con poco o ningún aviso porque sus gases de escape son casi inodoros. Aunque los motores Diesel se parecen mucho a los motores de gasolina, al menos a la mayoría de las personas, de hecho son bastante diferentes. Cualquier ingeniero de minas o inspector de minas debe ciertamente ser capaz de distinguir fácilmente entre los dos tipos de motores. Por una parte, el sonido de los diesel es tan distinto que casi cualquiera puede con una pequeña experiencia reconocerlos con sus ojos cerrados.

Otra particularidad de los diesel es que cuando están operando generalmente dan aviso de su presencia - - sus gases de escape generalmente huelen fatal. La intensidad del olor o hedor ha dado, sin duda, la falsa impresión de que los gases de escape Diesel deben ser consecuentemente muy dañinos.

Aunque los escapes de los Diesel no son totalmente inofensivos si que son, de hecho, uno de los agentes contaminadores menos dañinos de entre todos, excepto para algunos efectos cancerígenos a largo plazo que son totalmente irrelevantes para la operación de una cámara de gas para cometer asesinato masivo. Los niveles de emisión Diesel han estado siempre dentro de los estándares de emisiones de la U.S. Environmental Protection Agency (Agencia de Protección Medioambiental de los Estados Unidos) sin haber requerido de modificaciones o accesorios. Los Diesel siempre han producido menos del 1% de monóxido de carbono, que es el estándar corriente para motores de combustión interna. Los motores de gasolina sólo han alcanzado estos niveles después de muchos años de investigación y después de la adición de muchos complejos accesorios y modificaciones del motor. Los Diesel de los años 30 y 40 eran tan limpios en su combustión, si no más, como los Diesel de hoy.

[ <Picture> Fig 2. Comparación de las emisiones de monóxido de carbono entre motores Diesel y de gasolina (16) .]

La Figura 2 compara las emisiones de monóxido de carbono de motores Diesel y de gasolina. Los motores de gasolina son a veces llamados motores de encendido por chispa como en esta figura. Claramente, la lógica elección entre estos dos tipos de motores como fuente de monóxido de carbono hubiese sido siempre el motor de gasolina. De un motor de gasolina (encendido por chispa) uno puede fácilmente obtener un 7% de monóxido de carbono, pero de motores Diesel uno nunca puede obtener más de un 1% con combustible líquidos.

Las emisiones de monóxido de carbono de motores de combustión interna son frecuentemente representadas como funciones de la relación aire/combustible o de la relación combustible/aire. La relación combustible/aire es simplemente la inversa de la relación aire/combustible. Se ha aceptado genéricamente por la industria del automóvil y por los medioambientalistas que la composición de los gases de escape Diesel están principalmente relacionados con estas relaciones y no con otros factores como las revoluciones por minuto (17) .

Una relación aire/combustible de 100, por ejemplo, significa que por cada libra (N del T.: el sistema anglosajón utiliza la libra como unidad de masa, a diferencia del kilogramo utilizado en el Sistema Internacional, más ampliamente utilizado en el resto de los países) de combustible quemado, 100 libras de aire son introducidas en el motor. Sin embargo, sólo unas 15 libra de aire pueden reaccionar químicamente de alguna manera con cada libra de combustible, a pesar de la relación aire/combustible o incluso del tipo de motor. Esto significa que en una relación aire/combustible de 100, unas 85 libras de aire no reaccionan. Estas 85 libras de exceso de aire son expulsadas fuera del motor sin haber sufrido cambio químico alguno. En lo relativo al exceso de aire, el motor Diesel no es más que un inusual tipo de ventilador o compresor.

Los motores de gasolina trabajan siempre con una deficiencia de aire. Como consecuencia e esta deficiencia, el proceso de reacción en un motor de gasolina nunca puede llegar a su finalización; una relativamente grande proporción de monóxido de carbono a dióxido de carbono es siempre formada.

Los Diesel siempre trabajan con un exceso de aire. A ralentí, los Diesel operan con unas relaciones aire/combustible tan altas como 200:1. A plena carga, la relación aire/combustible es sólo de 18:1. Debido a la abundancia de aire, siempre hay mucha mayor oportunidad para el combustible de quemarse por completo, causando, por tanto, que muy poco monóxido de carbono sea producido en comparación con los motores de gasolina. Además, el poco monóxido de carbono producido en los cilindros de un Diesel es posteriormente diluido por el exceso de aire.

Tan pronto como uno adquiere la comprensión de las diferencias entre los motores Diesel y de gasolina, se hace obvio que la elección lógica como fuente de monóxido de carbono sería siempre el motor de gasolina. El motor Diesel es, y siempre lo fue, una elección inherentemente ridícula como fuente de monóxido de carbono.

Hay básicamente dos tipos de motores Diesel; los motores de cámara de combustión dividida y los motores de cámara de combustión abierta.

### **Diesel de Cámara Dividida**

La categoría de motores de cámara dividida es generalmente subdividida en diseños de cámara de precombustión y en diseños de cámara con turbulencia.



La Figura 3 muestra una pareja de curvas de emisiones para Diesel con cámaras de combustión divididas que fueron resultado de unos tests excepcionalmente cuidadosos y extensos realizados en los primeros años 40 en los Estados Unidos por el Departamento de Minas de los EE.UU. para determinar si los motores Diesel podían operar en minas subterráneas sin poner en peligro a los mineros (19) . La conclusión del Departamento de Minas de los EE.UU., como se afirma en muchos informes a lo largo de los años intermedios siempre fue que los Diesel pueden operar bajo tierra en minas sin carbón supeditado a la aprobación USBM de los motores y de los arreglos mecánicos en los cuales se emplean los motores.

[ <Picture> Figura 3: Emisiones de monóxido de carbono para cámaras de pre-combustión y cámara turbulenta de motores Diesel ( 18) . La línea gruesa vertical a una relación combustible/aire de 0.055 ha sido añadida por el autor.]

La curva inferior en Figura 3 es para un Diesel con cámara de pre-combustión. La curva superior es para un Diesel con cámara de turbulencia. La relación más baja combustible/aire siempre se corresponde aproximadamente con el ralentí y también para condiciones de vacío. Para un Diesel con cámara de pre-combustión al ralentí el nivel de monóxido de carbono es inferior al 0.02%. Para el Diesel con cámara de turbulencia al ralentí el nivel de monóxido de carbono es apenas 0.06%. Lo que esto significa es que al ralentí ambos de estos tipos de Diesel no podrían producir suficiente monóxido de carbono para ni siquiera dar un dolor de cabeza después de media hora de exposición continua.

Cuando uno empieza a imponer cargas a estos motores, incrementando, consecuentemente, como efecto, las relaciones combustible/aire, los niveles de monóxido de carbono de hecho decrecen al principio. Sólo cuando uno se aproxima a la plena carga, representada por la línea continua sobrecargada en la figura, suben los niveles de monóxido de carbono significativamente a un máximo de 0.1% con una relación combustible/aire de 0.055. Una concentración de CO del 0.1% está todavía muy por debajo del rango de cifras de referencia, "0.4% a 0.8%". En otras palabras, ninguno de estos motores pudo haber producido suficiente monóxido de carbono para matar a nadie en media hora independientemente de las cargas de los motores.

## **Humo Diesel**

Una característica de los Diesel es que tienen a humear. Esto no es debido a ninguna ineficiencia inherente a los Diesel. Por el contrario, los Diesel son por regla general extremadamente eficientes. El humo es principalmente el resultado de la naturaleza de la combustión del Diesel y de los más pesados combustibles que son usados, en comparación con los motores de gasolina.

La línea continua de trazo gruesa en Figura 3 representa el límite de humos que los fabricantes han encontrado como necesario para proteger sus motores de un deterioro excesivo debido al humo y a la acumulación de sólidos dentro de los cilindros. Como cuestión práctica, un Diesel no puede operar a la derecha de la línea continua de trazo grueso con combustibles líquidos. En Figura 3, así como en Figura 5, la línea continua de trazo grueso está en una relación combustible/aire de 0.055. Muchos fabricantes son más

conservadores y limitan sus motores a relaciones combustible/aire por debajo de 0.050. Los motores Diesel pueden operar de forma segura con relaciones combustible/aire mayores de 0.055 sólo si están quemando un combustible gaseoso limpio; ésta es la única forma de evitar la acumulación de material sólido dentro de los cilindros. El dato mostrado para relaciones combustible/aire por encima de 0.055 fueron sólo recogidas porque los investigadores del Departamento de Minas de los EE.UU. eligieron ensayar los motores, por razones teóricas, con combustible gaseoso muy por debajo de lo normal y en condiciones de plena carga de sus respectivos motores.

El dato para los combustibles gaseosos limpios es irrelevante para nuestro análisis porque si los Alemanes hubiesen tenido un combustible gaseoso para el Diesel, hubiesen enviado ese gas directamente a la cámara de gas. El haber utilizado un motor Diesel para algún tipo de paso intermedio no hubiera tenido ningún sentido. Un arreglo tal sólo hubiese hecho al gas mucho menos tóxico. Dado que el monóxido de carbono es altamente combustible, cualquier monóxido de carbono yendo al Diesel hubiese sido ampliamente consumido dentro del motor.

El humo Diesel contiene una fase líquida y una fase sólida. La fase líquida es generalmente expulsada del motor con el escape y, por tanto, no hace daño al motor. Pero si suficiente material sólido es también producido, y suficientemente rápido, parte de ese material se acumulará en los cilindros donde en sólo unos minutos puede dañar severamente los segmentos y las válvulas y causar una autodestrucción y parada del motor. Como muestra el gráfico, la cantidad de sólidos producidos por los motores incrementa dramáticamente justo por encima de una relación combustible/aire de 0.055. Por este motivo, los fabricantes como norma equipan las bombas de inyección de combustible con limitadores para que los motores sólo puedan operar por debajo de 0.055 ó 0.050.

[ <Picture> Figura 4: Componentes sólidos y líquidos del humo Diesel (20).]

Operar cualquier diesel por debajo de cualquier carga substancial, independientemente del diseño particular o tipo de motor, hubiese llevado a la producción de significativas cantidades de humo. El humo es generalmente también percibido inmediatamente tras el arranque, incluso al ralentí o bajo bajas cargas, cuando el motor no ha tenido todavía tiempo para alcanzar su temperatura normal de funcionamiento. No debería ser una gran sorpresa que no hay mención de ningún humo del Diesel - - negro, blanco, denso u otro cualquiera - - en ninguna parte de la declaración de Gerstein o en cualquier testimonio en juicios de después de la guerra.

[ <Picture> Figura 5: Emisiones de monóxido de carbono de motores Diesel con cámara abierta (21) . La línea gruesa vertical a una relación combustible:aire de 0.05 5 ha sido añadida por el autor.]

### **Diesel de Cámara Abierta**

Figura 5 muestra que un Diesel de cámara abierta todavía produce sólo alrededor de un 0.03% de monóxido de carbono al ralentí, que no es suficiente para producir un dolor de cabeza tras media hora de exposición. Sin embargo, según se imponen crecientes cargas sobre un motor tal, los niveles de monóxido de carbono crecen finalmente más bien

agudamente, y a plena carga, representada por la línea gruesa vertical, el nivel de monóxido de carbono es de hecho alrededor de 0.4%. En otras palabras, aquí tenemos un Diesel que parece como si se hubiese utilizado para cometer asesinato masivo en media hora.

El problema de este motor, así como para todos los Diesel, es que para operar continuamente a plena carga por largos períodos, como media hora seguida, implicaría serios riesgos de ensuciamiento y dañado por los sólidos acumulados dentro del cilindro. Operando a relaciones combustible/aire más bajas y seguras que 0.055, que tendrían también menores cargas, los niveles de emisión de monóxido de carbono bajan muy dramáticamente. Por ejemplo, al 80% de plena carga, que es generalmente considerada como un máximo seguro para un funcionamiento continuo y que ocurre a una relación combustible/aire de unos 0.045, el nivel el monóxido de carbono es de sólo 0.13%. Según la regla Henderson, figuras registradas y algún simple cálculo, un 0.13% de monóxido de carbono no sería ni siquiera "peligroso" después de media hora de exposición. Que Figura 3 y Figura 5 son de hecho típicas de todos los motores Diesel a lo largo de los últimos cincuenta años es atestiguado por el hecho de que a estas curvas particulares se han referido, y se siguen todavía refiriendo, en innumerables revistas y libros sobre emisiones de Diesel todos los días. En otras palabras, no hay mejores ejemplos de emisiones Diesel. Para estar seguro, hay muchos otros resultados de pruebas que uno puede encontrar en acreditadas revistas de automóviles tal como la Society of Automotive Engineers Transactions. Pero si uno se toma la molestia de mirar las SAE Transactions de las últimas cincuenta años, así como otras revistas, no encontrará ningún ejemplo de peores emisiones de monóxido de carbono que las de Figura 5. Nuestro análisis de Figura 5 representa el peor caso que puede ser encontrado en ningún lugar para cualquier motor Diesel.

## **Carga de motores**

Aparte del problema del humo, el mero hecho de imponer una carga plena sobre cualquier motor está lejos de ser fácil. Por ejemplo, si uno tiene un camión, una carga plena puede ser impuesta sobre el motor llenando primero el camión con una carga pesada y entonces conduciendo el vehículo sobre una empinada colina hacia arriba a la máxima velocidad con el acelerador a fondo. Bajo esa condición uno podrá estar probablemente expulsando alrededor de un 0.4% del tubo de escape si el motor del camión fuese un Diesel de cámara abierta. Sin embargo, si el camión está aparcado en un camino, es mucho más difícil el imponer una carga plena al motor. Simplemente "apurando" el motor con la transmisión en "punto neutro" no pondrá más de un poco porcentaje de carga en el motor. Dejando deslizar el embrague y pisando sobre el acelerador podría imponer una carga algo mayor sobre el motor pero el embrague pronto se quemaría. Alzando la parte trasera del vehículo y aplicando los frenos a la vez que apurando el motor impondrá una carga algo mayor pero los forros del freno pronto se quemarían.

La única manera de imponer de forma realista una carga significativa sobre cualquier motor es fijando al motor algún tipo de freno dinamométrico u otro aparato de carga, como un generador con una carga eléctrica.

Los frenos dinamométricos podrían haber estado disponibles y los Alemanes habrán tenido bastantes, pero son difícilmente el tipo de equipo que uno encuentra en un típico taller de coches. Son, generalmente, sólo disponibles en laboratorios de ensayos de

ingeniería bien equipados. Cuestan mucho más que los motores a los que van fijados, dado que no son producidos en masa.

Un arreglo con generador parece verosímil dado que lugares como Treblinka y Belzec habrán necesitado electricidad, incluso si sólo fuese para mantener las vallas electrificadas cargadas y las luces encendidas. Sin embargo, un arreglo tal sugiere una operación continua tanto en el generador como en el diesel, lo que es contrario a la declaración de Gerstein. Según esa declaración, el motor era incapaz de siquiera arrancar por al menos tres horas antes del gaseamiento. No hay nada en la declaración para ni siquiera remotamente sugerir que los motores servían para otra cosa que para matar Judíos. Si hubiese tenido un doble propósito, por ejemplo, para hacer funcionar un generador, uno podría esperar algún comentario acerca de las luces encendiéndose al arrancar el Diesel- pero no hay nada de esta clase.

### **Aldehídos, Óxidos de Nitrógeno e Hidrocarburos**

Hay otros agentes contaminantes en el escape de los Diesel además del monóxido de carbono. Estos son aldehídos, óxidos de nitrógeno, e hidrocarburos, que de hecho son dañinos. El olor y hedor por los que los Diesel son conocidos no es causado por el monóxido de carbono -el monóxido de carbono es completamente inodoro. El olor es causado por trazas de ciertos hidrocarburos y aldehídos que los más modernos instrumentos de análisis pueden apenas identificar, en medida aislada. La sensibilidad de la nariz humana a estos compuestos es, sin embargo, extremadamente alta y lejos de toda proporción de las cantidades realmente presentes.

Los óxidos de nitrógeno pueden formar ácido nítrico reaccionando con la humedad en los pulmones, lo cuales pueden, por tanto, causar cáncer después de muchos meses de exposición. Uno de los óxidos de nitrógeno formados por los Diesel es un gas lacrimógeno, el cual es extremadamente irritante. Los posibles efectos cancerígenos y de mutaciones genéticas de los óxidos de nitrógeno y de otros determinados ingredientes del escape de los Diesel pueden convertirse en la base para estándares de emisiones especiales en los Diesel en un futuro no muy lejano. Todos los efectos son, sin embargo, a largo plazo y totalmente irrelevantes para el asesinato masivo en una cámara de gas.

Aunque el gas de escape de los Diesel es relativamente inofensivo, inhalarlo no es una experiencia placentera. Si los gases de escape de un Diesel fuesen introducidos en una amplia sala de reuniones, no llevaría mucho tiempo antes de que todos los presentes sintieran un abrumador deseo de salir, independientemente de lo convencidos que él o ella estuvieran de lo seguro que realmente es el gas de escape. Y sin embargo la declaración de Gerstein no hace mención de ningún intento de fugarse de la cámara de gas, ni siquiera de romper la "ventana". Se nos cuenta más bien que las víctimas formaron grupos familiares y se cogieron de las manos.

### **Oxígeno en el escape Diesel**

Si los Judíos no fueron asesinados con monóxido de carbono del escape de los Diesel, ¿pudieron haber muerto, en cambio, de los efectos del reducido oxígeno en el escape de los Diesel? Una teoría tal sería al menos consistente con la afirmación de que los cadáveres estaban "azules". Una coloración azulada de ciertas partes de un cadáver es por cierto un síntoma de muerte por falta de oxígeno. Esta teoría, sin embargo, no se mantiene muy bien

por el hecho de que los Diesel siempre operan con un exceso de aire.

[ <Picture> Figura 6: Constituyentes del gas de escape de motores de combustión interna ( 22) .]

El aire normal contiene un 21% de oxígeno. En Figura 6 vemos que la concentración de oxígeno correspondiente al ralentí en el escape de cualquier diesel (cámara abierta dividida), mostrado cerca de la parte superior del gráfico a una relación combustible/aire de 0.01, es del 18%, que es sólo unos pocos puntos por debajo del que uno se encuentra en el aire normal. A plena carga, lo que corresponde a una relación combustible/aire de 0.055, la concentración de oxígeno en el escape de cualquier Diesel es del 4%.

Probablemente la mejor discusión de los efectos de niveles bajos de oxígeno o asfixia es proporcionada por Henderson y Haggard.

Segunda etapa. Cuando el oxígeno es disminuido a valores de entre el 14 y el 10 por ciento las facultades superiores del cerebro son afectadas. La conciencia continúa, pero el juicio se vuelve imperfecto. Lesiones graves, como quemaduras, magulladuras o incluso huesos rotos, puede que no causen dolor. Emociones, particularmente mal humor o pugnacidad, y menos frecuentemente hilaridad, o una alteración del humor, afloran con prontitud anormal...

Tercera etapa. Cuando el oxígeno es disminuido a valores de entre el 10 y el 6 por ciento, náuseas y vómitos pueden aparecer. El sujeto pierde la habilidad para realizar cualquier movimiento muscular vigoroso, o incluso de moverse. Perplejidad y pérdida de conciencia le siguen, ya sea con desmayo o con un coma con ojos rígidos y vítreos. Si revive, el sujeto puede no tener idea de su estado, o una totalmente errónea creencia de lo que ha ocurrido. A esta altura, o incluso en ella, puede ser totalmente inconsciente de que algo está mal...

Cuarta etapa. Cuando el oxígeno es disminuido por debajo del 6 por ciento, la respiración consiste en boqueadas separadas por apneas de duración creciente. Movimientos convulsivos pueden ocurrir. Entonces la respiración se para, pero el corazón puede continuar latiendo por unos minutos y entonces desarrollar una fibrilación ventricular, o permanecer quieto en extrema dilatación (23) .

Según Haldane y Priestley, "aire conteniendo menos de un 9.5% de oxígeno producirá normalmente incapacidad en menos de media hora."(24) Incapacidad no es todavía la muerte.

Es claro que no hay lógica ni número mágico por debajo del cual la muerte puede ocurrir, o por encima de la cual la vida continúa. Sin embargo, para cualquier cámara de gas basada en la reducción de oxígeno como el método de asesinato, uno tendría que reducir el oxígeno por debajo de 9.5% quizás incluso por debajo del 6%.

De Figura 6 vemos que para reducir la concentración de el escape a sólo el 9%, cualquier Diesel debería de operar con una concentración de combustible/aire de alrededor el 0.040, lo que corresponde a aproximadamente de la plena carga. Para reducir la concentración de oxígeno tan baja como el 6%, lo cual sería la cuarta etapa según Henderson y Haggard y que sería casi seguro la condición necesitada para matar a "todos" los miembros de cualquier grupo de víctimas, cualquier Diesel debería de operar a una relación combustible/aire de alrededor de 0.048, que es próxima a la plena carga. En otras palabras, cualquier cámara de gas Diesel basada en la reducción de oxígeno como el método de

asesinato necesitaría operar a más de la plena carga, pero probablemente más cercano a la carga plena.

De lo anterior debería ser obvio que en casi todas los rangos operativos, los Diesel descargan suficiente oxígeno para que uno pueda literalmente inhalar puros gases de escape de un Diesel y sobrevivir del oxígeno presente en el escape. Desde el ralentí a al menos partes de la plena carga, el escape de los Diesel contiene suficiente oxígeno para mantener la vida humana por al menos media hora.

## **Dióxido de carbono**

Si los Judíos no fueron asesinados con el monóxido de carbono o de la falta de oxígeno, ¿podieron haber, por otro lado, muerto de los efectos del dióxido de carbono?

El dióxido de carbono no es realmente más venenoso que el agua corriente. La mayoría de los manuales de toxicología ni siquiera lo mencionan. Cuando se menciona, es generalmente clasificado como "no tóxico, simple asfixiante". Hay accidentes fatales ocasionales donde el dióxido de carbono está directamente involucrado. La muerte en casi todos esos casos es causada por falta de oxígeno. La falta de oxígeno es causada por el hecho de que el dióxido de carbono es mucho más pesado que el oxígeno y desplazarán, especialmente en un espacio cerrado, al oxígeno de la misma manera que al agua desplazará al aire en los pulmones de un hombre ahogándose. La causa de la muerte, químicamente, en ambas situaciones no es dióxido de carbono, sino una falta de oxígeno en la sangre. Un síntoma de este tipo de muerte es la apariencia azulada de la piel.

El dióxido de carbono puede ser beneficioso y terapéutico (25) . Es comúnmente usado en medicina clínica como un estimulante inofensivo para la respiración, para cuyo fin es suministrado bajo presión en cilindros (Carbogen) conteniendo oxígeno y un 7% de dióxido de carbono (26) . Normalmente, cuando una persona fallece, el aire que abandona los pulmones contienen alrededor de un 5.5% de dióxido de carbono.

Niveles de un 3% de dióxido de carbono son muy tolerables para exposiciones que duren varios días. Por ejemplo, en los Î50 la Armada Norteamericana experimentó con mezclas gaseosas conteniendo un 3% de dióxido de carbono y un 15% de oxígeno, esto es, un 25% menos de oxígeno que en el aire normal, para su uso en submarinos Americanos con exposiciones durando hasta varias semanas (27) .

Para los motores Diesel, el nivel de dióxido de carbono al ralentí, o cerca de dicha posición, es sólo de alrededor del 2% y se incrementa gradualmente hasta alrededor de un 12% a plena carga como se muestra en Figura 6. Un nivel de dióxido de carbono del 12% puede causar irregularidad cardiaca y puede, por tanto, ser peligroso para personas con corazones débiles. Los motores de gasolina, al contrario que los diesel, producen ya un 12% al ralentí. En general, si existe suficiente oxígeno disponible, un nivel de dióxido de carbono tan alto como del 12% no es normal que produzca la muerte. Sin embargo, cuando el nivel de dióxido de carbono es tan alto en el escape de los diesel, el nivel correspondiente de oxígeno es peligrosamente bajo.

El principal peligro del escape de los Diesel para la vida no proviene de la abundancia de dióxido de carbono, ni siquiera del monóxido de carbono, sino de la falta de oxígeno.

## **Operación de la Cámara de Gas Diesel**

Si el tubo de escape de un motor Diesel es conectado a una cámara de gas, la concentración de monóxido de carbono sería inicialmente extremadamente pequeña y el nivel de oxígeno sería inicialmente alto. (Dado que las puertas de una cámara de gas deben ser abiertas para permitir que entren las futuras víctimas, aire fresco debe también entrar en las cámara.)

Tan pronto como arranca el Diesel y según más y más gases de escape del Diesel son introducidos en la cámara, la concentración de monóxido de carbono aumentará gradualmente hasta el nivel existente dentro del tubo de escape del motor diesel sin haber capaz, en ningún momento, de superar dicho nivel. El determinar exactamente cuanto tiempo llevaría hasta que los niveles de oxígeno y monóxido dentro de la cámara de gas igualasen los niveles en el tubo de escape del motor es imposible de determinar con la explicación de la declaración de Gerstein porque la información sobre el motor y la cámara de gas es muy limitada.

Para hacerse una mejor idea de cómo de efectiva -o inactiva- puede haber sido en la práctica una cámara de gas Diesel como la descrita en la declaración de Gerstein, podemos analizar el problema dividiendo la media hora en dos períodos: un período de "concentración creciente de CO" seguido de un período de "concentración constante de CO". Dado que no conocemos el tamaño o el régimen del motor, o el tamaño de la cámara, o la cantidad de fugas hacia dentro o fuera de la cámara, no podemos determinar la duración de cada uno de estos periodos. Sin embargo, sabemos que cuando son puestos correlativos, la suma debe de ser igual a media hora.

Para el "periodo constante", el más mortífero sistema sería una cámara abierta Diesel que podría dar una concentración de monóxido de carbono tan alta como del 0.4%.

Para el período "creciente", la concentración de monóxido de carbono sería próxima a cero inicialmente y no más del 0.4% al final. Cuando ponderamos estos dos números conjuntamente, obtenemos una concentración media máxima para el período "creciente" del 0.2% asumiendo una variación lineal de monóxido de carbono.

La media ponderada en toda la media hora no puede ser determinada de forma precisas porque simplemente no sabemos la duración respectiva de los periodos "creciente" y "constante". Pero podemos estar seguros de que siempre será un número inferior al 0.4%. Si el periodo "creciente" ha sido sólo de una corta duración, la media ponderada para la media hora sería sólo algo menos del 0.4%. Si el periodo "creciente" hubiese sido más duradero, la media ponderada sería menor.

Si los periodos "creciente" y "constante" hubiesen durado quince minutos cada uno, la concentración media ponderada para la media hora completa sería inferior al 0.3%. Según nuestros análisis previos de efectos tóxicos, un 0.3% de CO (durante media hora) es sólo "peligroso", lo que significa que hubiese matado a no más de una porción de cualquier grupo de posibles víctimas.

Sin conocer el tipo y tamaño del motor, y la cantidad de fugas hacia dentro de la cámara de gas, no podemos determinar la concentración exacta de monóxido de carbono en la cámara de gas. Sabemos, sin embargo, que la media sería siempre inferior al 0.4%. Sería siempre menor que la cifra de referencia que fue establecida previamente como el mínimo requerido en la cámara de gas Diesel-Gerstein. En otras palabras, el monóxido de carbono de cualquier Diesel jamás construido no sería, por si solo, capaz de matar a más de una parte de cualquier grupo de posibles víctimas incluso si los Diesel fueran con diseños de cámara abierta e incluso si operasen a plena carga.

Un análisis similar de los efectos del reducido oxígeno mostraría que uno hubiese tenido que operar cualquier Diesel jamás construido a un nivel superior a los \_ de la plena carga

antes de que cualquier instalación pudiera haber sido ni siquiera mínimamente letal por falta de oxígeno.

Un análisis combinado de los efectos del monóxido de carbono, dióxido de carbono y oxígeno reducido podría ser posible basándose en la investigación de Haldane y Henderson, pero no daría ningún resultado significativamente diferente de lo que se ha concluido ya, basándose sólo en el reducido oxígeno. La razón es que los niveles de monóxido de carbono y de dióxido de carbono son simplemente demasiado bajos como para provocar grandes diferencias.

En cualquier caso, cualquier Diesel jamás construido hubiese tenido que operar un mínimo de  $\frac{1}{2}$  de la plena carga para que la cámara de gas Diesel pudiese ser mínimamente efectiva por cualquier combinación posible de los efectos tóxicos.

## **Ruido y Vibraciones**

Además de su humo y su olor, los motores Diesel tienen también mala fama por su intenso ruido y vibraciones. Debido a sus mayores relaciones de compresión, menores regímenes, y al tipo de combustible, la cantidad de vibraciones que los Diesel producen son substancialmente mayores que de la cualquier otro motor de gasolina de un tamaño comparable. El ruido y las vibraciones están entre las mayores razones por la que los Diesel no han sido generalmente usados en los automóviles.

Si el motor Diesel de 12 cilindros en V de un típico tanque Soviético T-34 con una potencia de 500 CV hubiese sido montado sobre el suelo de un pequeño edificio y hubiese sido operado durante media hora a más de  $\frac{1}{2}$  de la plena carga, es decir, a más de 375 CV, el ruido y la vibración hubiesen sido, al menos, tan digno de notarse y tan salvajemente espectacular como los gemidos de cualquiera de los Judíos- y sin embargo, no hay mención de ruido o vibración tales en la declaración de Gerstein ni en ningún testimonio en juicios de después de la guerra.

### **¿Diesel para asesinato masivo?**

Sin entender algo las características básicas de los motores Diesel, el método que hubiera venido a la mente para cualquier futuro asesinato masivo hubiera simplemente sido el montar el Diesel sobre el suelo del edificio y llevar los gases de escape directamente hacia dentro de alguna habitación colindante sin ninguna carga artificial sobre el motor. Una instalación tal hubiera irritado enormemente a cualquier grupo de teóricas víctimas, pero no les hubiera dado nada peor que un dolor de cabeza. El dolor de cabeza hubiese sido debido al hedor, humo y ruido pero ciertamente no al monóxido de carbono o a la falta de oxígeno. Como método para cometer asesinato en masa, habría sido un fiasco.

Cualquier instalación Diesel, para que fuese, aunque sea mínimamente, efectiva para el asesinato masivo, hubiera requerido un grupo excepcionalmente bien informado de personas que conociesen e hiciesen todo lo necesario. Tendrían que ser familiares con las curvas de emisión de monóxido de carbono y de oxígeno de su motor en particular. Una información tal es, posiblemente, desconocida incluso hoy por la mayoría de ingenieros, a pesar de la preocupación popular sobre la polución del aire. Los diseñadores de la cámara de gas hubieran tenido que saber también como imponer y mantener un motor con una carga de más de  $\frac{1}{2}$  de la plena carga en sus motores, ya que cualquier carga menor no hubiera sido suficiente. Si hubiesen sobrecargado el motor u operado el mismo por



demasiado tiempo a plena carga o cerca de ella (mas del 80% de la plena carga es generalmente considerado como inseguro para una operación continua), tras cada gaseamiento, hubieran tenido que revisar y, quizás, sustituir el motor debido al ensuciamiento y dañado debido al humo del motor. Simplemente el reunir y montar el equipamiento apropiado, incluyendo el equipo para imponer y controlar una carga artificial, hubiera sido una empresa importante que hubiera requerido de la experiencia de expertos ingenieros, no de simples mecánicos. El montaje del motor sobre el suelo del edificio hubiera requerido una adecuada bancada con algún elemento para aislar las vibraciones, para evitar que el edificio se agrietase y derrumbase.

La cuestión más importante es: si algunas personas hubieran sido lo suficientemente listas e ingeniosas para saber y hacer todo lo que era necesario para hacer operativa una cámara de gas Diesel, ¿por qué se molestaron en usar un Motor Diesel como primera opción? Con todos sus esfuerzos hubieran tenido sólo una cámara de gas que sería sólo mínimamente efectiva para su mortífera tarea. Con todos sus esfuerzos hubieran tenido una concentración media de menos del 0.4% de monóxido de carbono y de más del 4% de oxígeno. Cualquier motor común de gasolina sin ningún tipo de accesorio les hubiera dado fácilmente diez veces más de monóxido de carbono al ralentí que cualquier motor Diesel comparable en tamaño a plena carga. Cualquier motor común de gasolina les hubiera dado fácilmente un 7% de monóxido de carbono y menos de un 1% de oxígeno. Si uno hubiera manipulado el carburador, uno podría probablemente tener hasta un 12% de monóxido de carbono girando, simplemente, un pequeño tornillo, llamado tornillo de ajuste de mezcla. Comparando los dos tipos de motores, operando tanto al ralentí como a plena carga, la diferencia es todavía más dramática. Al ralentí o bajo poca carga cualquier motor común de gasolina sin ningún tipo de accesorio hubiera dado fácilmente más de cien veces más de monóxido de carbono que cualquier otro Diesel de tamaño comparable.

La historia de las cámaras de gas Diesel es increíble sólo bajo estas razones. Sin embargo, la historia se hace incluso más increíble cuando uno descubre que mucho mejores fuentes de monóxido de carbono, mejores incluso que los motores de gasolina, estaban disponibles para su uso por los Alemanes. Estas otras fuentes no requerían ni de combustible Diesel ni de gasolina.

## **Los Vagones de Gas**

Durante la Segunda Guerra Mundial todos los países europeos contaron, para la mayoría de sus necesidades de transporte civil, con vehículos que no quemaban gasolina ni gasoil, sino combustibles sólidos como madera, carbón de leña, o el carbón mismo. El combustible sólido, que era generalmente madera, era primeramente convertido en una mezcla de combustibles gaseosos al quemarse en un generador, usualmente instalado en la parte trasera del vehículo. Los gases eran entonces llevados del generador y quemados en un motor modificado de gasolina o Diesel localizado en la parte delantera del vehículo. El combustible gaseoso producido de este modo siempre contenía entre un 18 y un 35 por ciento de monóxido de carbono.

En los países de habla inglesa, estos vehículos eran generalmente llamados "producer gas vehicles" {vehículos productores de gas}. Sin embargo, podrían también haber sido llamados "poison gas vehicles" {vehículos de gas venenoso} porque eso era precisamente lo que eran -el gas que producían era extremadamente venenoso. La operación de estos vehículos requería de especiales medidas de seguridad así como de una licencia y

formación especiales aprobadas por el gobierno de los "muchos miles de conductores que condujeron estos vehículos diariamente, a lo largo de la mayor parte de la guerra, en la Europa ocupada por Alemania" (29).

[ <Picture> Figura 7: Una típica furgoneta de gas que originalmente fue un autobús convencional pero que fue posteriormente retroadaptado con un generador de gas y un motor Saurer (28)Notas.]

En las parte de Europa de habla alemana, los vehículos productores de gas eran llamados "Gaswagen" {Gas-vehículos} Si quemaban madera, lo que la mayoría hacían, eran generalmente denominados "Holzgaswagen", que literalmente traducido significa "madera-gas-vehículo". La abundancia de gaswagons a través de la Europa ocupada por Alemania y la intensidad con la que los Alemanes estaban desarrollando nuevos vehículos y aplicaciones de la tecnología de producción de gas es un hecho que mina la historia del holocausto en general. Si los Alemanes hubiesen tenido alguna vez la intención de haber cometido asesinato masivo con monóxido de carbono, seguro que hubieran empleado la tecnología de producción de gas mucho antes de haber utilizado algo tan idiota como el escape del Diesel. Seguramente, Eichmann y los otros "expertos en transporte" involucrados en la "solución final del problema Judío", que era en gran medida un problema de transporte, estaban bien informados sobre estos vehículos y de sus exclusivas características. Seguramente, hubieran utilizado los "gaswagons" para matar a los Judíos si hubiera habido alguna intención de matar a los judíos por gas venenoso.

Los gaswagons no son las "camionetas de gas" que fueron supuestamente utilizadas para el asesinato masivo en Chelmo, y por los Einsatzgruppen en Rusia, a pesar del hecho de que la terminología es idéntica en alemán. Las homicidas "camionetas de gas" eran, como se puede ver en toda la "evidencia" perteneciente a la historia de las camionetas de gas, camiones convencionales que supuestamente utilizaron "sólo" el gas de escape de los motores como el agente homicida. La base de la historia de la "camioneta de gas" es un extraño documento conocido como "PS-501" que es, en mi opinión, una falsificación basada en una inofensiva carta del SS Untersturmfuehrer {Segundo Teniente}Becher al SS Obersturmbannfuehrer {Teniente Coronel}Walter Rauff, discutiendo algunos de los muchos problemas que debieron haber ocurrido con los gaswagons.(30) La carta fue aparentemente reescrita y el texto parcialmente cambiado para darla un siniestro sentido. Un minucioso análisis de los gaswagons y del PS-501 está, sin embargo, fuera del alcance de este artículo.(31)

Los gaswagons, que hubiesen sido mucho mejores para el asesinato masivo que cualquier vehículo convencionalmente propulsado, incluyendo las "camionetas de gas", viajaron diariamente por todas las carreteras de Europa y hacia y desde los campos de concentración. Y, sin embargo, ¡estos potencialmente perfectos aparatos de asesinato masivo nunca han sido envueltos por los promotores de la historia del holocausto en un solo asesinato!.

La historia de las camionetas de gas es una mera adaptación de los propagandistas del holocausto de algunos materiales documentales relacionados con el completamente inocente uso de vehículos productores de gas, apoyada por supuesto por apropiados testimonios de "testigos" generados después de la guerra. Es dentro de la historia de las camionetas de gas que uno ve claramente en miniatura el proceso evolutivo de una mayor

y más general historia del holocausto.

## **Gasificación del carbón**

Aparte de la tecnología de producción de gas, los Alemanes tenían la tecnología de gasificación del carbón más avanzada del mundo.(32) Uno de los primeros pasos en la mayoría de los procesos de gasificación del carbón era el producir el monóxido de carbono del carbón. El monóxido de carbono podrían entonces ser usado como combustible o como un paso intermedio en la síntesis de otros productos.

Debido al aislamiento de Alemania de adecuadas fuentes de petróleo y de caucho natural, ésta había convertido, ya durante la Primera Guerra Mundial, gran parte de su industria para utilizar carbón como fuente sustituta de hidrocarburos para hacer combustibles sintéticos líquidos así como un amplio surtido de sustancias químicas, incluyendo caucho sintético. Las cantidades de monóxido de carbono que eran producidas como parte de esta tecnología eran cuantificables en millones de toneladas y hubieran sido más que suficientes para matar a toda la población de Europa varias veces.

Las plantas de gasificación del carbón estaban situadas en todas las áreas industriales de Alemania. Una región que tenía varias de esas plantas era Silesia, donde la abundancia de carbón había sido por más de un siglo la base de la industria regional. Un complejo en Silesia era la planta I.G. Farben en Auschwitz, de la cual una pequeña parte de su monóxido de carbono podría haber sido fácilmente desviada a través de un pequeño gasoducto a Auschwitz-Birkenau que estaba a sólo a unas millas {1 milla = 1609 metros}. Por supuesto, nadie alega que el monóxido de carbono fuera utilizado en ninguna ocasión para el asesinato masivo en Auschwitz, a pesar de que era un lugar ideal para ello. Para el asesinato masivo en Auschwitz los Alemanes utilizaron, supuestamente, una sustancia completamente diferente, el Zyklon-B.

## **Conclusión**

Aunque sería lo más conveniente para el sector revisionista en la controversia del holocausto el poder decir que no se podría haber cometido un asesinato masivo con los gases de escape de un diesel en media hora, eso no se puede afirmar con total precisión. Debe ser admitido que podría haber sido remotamente posible el cometer dichas acciones en cuestión con Diesel. Sin embargo, es seguro que habría requerido de una desmesurada proporción de experiencia y determinación y, para todos esos esfuerzos, los pretendidos asesinatos hubieran sido de un orden que en el mejor (¿peor?) de los casos habrían sido sólo mínimamente efectivos en su morbosa tarea. Desde una perspectiva práctica la idea global de perfeccionar un arreglo Diesel para un fin tal habría sido contrario a todo sentido común.

A uno se le dice a veces en la literatura del Holocausto que la razón por la que los Alemanes utilizaron cámaras de gas para asesinar a los Judíos era para evitar la tensión emocional a los soldados que de otra forma tendrían que haber asesinado a los Judíos fusilándolos por miles. Se sugiere que el método de la cámara de gas era, de algún modo, más eficiente. Sin duda, un método eficiente de asesinato podría haber sido desarrollado -pero no con el escape de los diesel. De toda la evidencia que hemos visto acerca del escape Diesel y sus efectos, no podría haberse uno imaginado un método para cometer asesinato masivo más horriblemente torpe e ineficiente. Aunque es concebible que algunas mentes

perturbadas hubieran intentado alguna vez el cometer con el escape Diesel, después de algunos intentos se hubiera mostrado obvio incluso al más demente demonio que se necesitaba algo mejor, y sin embargo, Christian Wirth, supuestamente pidió a Gerstein el no proponer en Berlín ningún otro tipo de cámara de gas (33) . Supuestamente, no fueron sólo unas pocas personas las que fueron asesinadas con el escape Diesel, sino millones. Para haber utilizado un tan torpe método para matar judíos, especialmente cuando muchos mejores métodos estaban ya disponibles, es suficientemente increíble, pero el hecho de que ese mismo torpe método habría sido también utilizado por los Alemanes con su propia gente como parte de un programa de eutanasia es incluso más increíble.

### **Postdata: ¡Más sorpresas a llegar!**

Una maravillosa metamorfosis está llevándose ya a cabo en la historia del holocausto. Diversos destacados defensores están realizando grandes esfuerzos para abandonar la afirmación sobre los diesel y reemplazarla con la idea de que los motores no eran Diesel, sino motores convencionales de gasolina que simplemente quemaban combustible diesel, presumiblemente para hacer los motores más letales que si hubieran quemado sólo gasolina normal. Esta sorprendente transformación ha aparecido, en Alemán, en el reciente libro titulado "Nationalsozialistische Massentötungen durch Giftgas" (34). El libro era un proyecto conjunto de 24 de los más eminentes estudiosos de la materia, incluyendo notables como Eugen Kogon, Hermann Langbein, Adalbert Rüchert, Gideon Hausner, Germaine Tillon y Georges Wellers. El libro representa el estado actual del arte de la mitomanía del holocausto y ha sido ya recomendado por el Congreso Mundial Judío en Londres (35). La nueva, "revisada" versión del holocausto dice, de hecho, que Gerstein y los otros estaban equivocados cuando afirmaron que los Diesel fueron utilizados para matar Judíos en Treblinka, Belzec y Sobibor. Ahora la afirmación es que fueron usados motores de gasolina.

El torpe malabarismo de la evidencia que caracteriza este libro es ejemplificado por el hecho de que aunque la afirmación de Gerstein se refiere a los motores Diesel en cuatro ocasiones, la parte de la declaración de Gerstein que es citada en esta supuestamente definitiva refutación de los revisionistas no menciona en ningún momento a los Diesel, ni siquiera describe el supuesto proceso de asesinato.(36) Para la descripción del proceso de asesinato del que Gerstein fue supuestamente testigo, el libro da una parte del testimonio postbélico del Dr.Pfannenstiel en el que no hay tampoco mención del uso de los Diesel, sino sólo del uso de combustible diesel en el motor. Como puede uno haber operado un motor de gasolina con combustible Diesel es, por supuesto, dejado a la imaginación. El hecho es que, simplemente, cualquier motor de gasolina no operaría con combustible Diesel (y viceversa).

Una fatal imperfección en la nueva versión no-Diesel es la retención de la recurrente afirmación de que los cuerpos eran "azules". Aunque cualquier posible muerte por el escape Diesel podría haber sido debido a la falta de oxígeno, lo que hubiera causado una apariencia azulada del cadáver, la muerte por gases de escape de un motor de gasolina habría sido debida "sólo" al monóxido de carbono y podría haber causado "sólo" una singular apariencia "rojo cereza" o "rosa". Aunque el testimonio postbélico de Pfannenstiel es generalmente menos salvaje que la declaración de Gerstein, no obstante, él y otros "testigos" también repitieron la afirmación de que los cadáveres eran "azules".(37) Que la declaración de Gerstein, aunque en una severamente abreviada forma, es incluida

en tal trabajo, a pesar de los problemas para la "revisada" versión de la historia del holocausto que deberían ser obvios para cualquiera que mirara el texto completo de dicha declaración, sólo muestra como de desesperados están los estudiosos del holocausto de juntar todo lo que tienen de apoyo de su monstruosa fantasía. Tienen poco que se precie, y la declaración de Gerstein es, todavía, la mejor evidencia que pueden presentar.

La nueva versión "revisada" de la historia del holocausto es actualmente más absurda que la antigua versión. Aunque podría haber sido remotamente posible para un ingeniero el haber confundido un motor de gasolina con un Diesel, ¿como puede uno haber confundido "rojo" con "azul"? A lo mejor eran todos daltónicos -tenemos todavía que esperar y ver. Sin duda, veremos muchos más intentos por hombres desesperados para mantener junta una desmenuzada mescolanza de mentiras.

La afirmación de la cámara de gas Diesel es una basura -aparentemente alguno de los propios exterminacionistas reconocen eso ahora. Sin embargo, la afirmación alternativa de que el gas de escape del motor de gasolina fue usado como sustituto es basura también.

## Notas

1. Las "Cámaras de gas" que le enseñan a uno hoy en Dachau, Auschwitz y el resto de los sitios no tienen prácticamente nada más que de habitaciones ordinarias que no podían haber sido utilizadas para matar de la forma afirmada. Las cámaras de gas Diesel en Treblinka, Belzec y Sobibor fueron todas supuestamente destruidas mucho antes del final de la guerra.
2. Raul Hilberg. *The Destruction of the European Jews* (Chicago: Quadrangle Books, 1961). p. 572.
3. Fue en estos campos donde muchas fotos de cuerpos muertos fueron tomadas, muchos de ellos en avanzados estados de descomposición. Estas fotos son hoy todavía presentadas como prueba de la exterminación Judía. Ninguna foto comparable fue tomada en Auschwitz, por ejemplo. Ya en 1960 el Dr. Martin Broszat, del Instituto de Historia Contemporánea de Munich escribió una carta a *Die Zeit* (19 de Agosto de 1960), p. 16, afirmando que "no hubo cámaras de gas en el Altreich," es decir, dentro de las fronteras de lo que era Alemania antes de 1937, pero que los "gaseamientos tuvieron lugar en la Polonia ocupada por Alemania". La exclusión de Dachau, Bergen-Belsen y Buchenwald de la actual letanía de los campos de exterminación en la literatura sería una tácita admisión de que al menos un "mini-hoax" {En ocasiones los autores de habla inglesa realizan el juego de palabras consistente en utilizar la palabra "Holofoax" - - hoax quiere decir literalmente truco en lengua castellana- en vez de "Holocaust"} había sido perpetrado anteriormente.
4. Hilberg, pág. 561-62.
5. William B. Lindsey, "Zyklon B, Auschwitz, and the Trial of Dr. Bruno Tesch," *Journal of Historical Review* Vol. 4, Num. 3 (otoño 1983).
6. En un juicio en Francia en 1982 en el que el Dr. Robert Faurisson había sido demandado por calumnia por Poliakov por haberle descrito como un "falsificador de la historia", Poliakov explicó que había sólo mal leído una pobre copia de copia, varias veces cambiada, del documento Gerstein original.
7. Leon Poliakov, *Harvest of Hate, Holocaust Library* (New York: Schocken Books, 1979), p.195.
8. Dr. Wilhelm Pfannenstiel fue profesor en el Instituto de Higiene de la Universidad de Marburg an der Lahn. Un artículo suyo sobre la efectividad de la vitamina K fue publicado

en *Deutsche Zeitschrift für Chirurgie*, 257 Band (1943) pág. 639-42. También, una respuesta suya a una pregunta de un lector fue publicada por la *Muenchener Medizinische Wochenschrift* (4 de Julio de 1941), p. 766, con su domicilio: Pilgrimstein 2, Marburg an der Lahn. Fue aparentemente enviado a Belzec, así como a otros campos como un consultor médico para mejorar la situación sanitaria del campo. Tras la guerra fue interrogado cada pocos años sobre su visita a Belzec con Gerstein y en dos ocasiones fue juzgado, siendo el último juicio en Abril de 1970 en Marburg. Esencialmente, su testimonio fue siempre el de apoyar la declaración de Gerstein mientras que al mismo tiempo evitaba o negaba cualquier cosa que le pudiera incriminar.

9. S. Kaye, *Handbook of Emergency Toxicology*, 4ª ed. (Springfield: C.C. Thomas, 1980) pág.187-88. Para una más detallada discusión de los efectos tóxicos del CO ver: C.J. Polson and R.N. Tattersall, *Clinical Toxicology* (Philadelphia: Lippincott, 1969), pág. 604-21.
10. Poliakov, p. 196.
11. Y. Henderson and H.W. Haggard, *Noxious Gases* (New York: Reinhold Publishing, 1943), p.168.
12. W. Baker and A.L. Mossman, *Effects of Exposure to Toxic Gases*, (East Rutherford, New Jersey: Matheson Gas Products, 1970), p.12.
13. F.E. Camps, *Medical and Scientific Investigations in the Christie Case* (London: Medical Publications Ltd., 1953), p.170
14. P.S. Myers, "Automobile Emissions-A Study in Environmental Benefits versus Technological Costs," *Society of Automotive Engineers Transactions Vol. 79* (1970), Section 1, paper 700182, p.662.
15. Un motor de submarino Ruso es mencionado, pero sin detalles, en Jochen von Lang, *Eichmann Interrogated* (New York: Farrar, Straus and Giroux, 1983) p.76. Desde la Primera Guerra Mundial, los motores de gasolina han sido como norma excluidos de los submarinos por la toxicidad de los escapes y la inflamabilidad de su combustible. Sin embargo, cualquier motor de submarino, incluso un submarino Soviético, habría sido un Diesel y probablemente hubiera sido tan potente como un motor de cualquier aplicación.
16. David F. Merrion, "Effect of Design Revisions on Two Stroke Cycle Diesel Engine Exhaust," *Society of Automotive Engineers Transactions Vol. 77* (1968), paper 680422, p. 1535.
17. J.C. Holtz, "Safety with mobile diesel-powered equipment underground," *Report of Investigations No. 5616*, U.S. Dept. of the Interior, Bureau of Mines, Washington, 1960, p. 67
18. Figuras 3 y 5 han sido repetidamente utilizadas a lo largo de los últimos cuarenta años en la literatura técnica por numerosos ingenieros demostrando por tanto la veracidad de los datos en los que se basan dichas figuras y el hecho de que representan el peor caso posible de niveles de emisiones de monóxido de carbono de todos los Diesel. Dos de los primeros ejemplos de artículos en utilizar la Figura 3 son: H.H. Schrenk and L.B. Berger, "Composition of Diesel Engine Exhaust Gas," *American Journal of Public Health Vol. 31*, No. 7 (Julio 1941), p. 674, y Martin A. Elliott, "Combustion of Diesel Fuel," *Society of Automotive Engineers Quarterly Transactions Vol. 3*, No. 3 (Julio 1949), p.509.
19. Aunque las mencionadas pruebas y su intención han sido discutidas en muchos artículos, probablemente la mejor es la de Holtz.
20. Elliot y Davis, "Composition of Diesel Exhaust Gas," *SAE Quarterly Transactions Vol. 4*, No. 3 (Julio 1950), pág. 345-46- discusión por E.W.Landen.
21. *Ibid*, p. 333.

22. Edward F. Obert, Internal Combustion Engines and Air Pollution (New York and London: Intext Educational Publishers, 1973), p.361.
  23. Henderson and Haggard, pág. 144-45.
  24. J.S. Haldane y J.G. Priestly, Respiration (New Haven: Yale University Press, 1935), pág.223-24.
  25. L.J. Meduna, Carbon Dioxide Therapy (Springfield: C.C. Thomas), pág.3-19.
  26. J.D.P. Graham, The Diagnosis and Treatment of Acute Poisoning (London: Oxford University Press, 1962), pág. 215-17.
  27. L.T. Fairhall, Industrial Toxicology, 2ª ed. (Baltimore: Williams and Wilkins, 1957), p.180.
  
  28. Wolfgang Oerley, "Entwicklung und Stand der Holzgaserzeuger in Oesterreich, Maerz 1938" en ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Heft 11 (Abril 1939), p.314. Antes de la Guerra, la compañía líder, no sólo de Europa, sino probablemente de todo el mundo en la fabricación y desarrollo de "vagones de gas de madera" era la compañía Saurer, sita en Viena. E
- 

La Asociación de Antiguos Aficionados a los Relatos de Guerras y Holocaustos (AAARGH) ofrece este texto en Internet con fines meramente educativos, para alentar la investigación, sin intereses comerciales y en vistas a una utilización comedida. La dirección electrónica de la Secretaría es [<aaarghinternational@hotmail.com>](mailto:aaarghinternational@hotmail.com) . La dirección postal es : PO Box 81475, Chicago, IL 60681--0475, USA.

Ofrecer un texto en la pantalla del Web es lo mismo que poner un documento sobre los estantes de una biblioteca pública. Nos cuesta algún dinero y trabajo. Pensamos que es el lector voluntario el que saca provecho de esto, y suponemos que sea capaz de pensar por sí mismo. Un lector que va a buscar un documento en el Web siempre lo hace ateniéndose a las consecuencias por cuenta propia. En cuanto al autor de un determinado documento, no hay por qué suponer que comparte la responsabilidad de los demás textos que se puedan consultar en el mismo sitio. Por motivo de las leyes que instituyen una censura específica en ciertos países (Alemania, Francia, Israel, Suiza, Canadá, y otros más), no solicitamos el acuerdo de los autores residentes en dichos países, pues no están en libertad de condiciones para asentir.

Nos colocamos bajo la protección del artículo 19 de la Declaración de Derechos Humanos, el cual estipula :<ARTICULO 19 <Todo individuo tiene derecho a la libertad de opinión y de expresión; este derecho incluye el de no ser molestado a causa de sus opiniones, el de investigar y recibir informaciones y opiniones, y el de difundirlas, sin limitación de fronteras, por cualquier medio de expresión.>Declaracion universal de los derechos humanos, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 10 de diciembre de 1948 en París.

---

[aaarghinternational@hotmail.com](mailto:aaarghinternational@hotmail.com)