

**REY
DESNUDO**
REVISTA DE LIBROS

Comentario bibliográfico

Christopher R. Browning, Peter Hayes y Raul Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls: the Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution* (Nueva York y Oxford: Berghahn Books, 2020).

Esteban González Rittler

Universidad de Buenos Aires / Universidad Nacional de Quilmes

ritgon@gmail.com

Fecha de recepción: 05/06/2020

Fecha de aprobación: 10/06/2020

Inaugurado en 1983, el Deutsches Technikmuseum¹, ubicado en la parte noroccidental del barrio berlinés de Kreuzberg, en el corazón mismo de la ciudad, recibe por año a más de medio millón de visitantes interesados por la historia de la técnica, de la tecnología y de las ciencias exactas en Alemania. El vasto complejo del que dispone, de unos 26.500 metros cuadrados, alberga una colección de 150.000 objetos, 4.000 de los cuales se encuentran en exposición, y algunos de los cuales, ya sea por su tamaño, por su apariencia o por su singularidad, llaman, a veces poderosamente, la atención del público. Este es el caso, por ejemplo, de un lujoso vagón perteneciente al tren del último emperador alemán o de algunas unidades originales del avión Junkers Ju 87, el famosísimo Stuka, usado por la Luftwaffe desde mediados de la década

¹ Tal su nombre desde 1996. Desde su nacimiento y hasta este momento, el museo llevó el aún hoy más preciso nombre de Museo de la Técnica y el Transporte.

del 30 y durante toda la Segunda Guerra Mundial. Hay también telares de la época de la primera revolución industrial, enormes embarcaciones de varios siglos de antigüedad, aparatos emisores de radio de los albores de la radiodifusión y varios ejemplares de las primeras computadoras de la historia, enormes máquinas electromecánicas diseñadas en la década de 1940 por Conrad Zuse, luego ampliamente considerado pionero de la computación moderna.

Un galpón entero de este museo está dedicado a la historia del ferrocarril en Alemania. Aquí se exponen varias docenas de máquinas, desde las primeras locomotoras de vapor de la década de 1830 hasta las formaciones del tren urbano berlinés, la S-Bahn. El potencial didáctico de esta exposición formidablemente curada habla por sí mismo. Y esto es especialmente cierto considerando que se trata de uno de los dos principales museos de tecnología (el otro se encuentra en Múnich —dónde sino—, aunque el muniqués está mucho más dedicado a las ciencias naturales) de un país abocado, históricamente, a la promoción del conocimiento práctico (y al conocimiento, en general, para ser justos). Así, no llama la atención que toda la muestra esté presentada de tal manera que se presupone la participación del público, que puede interactuar con los comandos de las colosales máquinas, subirse a sus vagones, tocar sus partes mecánicas, verlas en funcionamiento, y hasta echarles una ojeada desde abajo, como si se encontrara en un taller de la vieja Deutsche Reichsbahn o de la más nueva Deutsche Bundesbahn (ambas hoy desaparecidas y sucedidas por la gigante y mayormente privatizada Deutsche Bahn).

Sin embargo, más allá de lo antedicho, uno de los ejemplares que más llaman la atención es un relativamente pequeño vagón de acero y madera, de colores marrón y negro, estacionado más o menos en el centro del galpón de los ferrocarriles. Se trata de un vagón utilizado para la deportación y el transporte hacia guetos, campos de trabajo, campos de concentración y campos de exterminio, de judíos y otras víctimas de la dictadura nazi. El lugar y la mera existencia de este vagón en el museo dan la impresión de que la importancia del transporte ferroviario para el desarrollo del Holocausto es algo que se encuentra en el sentido común de los alemanes. Podríamos pensar en la siguiente analogía: el protagonismo de la exposición de trenes en este museo es un reflejo del lugar, absolutamente fundamental, que ocupa este medio de transporte en la vida y la cultura de los alemanes, ya sean habitantes de grandes ciudades o del campo, del este o del oeste, ricos o pobres. La puntualidad y la eficiencia del ferrocarril (y particularmente del ICE,

el tren de alta velocidad), algo que, a decir verdad, hoy en día ya no es algo indiscutido, se utiliza desde siempre para destacar esas características de la población germana. La Deutsche Bahn (DB) es, actualmente una de las más poderosas empresas alemanas, y las polémicas en torno de sus negocios y sus vínculos con la política son temas de conversación en todos los círculos de la sociedad.

Pues bien, la analogía no es trasladable al tema de la relación entre ferrocarril y Holocausto. La muestra del museo es significativa pero está aislada, en tanto que, lamentablemente, no se acopla con la elaboración (extramuros del museo) de una conciencia social en torno de esta problemática. El sentido común ubica a los trenes en algún lugar de la Solución Final; después de todo, películas clásicas y masivas sobre la temática, como *La lista de Schindler*, *El pianista* o *La vida es bella*, contienen escenas (en los tres ejemplos recién mencionados, por cierto, escenas cruciales) que muestran en primer plano, e inequívocamente, el rol de los ferrocarriles en el genocidio perpetrado por la Alemania nazi y sus colaboradores. Sin embargo, no hay en la conciencia colectiva, una idea clara de qué rol cumplieron, efectivamente, los ferrocarriles —y la gente que los organizaba, administraba y operaba— en el Holocausto, ni una idea clara sobre cómo esa organización, administración y operación de los ferrocarriles, de hecho, le imprimió una determinada característica al Holocausto. En fin, que el genocidio fue como fue, y tuvo lugar en parte gracias a los trenes alemanes.

Este vacío se replica, no por obra del azar, en la historiografía sobre el nazismo y la Solución Final, y la obra que en este artículo reseñamos se ocupa, justamente, de intentar dar una respuesta tanto al por qué de esa relativa ignorancia, como, concretamente, a la propia oscuridad (también, relativa) en la que se encuentra esta parte de la historia alemana y europea. Algunos ejemplos ilustran este punto: *Nazi Germany and the Jews, 1939-1945: The Years of Extermination*², de Saul Friedländer, *The Holocaust. Origins, Implementation and Aftermath*³, de Omer Bartov, *The Final Solution: The Fate of the Jews, 1933-1949*⁴, de David Cesarani y *The War Against the Jews*⁵, de Lucy

2 Saul Friedländer, *Nazi Germany and the Jews, 1939-1945: The Years of Extermination* (Nueva York: Harper Collins, 1997).

3 Omer Bartov, *The Holocaust. Origins, Implementation and Aftermath* (Londres y Nueva York: Routledge, 2000).

4 David Cesarani, *The Final Solution: The Fate of the Jews, 1933-1949* (Londres: Macmillan, 2016).

5 Lucy Dawidowicz, *The War Against the Jews: 1933-1945* (Nueva York: Holt, Rinehart and Winston, 1975).

Dawidowicz, son todas obras valiosas —algunas un poco más, otras un poco menos, algunas vigentes, otras ya superadas— y significativas dentro del casi inabarcable conjunto de libros que componen el área de interés de los estudios del Holocausto. En todas ellas los ferrocarriles alemanes aparecen, en el mejor de los casos, como instrumentos para el “traslado” de personas; forman parte de la biografía de individuos y familias a modo de escenario de su proceso de destrucción. También los descubrimos en los currículums de grises burócratas (y, de todas formas, igualmente asesinos) nazis como Adolf Eichmann y en la descripción técnica, objetiva, del intricado proceso que condujo, desde 1933, al genocidio perpetrado por los nacionalsocialistas y sus colaboradores. Excepto en casos marginales, sin embargo, en ningún lado encontramos a los ferrocarriles como objetos de estudio en sí mismos ni como elementos centrales para la argumentación de por qué el Holocausto tuvo determinadas características y no otras. En otras palabras: el ferrocarril se incorporó a las explicaciones del genocidio en un lugar subsidiario, instrumental.

El libro aquí comentado, cuyo título es *German Railroads, Jewish Souls: the Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution*, fue publicado por Berghahn en cooperación con el United States Holocaust Memorial Museum en 2020, y está compuesto por una serie de artículos de Christopher Browning, Peter Hayes y el difunto Raul Hilberg⁶. Específicamente, lo que proponen Browning y Hayes (responsables de la compilación del texto) es una reconsideración de la relación entre ferrocarriles, burocracia y Solución Final a través de una revalorización, por un lado, y una problematización, por el otro, de algunas partes de la obra de Hilberg —de referencia obligada para, básicamente, cualquier intento de acercamiento a la historia del genocidio de los judíos

6 Christopher R. Browning es profesor emérito de la Universidad de Carolina del Norte en Chapel Hill. Autor de numerosos libros y artículos a esta altura de referencia, su interés está centrado en las políticas y la aplicación del Holocausto, en la conducta de los perpetradores y en la memoria y los testimonios en la historia de la Solución Final. Peter Hayes es profesor emérito en la Universidad Northwestern y forma parte del comité académico del United States Holocaust Memorial Museum de Washington D.C. Su principal interés, en torno del cual publicó varias obras, es la relación entre industria y Holocausto. De Raul Hilberg, finalmente, lo más acertado que se puede escribir en una nota al pie es que fue el indiscutible pionero de los estudios académicos del Holocausto. Su *magnum opus*, el monumental *La destrucción de los judíos europeos* (Madrid: Akal, 2005) es, sin lugar a ninguna duda, no solamente un extraordinario libro acerca del genocidio de los judíos por parte de los nazis desde la perspectiva de los perpetradores, sino una obra que marcó un antes y un después en la historiografía y en la metodología de la ciencia histórica al crear, de hecho, un campo de estudios separado de la historia del siglo XX en general y de la Segunda Guerra Mundial en particular. A partir de 1961, cuando se publicó por primera vez, el Holocausto pasó a ser un objeto de estudio en sí mismo (aunque esto, de hecho, se reconoció mucho más tarde; la figura de Hilberg, también fue reivindicada, injustamente, recién algunas décadas después).

Europeos a manos de los nazis—. De alguna manera, como postulan en el prefacio sus compiladores, el estudio de la relación entre trenes y genocidio, este texto, en definitiva, es también una forma de honrar críticamente, que es la mejor forma de hacerlo, la memoria del “padre fundador” del estudio académico del Holocausto (p. ix).

El libro, de apenas 152 páginas de extensión, está dividido en cinco capítulos. Cada uno es un artículo independiente excepto el tercero, que reproduce y comenta críticamente muchos de los documentos utilizados o mencionados a lo largo de la obra. Los dos primeros fueron publicados en 1989 y 1976, respectivamente. En “The Bureaucracy of Annihilation”, Raul Hilberg busca llamar la atención tanto de la unicidad del Holocausto como de los elementos rutinarios y burocráticos que lo hicieron posible⁷; lo singular de este genocidio habría sido resultado, en parte, de la combinación y el encadenamiento de procedimientos en su gran mayoría absolutamente corrientes. Entre estos elementos rutinarios, Hilberg destaca el funcionamiento de la red de ferrocarriles a la que, por su tamaño y presencia, califica de indispensable en la “cadena de pasos que condujo a la extinción de millones de víctimas judías”⁸ (p. 3). La banalidad impregnada en este engranaje, a su vez, sirve a Hilberg para reforzar su argumento acerca de lo aparentemente ordinario, común, que caracterizaba a los perpetradores del genocidio. Una característica que, si bien les permitía llevar a cabo sus tareas de manera eficiente y efectiva, convivía con otra cualidad, oculta pero igualmente fundamental, relacionada con la absoluta conciencia que poseían sobre el carácter potencialmente asesino de cada uno de sus actos y, en general, de su misión. Aquí también se replica, y esta es la tesis central de Hilberg, la combinación entre lo singular y lo rutinario que posibilitó que el Holocausto fuera lo que acabó siendo.

Por otro lado, en “German Railroads / Jewish Souls”, Hilberg lleva a cabo una muy detallada descripción de la *Reichsbahn*, de su estructura, sus formas de financiación, su personal, su sistema de operaciones y su participación en los asesinatos, así como del lugar que los *Sonderzüge* (los trenes para el transporte exclusivo de judíos) ocupaban dentro de esta organización. Su intención es

7 Este aparente oxímoron de lo único y lo común que convive en el Holocausto ha sido abordado por muchos estudiosos del tema, entre ellos, Hannah Arendt. Las conclusiones a las que arribó la filósofa alemana son, sin embargo, sustancialmente distintas a las de Hilberg.

8 Las traducciones son propias.

argumentar que existió una relación clara entre ferrocarril y régimen totalitario y que, debido a una falta de documentación, el lugar de estos en la dictadura nazi fue ignorado (o, en el mejor de los casos, subestimado) por la historiografía y la opinión pública. Los trenes, a los que normalmente se atribuye haber sido meras herramientas, en realidad fueron actores principales, indispensables para el genocidio contra los judíos. En palabras del autor, “los judíos europeos no podrían haber sido destruidos sin la participación de la *Reichsbahn*” (p. 20). Asociado a esto e íntimamente vinculado con las cualidades inherentes del sistema de ferrocarriles, Hilberg se detiene en una caracterización de los individuos que trabajaban para la *Reichsbahn*. Estos habrían sido especialistas en el desempeño de sus tareas a la vez que, ya desde el comienzo, perfectamente conscientes de sus actos y sus efectos. Sus responsabilidades, y sus propias personalidades, no fueron adaptadas para el asesinato; continuaron haciendo lo mismo que hacían siempre y nunca protestaron ni se rehusaron a hacer su trabajo al conocer lo que sucedía durante, luego y gracias al transporte de innumerables seres humanos en los vagones que despachaban. Lo que es más: estos perpetradores continuaron sus carreras después de finalizada la guerra y, sostiene Hilberg, si casi nadie —tanto en los círculos académicos como en la sociedad civil— dijo ni preguntó nada acerca de su involucramiento en la política racial nazi, esto tuvo que ver no solamente con la necesidad de garantizarse, en la Alemania de posguerra, la pervivencia de un número de especialistas (administrativos u operarios) en ferrocarriles⁹, sino también con el hecho de que esta cuestión generaba preguntas acerca del rol de toda la sociedad alemana en el proceso de destrucción de los judíos europeos.

En el cuarto capítulo, “Raul Hilberg and Other Historians of the German Railway during the Nazi Era and the Holocaust”, Christopher Browning pondera los aportes de Hilberg en relación con los desarrollos operados en el campo historiográfico desde fines de la década del 40. En general, y a largo plazo, lo que llama la atención es la relativa falta de interés por estudiar la historia de los ferrocarriles en la época nazi. En particular, Browning destaca varias fases en la historia de

9 Esto se replicó en otras áreas, como la medicina, la justicia y la educación. Un muy buen estudio sobre la incorporación de perpetradores del Holocausto a la vida pública alemana de posguerra se encuentra en Ernst Klee, *Was sie taten - Was sie wurden: Ärzte, Juristen und andere Beteiligte am Kranken- oder Judenmord* (Fráncfort del Meno: Fischer Verlag, 1986). Específicamente en lo referente a la justicia, dos películas alemanas relativamente recientes dan cuenta de que el asunto está lejos de estar saldado: *Labrynth des Schweigens* (Giulio Ricciarelli, 2014) y *Der Staat gegen Fritz Bauer* (Lars Kraume, 2015).

los trabajos académicos sobre esta problemática: antes de 1950 el interés habría sido nulo. En los años 60 los avances fueron tímidos, y recién a mediados de la década del 70 comenzó un franco ascenso en la aparición de artículos relevantes sobre el tema. Browning recalca la coincidencia entre la publicación del notable artículo de Hilberg reproducido en este libro y esta tendencia creciente. En los años 80 y 90, las investigaciones sobre esta temática tendieron a enfocarse, por un lado, en individuos con funciones específicas dentro de la red de ferrocarriles del nazismo (es el caso, por ejemplo, de Adolf Eichmann) y, por el otro, en la búsqueda de una interpretación de la sociedad y la justicia alemanas de posguerra. Este interés fue de alguna manera activado, sostiene Browning, por la lectura del propio Hilberg, quien (ya desde que publicara su primera versión de *La destrucción de los judíos europeos* en 1961, y más tarde en general en toda su obra), centrándose en la burocracia, la administración y, luego, en los ferrocarriles, otorgó una explicación del Holocausto que incluía, no pasivamente, a toda la sociedad alemana. Finalmente, desde fines de los 90, la tendencia fue cada vez más a comprender la historia política institucional, política e ideológica de la *Reichsbahn*, saliendo de la óptica micro —heredera de Hilberg— que se enfocaba en los procedimientos burocráticos del funcionamiento de la red de ferrocarriles en relación con el transporte de individuos hacia su muerte. Si bien los últimos trabajos se alejan de la lectura de Hilberg e intentan comprender las motivaciones de algunos personajes para participar, desde la *Reichsbahn*, en el genocidio, en el contexto de la relación entre esta institución y el régimen nacionalsocialista, es necesario reconocer que, al menos, en el postulado de que los ferrocarriles alemanes fueron indispensables para la existencia del Holocausto, esas investigaciones son de alguna manera herederas de aquel.

“Hilberg, the Railroads and the Holocaust”, último capítulo del libro, presenta un interesante contrapunto con respecto a los otros. Aquí, Peter Hayes se ocupa tanto de destacar lo fundamental y rupturista del ensayo que Raul Hilberg publicó el 1976, como de someter a crítica algunas de las conclusiones a las que llegó, notablemente aquella que sugiere que la deportación y el aniquilamiento de judíos eran, a ojos de los nazis, más prioritarios que el esfuerzo de guerra. Según Hayes, errores metodológicos y de interpretación habrían llevado a Hilberg y, posteriormente, a muchos otros historiadores, a atribuir más importancia al factor (irracional, si nos situamos, por ejemplo, a fines de 1942, cuando el escenario bélico se tornaba

irremediablemente sombrío para Alemania) del genocidio que al (lógicamente, racional) instinto de supervivencia en cuanto a la administración y la operación de los ferrocarriles durante la época nazi. En palabras de David Cesarani, “ninguna acción militar fue suspendida para asegurar que el transporte de judíos a las cámaras de gas continuara ininterrumpidamente”¹⁰ (p. 131). El objetivo de Hayes, al abrazar una lectura parcialmente crítica de Hilberg, es doble: por un lado, al relativizar cuantitativamente la participación de la *Reichsbahn* en la destrucción de los judíos, explica la función de forma eficiente sí cumplieron, esto es, los “transportes-asesinatos” que facilitaron. Y es solamente de esta forma, continúa el autor, que se puede juzgar verdaderamente el rol y la culpa de los individuos que formaban parte de esa institución. Por el otro, Hayes se propone aquí destacar aquello que el texto de Hilberg proporcionó: un llamado de atención (el primero) sobre el rol de los ferrocarriles y el funcionamiento —fundamental— de la burocracia estatal en el Holocausto. Esto, sostiene el autor, es algo que trasciende las críticas que se le puedan hacer. A su vez, estas críticas, y las conclusiones a las que ellas nos puedan llevar, incluso alterando nuestra interpretación sobre el nazismo, la sociedad alemana y el genocidio que perpetraron, nos sirven de recordatorio sobre lo actual (atemporal, para ser justos) de su obra.

En definitiva, y en general, esto último replica el espíritu de toda la compilación. Reconsiderando la responsabilidad de los ferrocarriles en el Holocausto (y, a partir de aquí, volviendo a interpretar la naturaleza del nazismo y el accionar de la sociedad civil), Browning y Hayes cumplen un objetivo ulterior: destacar (nuevamente) la labor académica de Raul Hilberg. El sentido del libro, que es este, es legítimo; sin embargo, es justo sostener que aún más valioso es el trabajo histórico que subyace a este homenaje. Más allá de la figura de Hilberg, a 75 años de finalizada la segunda guerra mundial, la persistencia de debates —en la sociedad alemana— sobre la dinámica del régimen, la culpa colectiva y la identidad de posguerra, tornan aún más interesantes este tipo de iniciativas.

10 Cesarani, *Final Solution*, xxxiii.