

Los empresarios junto a Hitler

Daniel Muchnik*

Fue la perversión de hacer negocios sin importar los fines, más las afinidades en el pensamiento político, lo que motorizó a empresarios y banqueros alemanes, norteamericanos, ingleses, sudafricanos, franceses, suecos, suizos y argentinos a financiar a Hitler en persona, a su partido y a la conquista europea por Alemania.

Tal vez se lo haya mencionado pocas veces, pero los primeros empresarios en solventar a las huestes nazis y sus formaciones militares que apaleaban comunistas fueron los hombres de negocios rusos, que habían huido al oeste europeo tras el arribo del bolchevismo al poder; los llamados “ blancos”, en oposición a la marea roja.

El historiador norteamericano James Pool ha sugerido que no existe evidencia de que las verdaderas grandes industrias de Alemania brindaran apoyo monetario a los nazis hasta 1923, un año después del *putsch* de Munich.¹ Se refiere a los importantes, a Karl Bosch, a Herman Bucher, a Karl Fvon Siemens, a la familia Krupp, a Thyssen, a Hugo Stinnes y a otros numerosos banqueros. Pool asegura que hasta ese año, de frágiles manejos políticos y económicos por parte de los socialdemócratas responsables de la República de Weimar, sólo depositaron en las

* Periodista y Escritor. Es autor de ocho libros de ensayo sobre la economía, la política y la sociedad argentina. Su última obra, *Negocios son Negocios. Los empresarios que financiaron a Hitler*, Editorial Norma, Buenos Aires, diciembre de 1999 y marzo de 2.000, (para la segunda edición), es una minuciosa investigación que amplía el tema al que se refiere este artículo.

1. James Pool, *Who Financed Hitler*, Pocket Books, Nueva York, 1997.

arcas nazis ciudadanos y empresarios nacionalistas radicales o antisemitas, y lo hicieron por una motivación ideológica. Los exiliados rusos entran en esta última categoría, como "lobbistas" y como "grupo de interés directo".

A los empresarios alemanes les interesaba más Hitler que otros nacionalistas o conservadores. Era el único que comprendía (aunque nada sabía de economía y a lo largo de su carrera sus propuestas al respecto fueron heterogéneas) la necesidad del rearme alemán y los actos violatorios del Tratado de Versalles, firmado tras el final de la Primera Guerra (no sólo imponía duras cargas en reparaciones, sino que exigía la destrucción de todo elemento que sirviera para otro eventual conflicto bélico). Hitler deseaba la venganza, la expansión, devolver la cachetada de la derrota. Lo declara ya en sus primeros panfletos y en su *Mein Kampf*, escrito en la cárcel, en 1923.

Desde 1918, los Krupp (que producían armas desde 1587) orientaron a su empresa hacia el objetivo de obtener una "revancha". En su planta de Essen (destruida por los aliados) comenzaron a desarrollar prototipos para el Ejército, mientras de sus líneas de montaje salían carritos para bebés y otros engaños, destinados a los observadores y al ingenuo y despreocupado mundo de los años '20. Los inspectores y periodistas que visitaron la planta no dejaron constancia de anomalía alguna. No vieron o no quisieron ver, por ejemplo, los modelos de tanques, de armas automáticas, cañones y morteros. Otras acciones no consentidas fueron, por parte de los Krupp, tomar el control accionario de la fábrica sueca de acero Altielbolaget Bofors (en la Argentina, representada por Staudt & Co.), y adquirir empresas en Holanda, como la Blessing Co. Luego, ésta pasaría a formar parte de un holding compuesto por un complejo naviero, de nombre A. G. Siderius.

En las plantas suecas no había disimulo alguno. Allí se desarrollaron y fabricaron nuevos submarinos de distintos formatos, desde el U-1 al U-24. Esas naves de alta tecnología, que diezmarían los mares del Mar del Norte y del Atlántico a partir de 1939, se pudieron hacer con el aporte económico de futuros compradores que adelantaron el dinero: Japón, la España de Primo de Rivera, Finlandia, Turquía y Holanda. Entretanto, a los altos cuadros militares les fue ofrecido entrenamiento y buen refugio en Madrid, Ankara y Helsinki.

El rearme alemán, que suscitaba el interés empresario y militar, se concretó en la República de Weimar y se amplió durante el régimen nazi. A mediados de los '20, ya se disponía de acorazados de bolsillo, de tanques Panzer y de aeronaves Heinkel, elaboradas por el ingeniero y empresario Ernst Heinkel. Su historia se volvería más negra en el futuro; en 1938 fue nombrado Führer Económico-Militar, y durante la guerra, el 50 por ciento de su personal era mano de obra esclava: judíos y extranjeros capturados por las tropas nazis en sus precipitados avances.

Otro personaje que socorrió a los nazis en sus desesperados pedidos de aportes fue Emil Kirdorf, empresario del carbón que había fundado junto con Thyssen la Vereinigte Stahlwerke AG. Kirdorf pregonó entre los poderosos de la cuenca del Ruhr las virtudes de Hitler y sus seguidores, entregando un escrito especialmente preparado por el jefe nazi, que denominó "El camino del resurgimiento". Según es-

cribiría Albert Speer en sus *Memorias*, Kirdorf pagó todas las deudas del Partido en 1927. Su socio especializado en el acero, Thyssen (quien vino a morir a Buenos Aires en 1952) aportó en 1930, a través de un banco holandés, 250.000 marcos, y posibilitó la refacción de la Casa Marrón, sitio de la principal sede de los nazis en uno de los barrios más aristocráticos de Munich.

Pero la movilización empresaria provenía de todas las direcciones. Desde 1922, los periódicos *Manchester Guardian* (británico) y *New York Times* (norteamericano) dieron cuenta del rumor generalizado de que Henry Ford, titular del gigante automotoriz Ford, estaba financiando a Hitler. A tal punto habían llegado las cosas, que el diario *Berliner Tageblatt* solicitó al embajador norteamericano en la capital de Alemania, Alanson Noughton, una investigación oficial sobre el particular.

En los '20, Henry Ford, hijo del Medio Oeste norteamericano, severo y religioso, difundió su antisemitismo y el mito de la conspiración de los banqueros judíos por medio de una publicación nacional, el *Dearborne Independent*, pero su prejuicio llegó a un punto cúlmine en su libro *El Judío Internacional*, texto que junto a *My life and Work*, la autobiografía de Ford, ejerció una fuerte influencia en la escritura del *Mein Kampf*. Hitler confesó en un reportaje de 1931: "Considero a Ford como mi inspiración".

Ford consideraba que la suerte de los Estados Unidos y de sus futuros negocios en Europa dependía de que el proyecto de Hitler llegara a buen puerto, dado que ya poseía una planta productora en Alemania. Charles Betthelheim, en su famoso trabajo,² señala que en 1933 las ganancias de la filial Ford en Alemania eran de 400 mil marcos alemanes, pasando a 21,1 millones de la misma moneda en 1939. En 1941, en plena guerra, esa filial elevó su capital de 20 a 30 millones de marcos alemanes.

Para estrechar vínculos, Edsel Ford, el hijo predilecto de Henry, se encargó en persona de todas las compañías europeas de la marca (tenían negocios en Poissy, Francia, y en Inglaterra, además de la planta germana) y ocupó altos puestos directivos en la I. G. Farben norteamericana, el grupo químico más grande de la época. Edsel contrató como ejecutivo de la Ford en Alemania al legendario as de la aviación norteamericana Charles Lindbergh, un ferviente partidario del nazismo.

La admiración y el agradecimiento que Hitler le tributó a Ford llegaron, en el plano simbólico, en forma de condecoración, cuando en honor al cumpleaños 75 del empresario le hizo colocar en la solapa la Gran Cruz del Águila Alemana. Karl Kapp, cónsul en Detroit del régimen nazi, se encargó de la ceremonia, además de entregarle un telegrama de felicitaciones del propio Führer.

Además de Ford, Hitler contaba con otros buenos amigos en el mundo empresario automotor. El gigante General Motors, por caso, fue mucho más importante que el respaldo financiero de Suiza para la maquinaria de guerra nazi, según el in-

2. Charles Betthelheim, *La economía alemana bajo el nazismo*, Ed. Fundamentos, Madrid, 1977.

vestigador norteamericano Bradford Snell. En el momento de estallar la Segunda Guerra, General Motors y Ford controlaban el 70 por ciento del mercado automotor alemán; rápidamente se reconvirtieron para proveer material bélico al ejército nazi.

Bajo el control de la familia Du Pont, la GM se comportó tan prolijamente como la Ford. Al igual que Henry, el jefe del clan de la GM, Irénée Du Pont, estaba obsesionado con las ideas de Hitler. A pesar de que sangre judía corría por sus venas, Du Pont adhería a la parafernalia ideológica de la pureza racial. También asociado al grupo IG Farben, en el que invirtió 30 millones de dólares entre 1932 y 1939, la GM colaboraba con el partido nazi a través de una cuota mensual.

En los Estados Unidos, Du Pont creó la *Liberty League* y financió la organización denominada *Clark's Crusaders*. Ambas eran antisemitas y antinegras, vinculadas estrechamente al Klu Klux Klan; en 1933, contaban con un millón y medio de adherentes del este al oeste de la nación. Entre los planes más delirantes de Du Pont figuraba la posibilidad de establecer en los Estados Unidos una dictadura encabezada por un héroe militar norteamericano, el general Smedley Butler.

El vicepresidente de la GM, Graeme Khoward, era también un fascista declarado. Su libro *América and The New Order* es una glosa de las ideas de Hitler trasladadas al paisaje norteamericano. En Europa, el representante de la GM, James Mooney, se movió activamente en favor del nazismo. Con el mariscal Göring coordinó el financiamiento del Plan de Cuatro Años, y durante el fragor de la guerra se ocupó de que la GM produjera motores tanto para la aviación norteamericana como para los mentados Messerhmitt 262.

El círculo de amistades de Mooney en Londres incluía al embajador norteamericano Joseph Kennedy, padre del clan, admirador de Hitler, a Emil Pul, del Banco de Basilea y a Francis Rodd, representante británico de la Banca Morgan. Mooney contó con el respaldo de Kennedy para la estrategia de Göring. Este último fue un firme impulsor de la idea de que los alemanes debían ser ayudados y que se debía dejar que hicieran lo que quisieran con el este y el sur de Europa.

Cuando estalló la guerra, Kennedy no podía comprender "por qué demonios había que ir a la guerra a salvar a los checos". En su dificultosa relación con Roosevelt, Kennedy le aconsejaba que no se dejara influir por los judíos (cuando la realidad era bien distinta, con conocidos antisemitas en el gabinete y en los Ministerios.) Solía repetir que los alemanes habían hecho y seguirían haciendo progresos económicos grandiosos, además de ser un escudo contra el comunismo.

En 1941, un informe del legendario Edgar Hoover, cabeza del FBI, enviado a la Casa Blanca, afirmaba que Kennedy y Ben Smith, un conocido operador de Wall Street, donaban grandes sumas de dinero a la causa nazi. Es claro que Hoover supo transitar distintos y heterogéneos caminos. Si bien hizo denuncias contra algunos nazis, más tarde fabricaría artimañas, durante la "caza de comunistas" en plena guerra fría, haciéndole favores al senador Joseph McCarthy, y sería un feroz y falaz opositor a la causa de la igualdad de los negros a lo largo de los años '50 y '60.

Ni el patriarca Kennedy ni el resto de los empresarios norteamericanos fueron los primeros en inclinarse hacia los nazis. Una figura destacada del núcleo selecto que rodeó a Hitler después que éste salió de la cárcel tras el *putsch* de Munich, fue Ernsy Hansfstaengl, de madre norteamericana, educado en Harvard y dueño de una galería de arte en Munich. La admiración de Hansfstaengl hacia Hitler comenzó cuando lo fue a escuchar a una conferencia, a instancias del asesor militar de la embajada de los Estados Unidos en Alemania, Truman Smith. La historiadora suiza Marlis Steiner, en su libro *Hitler*,³ considera: "En una nota que ha sido conservada, Smith relata una conversación del 20 de noviembre de 1922. Allí, Hitler, muy hábilmente, declaraba que sería preferible para Gran Bretaña y los Estados Unidos que la lucha entre las civilizaciones y el marxismo se desarrollara en territorio alemán antes que en el propio. Pero si los Estados Unidos no ayudaban al nacionalismo alemán, el bolcheviquismo ganaría en Alemania, no habría entonces reparaciones y los comunistas alemanes y rusos atacarían a los occidentales".

Hansfstaengl (fallecido en 1975), admirador del expansionista ex-presidente norteamericano Theodore Roosevelt, fue seducido ideológicamente de inmediato por Hitler, a quien apoyaba con dinero en dólares que su familia le remitía desde Nueva York. Esa moneda norteamericana fue destinada al financiamiento del periódico nazi, gracias a lo cual se convirtió de semanario en diario. Los aportes de Hansfstaengl resultaron providenciales; en una Alemania que entraba de lleno en la inflación, pequeños aportes en moneda fuerte eran muy valiosos.

Precisamente, el período hiperinflacionario entre 1922 y 1924 coincide con la época de consolidación de las camisas pardas. El lema de Hitler parecía ser "cuanto peor, mejor". En enero de 1923 un dólar costaba 7.525 marcos. En septiembre pasaba a valer 91.724.250 marcos, mientras que la desocupación superaba el 50 por ciento. A tal punto llegó esta situación, que Ernst Hemingway, reportero en Europa de diarios norteamericanos, reportó que cuatro días de estadía en un hotel de lujo en Alemania equivalían a 20 centavos de dólar norteamericano por día.

Pero volvamos a Joseph Kennedy, 18 años más tarde. Ferviente demócrata, Kennedy, quien hizo su fortuna con el contrabando de alcohol en los tiempos de la Ley Seca, se dirigió a una ciudad donde la nobleza británica pugnaba por acercarse a Hitler. Eduardo VIII, duque de Windsor, nunca ocultó su apoyo al régimen nazi. Cuando la guerra era ya inminente, debió abdicar en favor de su hermano Jorge VI; se le inventó la historia con Wallis Simpson, y los servicios de inteligencia británicos echaron un manto de tierra sobre el episodio. Eduardo había realizado una visita a Alemania, donde fue recibido como un estadista triunfal. Robert Ley, líder de la confederación nazi de trabajadores, fue su anfitrión durante un recorrido por los centros de producción alemanes. James Mooney, director de la General Motors en Europa, se mantuvo en contacto con Eduardo y Wallis Simpson, aún después de la renuncia al trono. Tanto Mooney como los destronados fueron muy vigilados en su viaje a los Estados Unidos.

3. Marlis Steiner, *Hitler*, Ed. Vergara, Buenos Aires, 1999, pág. 110.

Von Ribbentrop, quien dirigía a pedido de Hitler un Ministerio de Relaciones Exteriores paralelo en los últimos años de los '30, fue comisionado para contactarse con la nobleza británica. Lord Rothermere, propietario del popular diario *Daily Mail*, lo invitó a pasar una semana en su casa de campo; admiraba a Hitler por su "anticomunismo". Le presentó en ese viaje a empresarios británicos proalemanes y al conde de Anthlone -hermano de la por entonces reina María-, ex gobernador general de África del Sur y cuñado del duque de Sajonia-Coburgo, quien ya se había incorporado al nazismo (igual que varios dirigentes sudafricanos que, por tradición boer, se educaron en universidades alemanas).

Von Ribbentrop se convirtió en una "figura de moda" en las tertulias de la clase alta inglesa. Entrevistó a diversas personalidades y llegó a conocer a dos hombres influyentes, de reconocida filiación nazi: Lord Lothian, un liberal excéntrico que había sido secretario privado de Lloyd George en los tiempos de las reuniones de posguerra en Versalles, y Philip Conwell-Evans, un escritor que había dictado durante dos años cursos de Relaciones Internacionales en la universidad de Königsberg.

Lord Rothermere fue invitado a Alemania a asistir a una cena y recepción, el 19 de diciembre de 1935, en la que se celebraba el duodécimo aniversario de la salida de Hitler de la cárcel. En enero de 1935, Hitler había concedido entrevistas tanto a Lord Allen de Hurtwood como a Lord Lothian.

Ya para entonces, importantes y diferentes sectores de la opinión pública británica eran favorables a la política del Tercer Reich. Admiraban la reafirmación del orden y la disciplina, la eliminación de la desocupación y el destierro del comunismo. Por otra parte, muchos liberales y pacifistas entendían que Alemania era nuevamente un potencial enemigo a considerar, y que Gran Bretaña debía conciliar con ella a toda costa.

Algunos grandes empresarios tenían buenas razones económicas para apoyar a Hitler, dado que las leyes que restringían el giro de capitales extranjeros radicados en Alemania impusieron la reinversión de las ganancias en la propia economía expansiva del Tercer Reich.

De esta manera varias empresas norteamericanas e inglesas hicieron mil maniobras para seguir bien paradas. El trust británico Unilever amplió sus operaciones al rubro del papel; la Brown Boveri, filial de Westinghouse, se extendió a la industria eléctrica y la General Electric se asoció con la Siemens. De este modo, lejos de huir, el capital extranjero amplió la radicación de sus capitales bajo el nazismo.

El capital industrial y bancario británico mantenía vínculos recíprocos con el régimen. Kurt von Schroeder, por ejemplo, jefe del sistema bancario alemán del régimen nazi, tenía relaciones con la banca inglesa a través de su propia empresa, Shroeder & Cía., en Londres. El grupo Mannesmann Röhren Werke también tenía filiales en Inglaterra y, al igual que Siemens, contaba con sucursales y participaciones en la Saint Helen Cable and Rubber Co.

Sir Henry Deterding, director general de la petrolera angloholandesa Shell du-

rante cuarenta años, casado con una rusa blanca rica, anticomunista confeso, figura despótica y arbitraria, adhería al régimen hitleriano, primero de manera encubierta y al final abiertamente. Shell hacía publicidad en los diarios nazis. Sin embargo, existe la leyenda de que ya desde mucho antes Deterding colaboraba en secreto con Hitler.

Según el ensayista norteamericano James Pool,⁴ Deterding financiaba a Hitler con la promesa de que una vez que éste llegara al poder, Shell recibiría trato preferencial en el mercado de petróleo alemán. En 1931, antes de la toma del poder, Deterding hizo un préstamo a Hitler de 30 millones de libras. A cambio, el líder nazi habría asumido el compromiso futuro de otorgarle el monopolio petrolero.

Deterding no estaba solo en el mundo del petróleo. El caso de la corporación petrolera más grande del mundo, la Standard Oil de Nueva Jersey, del grupo de la familia Rockefeller, llegó a provocar un escándalo. En 1926, Teagle, su presidente, había firmado acuerdos de intercambio de patentes e investigaciones con el monopolio químico alemán IG Farben (que luego produciría el raticida Zyklon B, utilizado para el exterminio en los campos de concentración). Cuando Hitler llegó al poder en 1933, los acuerdos suscriptos por la Standard Oil e IG Farben se mantuvieron, y gracias a ellos los alemanes obtuvieron las patentes esenciales para desarrollar el combustible necesario en la aviación.

Los derechos sobre el tetraetilo y otros aditivos indispensables para ese combustible los tenían Du Pont, General Motors y la Standard Oil. Paradójicamente, el producto que hizo posible los bombardeos sobre Londres fue remitido a Alemania desde la subsidiaria inglesa de la Standard Oil (que también lo envió a Japón).

William Stamps Farish sucedió a Teagle en la Standard Oil. Igual que su anterior presidente, admiraba la Alemania nazi y sostenía diversas relaciones con su gobierno. En 1941, el Departamento de Justicia de los Estados Unidos presentó dos denuncias antitrust contra la petrolera, originadas en el Comité del Senado, que presidía por entonces el senador Harry Truman, luego presidente de los Estados Unidos. Truman investigaba el abastecimiento de los navíos de guerra alemanes desde México, Nicaragua y otros países de Sudamérica, desde los que también se proveía de combustible a la Luftwaffe. Curiosamente, Farish integraba la agencia gubernamental, que se ocupaba del comercio del petróleo en tiempos de guerra.

La Standard Oil también acordó, a través de Farish, el aprovisionamiento de la línea aérea nazi Cóndor, que operaba en Brasil, suministro que sólo cesó cuando el gobierno de Getulio Vargas, luego del vuelco político de 1942, decidió cerrar las operaciones de esta aerolínea comercial. Otra actividad descubierta fue la exploración que Farish había ordenado en suelo rumano y húngaro, para que desde allí fluyera el crudo hacia las refinerías de la IGFaren en Alemania.

John D. Rockefeller II respaldó a sus ejecutivos ante las acusaciones del secretario de Interior, Harold Ickes, pero tanto Standard Oil como Teagle y Farish fue-

4. James Pool, *ob. cit.*

ron acusados de traición; la compañía fue penada con una gruesa multa y conminada a finiquitar los acuerdos cuando la guerra ya estaba por concluir y su socio IG Farben tenía los días contados.

Para cerrar el círculo de connivencias de los petroleros con Hitler, hay que mencionar a Torkild Rieber, noruego, autocrático presidente de la norteamericana Texaco. En 1937 comenzó a desviar el rumbo de los barcos petroleros que se dirigían a Bélgica, hacia los puertos en poder de los rebeldes militares franquistas que luchaban contra la República Española. Al enterarse, el presidente Roosevelt amenazó con acusar a la Texaco de "conjura".⁵

Los barcos de la Texaco transportaron petróleo a Alemania desde Colombia aún después de 1939, ya declarada la Segunda Guerra Mundial, en abierta violación al embargo británico. El hombre de la Texaco en Alemania, Niko Bensmann, hacía espionaje para los nazis a través de su propio agente en el cuartel general de Texaco, en Nueva York. Entre los más importantes robos sufridos por la compañía, figura el de la descripción precisa que habían confeccionado los economistas de la empresa, de la expansión de la aeronáutica norteamericana, que se preparaba para producir 50.000 nuevos aviones. Rieber fue atacado y desacreditado por el periodismo norteamericano, las acciones de la Texaco se derrumbaron y los directivos de la empresa lo conminaron a renunciar.

No solamente las empresas petroleras norteamericanas beneficiaron concientemente a Alemania. Ejecutivos de la empresa norteamericana de aviación Curtiss-Wright desarrollaron, años antes de que Hitler llegara a la cancillería, una técnica de bombardeo denominaba "*dive-bombing*". Esta técnica fue transferida a la Luftwaffe mediante demostraciones aéreas que la compañía norteamericana realizó para Hitler en 1934. Los cazas norteamericanos combatieron durante la Segunda Guerra a los Stuka alemanes, que empleaban el mismo sistema de bombardeo. Una investigación del Senado de los Estados Unidos concluyó a este respecto: "Aparentemente, las compañías de aviación norteamericanas hicieron su parte para asistir al armamento aéreo alemán".⁶

Otra empresa colaboracionista fue la ITT, el conglomerado telefónico, que décadas más tarde patrocinaría al general Augusto Pinochet en su misión de extirpar el "peligro rojo" de Chile.

En 1933, Sosthenes Behn, presidente de la ITT, pactaba con los nazis. Dos de sus directores alemanes compraron el 30 por ciento de la empresa aérea holandesa Focke-Wulf, con el beneplácito del mariscal Hermann Göring. La ITT extendía su influencia en todo el mundo. En Francia estaba asociada con la Compagnie Générale de Vichy, durante la ocupación nazi; en Italia con la empresa Italcable, controlada por Mussolini; en Alemania con Telefunken y en la Argentina y Uruguay participaba de Transradio, una empresa que funcionaba como verdadero nido de nazis.

5. Anthony Sampson, *Las Siete Hermanas*, Ed. Grijalbo, Madrid, 1975, páginas 125 y ss.

6. Charles Higham, *Trading with the Enemy. The Nazi American Money Plot 1933-1949*, Delacorte Press, Nueva York, 1983.

El poder de las empresas era tal que en 1946, mientras Sosthenes Behn recibía la Medalla al Mérito por sus servicios a la patria, embolsaba una millonaria indemnización por las fábricas que los aliados habían bombardeado en Alemania. Del otro lado del Atlántico, su socio Gerhardt Westrick ya había sido igualmente indemnizado por los nazis.

Luego de décadas, los investigadores han ido revelando la información que expone, blanco sobre negro, los enjuagues del poder entre socios "democráticos" y totalitarios: negocios son negocios.