

Memoria: la industria de Hitler



18 de diciembre de 1931. Joseph Goebbels se casa con Magda Quandt

Una dinastía signada por el Tercer Reich

Recientemente publicado en Alemania, un libro revela el lado oscuro de los Quandt, la familia que gestó un imperio económico

Por Paolo Valentino

De Corriere della Sera

BERLIN
Mucho, por no decir todo, comenzó sobre aquel tren que partió de Berlín hacia el valle del Rin. Era la Pascua de 1919, la primera después del cataclismo de la Gran Guerra, tumba del imperio y prólogo sangriento de la nueva y más grande tragedia que aguardaba a Alemania. Günther Quandt apenas tenía 40

cumulatorens-Fabrik AG (AFA), más tarde Varta. En 1928, en un verdadero y real *putsch* obtiene el control de la Berlin-Karlsruher Industriewerk, ex DWM, productora de armamentos que entonces estaba al borde de la ruina por la prohibición al rearme alemán, impuesto por el Tratado de Versalles.

Pero Günther Quandt ya ha intuido que las armas tienen un gran futuro en la Alemania de entonces y se prepara para secundar los objetivos de la industria militar. El matrimonio con Magda, depuradora y enferma, se esfuma. Pero cuando ella, finalmente libre y rica gracias a las pingües asignaciones del ex marido, se casa con Joseph Goebbels, la relación entre los Quandt y el régimen se convierte casi en un asunto de familia. Naturalmente no alcanza sólo con eso. La montaña de contratos, que las ambiciones militares nazis le dejan vislumbrar, implica cierto compromiso por parte de Günther: abultadas donaciones de AFA al régimen y, sobre todo, el carnet como

del primer matrimonio de él. Con la consigna de la continuidad productiva, ocho semanas después del fin de las hostilidades AFA ya provee de baterías a los ocupantes británicos. También los ayuda la reforma monetaria con la introducción del marco, que cancelará las deudas acumuladas en los años del nazismo (12 millones de Reichsmark).

El precio que debe pagar por el pasado colaboracionista es bajo. Un año de encierro para el viejo Günther, que además trata de presentarse en

La guerra termina con un delirio wagneriano. Magda Goebbels se suicida con su marido en 1945, en el búnker de Hitler, después de haber envenenado a los seis hijos

miembro del partido nazi.

Los negocios llueven: telas militares, acumuladores, baterías, municiones, armas de fuego, metales livianos. Para el objetivo de la guerra el imperio de los Quandt es parte integrante de la máquina de destrucción hitleriana: "Inevitable" dice Günther a un colaborador: la guerra es la guerra.

Delirio wagneriano

Los centros de producción de AFA se llenan de trabajadores esclavos provenientes de los territorios ocupados del Este. Lo hacen todas las grandes empresas alemanas. Pero el libro de Jungbluth revela que sobre uno de los terrenos de la firma, en Hannover, se ha organizado además un minicampo de concentración donde 1500 desdichados son obligados, de día, a trabajar sin indumentaria protectora en la producción de las baterías y, de noche, son hacinados y encerrados en asquerosas barracas. En la detallada contabilidad de la empresa se calculan, en un macabro recuento, hasta la muerte y el reemplazo de tres personas por día. Es la aplicación de hecho de la idea nazi del "aniquilamiento por medio del trabajo". Es difícil de creer que los Quandt no supieran nada aunque no se hayan encontrado en el lugar pruebas de su papel directo en el crimen, afirma Jungbluth.

La guerra termina con un delirio wagneriano. Magda Goebbels se suicida con su marido en 1945, en el búnker de Hitler, después de haber envenenado a los seis hijos que había tenido con el jefarca nazi. La dirección de la dinastía creada por Günther queda en manos de Harald, el hijo que tuvo con Magda, y Herbert, el hijo que quedaba vivo

de una familia de inmigrantes, dando los 29 consejos de administración, desde Daimler-Benz a AEG, de los cuales formó parte. El patriarca muere en 1954.

En cuanto a los hermanos, los caminos comienzan a separarse. Herbert lucha solo por la BMW, casa de autos bávara en quiebra. La conquistará totalmente en 1959 y ya estará activa cuatro años después. Harald se ocupa de las armas.

Después de la tragedia, los alemanes juraron que jamás habría otra guerra, pero los Quandt continúan produciendo los instrumentos para hacerla.

Harald se casa, pero comienza a beber, fuma y se lo ve frecuentemente acompañado por famosas prostitutas. Es amigo de *playboys* conocidos como Günther Sachs (hijo de la esposa de Brigitte Bardot) y vive como si quisiera recuperar la juventud perdida: en su casa se hizo construir un tintero que ocupa 80 metros cuadrados. Muere al estrellarse en los Alpes suizos su avión privado, en septiembre de 1967, mientras vuela hacia la Costa Azul junto a su amante y cuatro amigos. Su mujer, Inge, vuelta a casar, se suicida en 1978.

Herbert es el único hijo de Günther que sobrevive hasta la década del

La familia ha comenzado a reconocer su participación en el Tercer Reich y la BMW es una de las promotoras de las indemnizaciones a los trabajadores esclavos

60. Accionista mayoritario de la BMW, encuentra un último momento de suerte en 1969, en un joven gerente, Eberhard von Kuenheim, que lleva la empresa al éxito mundial. Muere en 1982, administrando lo heredado hasta en sus más mínimos detalles.

¿Cuánto valen hoy los Quandt? Alrededor de 8 mil millones de euros, sólo por las acciones de la BMW, divididas entre los seis hijos de Herbert. A algo menos -2,5 mil millones- ascenderían las propiedades de los cinco hijos de Harald.

Sólo en los últimos años la familia ha comenzado a reconocer su participación en el Tercer Reich y la BMW es una de las promotoras de las indemnizaciones a los trabajadores esclavos. Los Quandt también han contribuido al fondo con 5 millones de marcos, alrededor de 2,6 millones de dólares, de sus bienes personales.

© LA NACION
(Traducción de María Elena Rey)

Relatos olvidados: cronistas viajeros

A la vera de los caminos coloniales

Cómo viajar por el pasado a través de comarcas cercanas a la ciudad de Buenos Aires

Por Francisco N. Juárez

Para LA NACION

Las autopistas por las que se fuga dando la espalda al perfil urbano de Buenos Aires y en busca de panoramas más ventilados propician la rápida llegada al despojado horizonte de la llanura, pero impiden reconocer los lugares de algún valor histórico que abundan a ambos lados de la carretera o de su inmediata cercanía. Aun para aquellos que guardan memoria de otros tiempos, reconstruir un viaje por caminos primitivos o lo que queda de ellos no resulta tarea fácil. La ventaja de aprovechar las autopistas consiste en acortar el viaje de otros tiempos hasta los escenarios notorios por su pasado, si es que se tiene precisiones sobre la ubicación del objetivo. Pero en días grises o amenazados por un pronóstico adverso es más ventajoso viajar -mapa en mano- a través de relatos que rehacen viejos caminos, postas y hasta pulperías desaparecidas. Esa grata peregrinación hacia el pasado casi siempre rescata apetecibles ribetes de los usos y estilos de antaño. Descubre también claves de la toponimia y hasta aporta novedades cocineras al repertorio de los acopiadores de las costumbres regionales.

Con libros y mapas

Lo recomendable es valerse de relatos de viajeros de los siglos XVIII y XIX, y prescindir de la tradición oral, a veces impropriadamente usada por unos pocos guías turísticos improvisados. También la indagación es válida en el caso de centrar la curiosidad sobre los grandes ríos ("esos caminos que andan", según Alberdi), cuya historia está contada a partir del pasado suscitado en sus orillas. En una indagación fluvial, por ejemplo, es fácil descubrir el origen del riacho Cruz Colorada, junto al Paraná de las Palmas en el delta bonaerense, donde existió un veterano y desaparecido recreo con ese nombre.

La nominación proviene de una cruz pintada que -a principios del siglo XIX- marcaba la embocadura al arroyo que operaba como puerto y refugio durante el mal tiempo. También era el inicio de la travesía fluvial hasta el desaparecido puerto de Las Conchas.

señalar que el ganado mayor que rondaban los gauchos de los pagos de Areco era mular (vendido luego para inviernada en Córdoba). La capilla de Areco encabezaba una población con "quince o dieciséis casas". No falta la descripción del fuerte de Pergamino, la Esquina de la Guardia en el paraje del Carcañá y sobre todo de Cruz Alta "adonde no hay necesidad de entrar".

Resulta provechoso dar con la pintura que hace de una pulpería, en 1819, Emerio Essex Vidal, precisamente pintor y marino inglés que describió el género de esos establecimientos como "chozas de lo más miserables y sucias, donde se puede comprar caña, cigarros, sal, cebollas tal vez" y que hacen de postas para remuda de caballos. "Las pulperías -sentenció Essex Vidal- son el punto de reunión de las gentes de campo que no dan valor ninguno al dinero y lo gastan solamente en bebidas y en el juego." También aseguró que era costumbre de los parroquianos convidar a todos los presentes. Siempre había una guitarra, pero "la música es lamentosa y la letra versa siempre sobre el amor frustrado y de los amantes que lloran sus penas en el desierto".

La descripción mejora con viajeros ingleses posteriores, como la que hace, en 1870, Roberto Cunningham Graham, con sus escasos 18 años y ya viajero incansable, mucho antes de que fuera parlamentario inglés (1886). Hizo una descripción más minuciosa de las pulperías que encontró con fuertes palenques y caballos que pestaban al sol mientras sus dueños, dentro de la pulpería, bebían vino carlón. Afuera "haraganeaban los parroquianos" que ya habían agotado su insistencia en beber "y de noche gangueaba una guitarra desventilada que, a veces, tenía las cuerdas de alambre o de tripa de gato, remendadas con tiras de cuero". Marcaba el contraste del aspecto rudo y agresivo del cantor con el tono y letra de las canciones que era de "amor y de estructura melancólica".

De leer a los viajeros ingleses o detectar ciertos párrafos exhumados por el contemporáneo Carlos Alberto Moncaut (*Recuerdos del pasado*), como los transcritos de Julián Monzón, que aludió a la posta enterrada en Gená, con su fondón de Baucero y un almuerzo memorable, y



Un grabado del siglo XIX que representa una fábrica de queso en cercanías de Buenos Aires

en sus navegaciones cuando cuidaba, río arriba, bienes jesuíticos en tutela de la Junta de Temporalidades, curadora de ese patrimonio después de la expulsión de la orden. Se refugió allí cuando un año antes de la Primera Invasión Inglesa llegó del Norte con su esposa gravemente enferma a bordo, la cual murió, según testimonio de la partida suscripta por el padre Manuel de San Ginés, párroco del diminuto puerto y pueblo de Las Conchas, hoy Tigre.

Frente a Cruz Colorada, río de por medio, existe un recreo llamado Cruz Alta. La tradición oral sostiene -por argumento de algunos isleños- que el nombre derivó de la población cordobesa donde el ya desaparecido matrimonio propietario pasó sus primeros días de luna de miel. La tradición oral se equivoca: la elección de nominar Cruz Alta a esa ribera frente al arroyo-puerto elegido por Liniers fue un ardido homenaje al vencedor de Beresford, por lo que en las cercanías de la localidad cordobesa hoy nómina fue fusilado.

El camino de Cruz Alta

Quizás uno de los relatos más precisos al describir el camino de Buenos Aires al Perú proviene del acopio hecho -con acierto de nombres, de lugares, de personajes, postas y comidas- a partir del 5 de noviembre de 1771 hasta junio de 1773 por el autor -o autores- de *El zarillo de ciegos caminantes*, informe suscripto por Concolocervo, un seudónimo atribuido tanto al asturiano Alonso Carrión de la Vándera como a su acompañante en el viaje, el cuzqueño Calixto Bustamante Carlos. El texto obsequia una semblanza del Buenos Aires de entonces con datos demográficos de 1770 por parroquia: sumaban 21.065 habitantes en crecimiento (en un año hubo 846 nacimientos y se registraron 589 defunciones).

Basta la primera parte del viaje para hallar el retrato circundante a la capilla de Merlo, contabilizar los escasos 60 vecinos de Luján y

del plato insustituible que ofrecía y estaba en el camino de galera entre Nogoyá y Paraná. La comandaba un tal Ferreyra, que servía una mesa sencilla, pero limpia y completaba con entremeses que en aquellas lejanías no eran otra cosa que latas de sardinas o salchichones y chorizos semisecos.

A la sombra de carretas

El colonizador suizo Carlos Beck-Bernard (1819-1900), que tuvo que ver con asentamientos santafecinos y fue agente de inmigración del general Bartolomé Mitre en Europa, describió comidas al aire libre entre ruedas de carretas estacionadas en las afueras de Rosario o Buenos Aires, verdaderos playones donde se veía a los gauchos "sentados en el suelo, a la sombra de las carretas... y en donde hacían su comida frugal, consistente en un pedazo de carne ensartada en un asador que se inclina sobre el fuego, o en arroz y maíz que cuecen en una olla". Los guisados y la "polenta" se estilaban también en las fondas de los caminos.

Quizá y sus variantes han sido lo clásico fuera de los asados en la alimentación rioplatense, y según el viajero Acarete du Biscay, que al parecer fue el seudónimo de un informante inglés que había vivido en Cádiz y en 1657 se embarcó hasta la villa de Buenos Aires, donde -apuntó- se cocinaba con la abundancia de las huertas, el ganado, lo salvaje y los productos del río. Coles, cebollas, lechugas, ajos, arvejas y habas se completaban con la abundancia de frutas, a saber: naranjos, limoneros, higueras, manzanos, perales y hasta agazapados melones. Du Biscay, que conoció comidas serranas en Córdoba y comerció por un tiempo en Potosí, alabó la abundancia de carnes, carneros, venados, liebres, de corral, perdices y hasta tortugas de río. Lo que se dice, un espía glotón, pero que demostró a los más sibaritas soñadores que todo tiempo pasado fue mejor.

© LA NACION