



Carlos De Nápoli

**EL PACTO
CHURCHILL
HITLER**

Carlos De Nápoli

El pacto Churchill-Hitler

Vergara

SÍGUENOS EN
megustaleer



@Ebooks



@megustaleerarg



@megustaleerarg

| Penguin
| Random House
| Grupo Editorial |

*A Nicolás, Sebastián y Agustina; Martín, Viviana,
Flores y Federico; Sofía y Gonzalo; Diego,
Mariana, Delfina, Facundo y Simón; Marcelo y
Verónica; Mariano, Flores y Marcos; José,
Jimena y Baltasar*

INTRODUCCIÓN

Semanas atrás, en agosto de 2007, por orden del gobierno británico, las obras de Winston Churchill dejaron de ser lectura escolar obligatoria. Fue una medida tardía pero oportuna pues pocas veces se ha tergiversado y sacrificado tanto y tan impunemente el rigor histórico como en sus escritos, y ya se sabe la medida de las patas de la mentira. Al tiempo que la posguerra lo transformaba en paradigma de sacrificio y entrega por la democracia, lo cierto es que los hombros de Churchill cargan algunas miserias y decisiones que costaron muchos miles de vidas. La Historia, al menos las versiones oficiales, ha intentado y en buena medida conseguido imponer en la opinión pública la ilusoria contraposición maniquea de las figuras de Adolf Hitler y Winston Churchill: en una esquina, el criminal tirano fascista; en la opuesta, el pasional y sacrificado defensor de la libertad.

Es uno de los propósitos de este trabajo desmontar ese paradigma, mostrar al contrario que los acercaban más cuestiones que las que los diferenciaban, y que esa comunidad de intereses, además de perfiles ideológicos similares, permitieron contactos muy cercanos, la posibilidad de una alianza y varios pactos secretos.

Winston Leonard Spencer Churchill nació el 30 de noviembre de 1874 en el palacio de Blenheim. Su madre Jeanette Jerome, joven norteamericana, era hija del propietario y director del *New York Times*. Pasó su primera infancia en Dublin con su abuelo John Churchill, duque de Marlborough y virrey de Irlanda. Winston regresa a Inglaterra para asistir a la escuela preparatoria en

la Public School de Harrow. Influido por su padre Randolph, ingresa a la Academia Militar de Sandhurst. Es enviado a Cuba como observador para seguir el levantamiento revolucionario de la colonia española, y cubre el evento para el *Daily Graphic*. Más tarde lo destinan a la India y posteriormente a Sudán, como miembro del Regimiento de Lanceros del ejército anglo-egipcio. Escribe *Savrola* y luego *Guerra en el río*, que se agota en el Reino Unido. Sufre en Sudáfrica la guerra contra los boers.

De regreso a Inglaterra, se casa el 12 de septiembre de 1908 con Clementine Hozier. Su carrera política comienza como legislador del Partido Liberal, es designado luego subsecretario de las Colonias y más tarde ministro de Comercio. En 1911, como ministro del Interior, reprimió personalmente una insurrección en la barriada londinense de Sidney Street. Que la prensa lo fotografiara no lo molestó en la medida en que lo convertía en un personaje ciertamente discutido pero conocido por todo el mundo.

Ese mismo año es nombrado primer lord del Almirantazgo, es decir, dueño y señor de la todavía poderosa flota británica. Elige como consejero personal a lord Fisher, retirado poco antes como primer lord de mar. Asesorado por Fisher y después de intensas discusiones, decide la reconversión de la flota reemplazando el carbón por petróleo, un paso de consecuencias enormes para la flota ya que la hará más veloz, pesadamente acorazada, mejor armada con cañones de gran calibre y, por sobre todas las cosas, cuadruplicará virtualmente su radio de acción. Crea también la flota de submarinos y, asunto poco conocido, ordena y dirige la fundación de British Petroleum, la empresa más grande del mundo. De todas formas cometió durante la Primera Guerra Mundial el grave error de ordenar un desembarco en Gallipoli, desastre militar que le cuesta el cargo. No obstante, al finalizar la contienda lo designaron ministro de Guerra y Aeronáutica.

El primer ministro Lloyd George registra en *Recuerdos de una conferencia*

de paz el odio que ya entonces manifestaba Churchill por la Unión Soviética. En tal sentido intentaba impulsar el rearme de la Alemania recién vencida para utilizarla contra los bolcheviques. Una carta que envió al primer ministro en esos días decía: “Después del armisticio, mi política se ha orientado hacia la paz con los alemanes y la lucha contra el despotismo bolchevique. Por propia voluntad o por la fuerza, habéis conseguido una política diametralmente opuesta. (...) En estos momentos podemos valorar los tremendos resultados que pueden conducirnos a la destrucción general, a la anarquía que señalaría el fin de Europa y de Asia. Rusia se está desintegrando y lo poco que de ella queda está en manos de monstruos implacables. Alemania, sin embargo, aún puede ser salvada”.

Aunque en esa empresa estaba políticamente aislado, propició operaciones concretas para sostener a la contra revolucionaria, como las 100.000 libras que obtuvo en apoyo de los “Blancos”, toda una fortuna para la época.

Después de esas acciones siguió interviniendo en la política exterior del Reino, nuevamente como ministro de Colonias. El desmembramiento del Imperio Otomano tras la Primera Guerra Mundial había derivado en conflictos en Medio Oriente, crisis que afectaba directamente los intereses petroleros británicos. Ignorando cuestiones políticas, sociales y religiosas, de la mano de Churchill se dividió la zona en el reino de Irak, donde coronaron a Feysal, y otro en Transjordania bajo la soberanía del emir Abdullah, hermano de Feysal. Esas divisiones trazadas en función del control del petróleo encerraban en fronteras arbitrarias a minorías y mayorías religiosas inconciliables, que más temprano que tarde iban a chocar. Esos acuerdos en favor de la causa árabe y que perjudicaban a la minoría judía asentada en Palestina son el origen del actual polvorín sobre el que se asienta la zona.

Pocos años más tarde, durante la Segunda Guerra Mundial el control de Medio Oriente se había vuelto complejo a pesar del supuesto orden británico, o tal vez a causa de las decisiones británicas. Aunque la trama urdida para

lograr el control del petróleo será tratada más adelante por su importancia en este libro, alcance por ahora con decir que las más que discutibles decisiones de Churchill eran responsables directas de lo que estaba ocurriendo, pero en 1945 el entonces primer ministro —es una constante de su conducta, por eso se la expone— se considera ajeno y molesto por un conflicto que supuestamente heredaba. Cuando se ocupa de “la cuestión Palestina” en su obra *La Segunda Guerra Mundial*, Churchill escribe:

“Del Primer Ministro al ministro de Colonias y al Comité de Jefes de Estado Mayor.

6 de julio de 1945.

“Toda cuestión Palestina ha de arreglarse en la mesa de la paz, aunque quizá pueda mencionarse en la conferencia de Potsdam. No creo que debamos asumir la responsabilidad de manejar esa zona tan compleja mientras los norteamericanos se quedan arrellanados en su sillón y critican. ¿No han prestado atención a la idea de que deberíamos pedirles a ellos que se hagan cargo? Creo que seremos mucho más fuertes cuanto más los atraigamos al Mediterráneo. En todo caso, el hecho de que no demos deseo de conservar el mandato será una gran ayuda. No tengo noticia de la menor ventaja que le haya venido nunca a Gran Bretaña por esa tarea penosa e ingrata”.

Churchill era racista. Según un artículo publicado el 7 de agosto de 2007 por el diario *ABC* de España, con la firma de Marcelo Justo, “el ex primer ministro británico Winston Churchill propuso bloquear toda inmigración en la década del 50 por temor a que la ‘población de color’ amenazara la estabilidad social del país. Según documentos oficiales del Archivo Nacional que se dieron a luz en los primeros años de la década de 2000, Churchill estaba convencido de que los negros iban a aprovecharse de las ventajas del sistema de seguridad social y aumentarían drásticamente los índices de

criminalidad.

“En las minutas de la reunión de gabinete del 3 de febrero de 1954, el primer ministro plantea el problema con crudeza. ‘Vamos a tener serias dificultades si mucha gente de color empieza a residir aquí. ¿Por qué vamos a cargar nosotros con los problemas que trae la gente de color?’. Según las minutas, el gobierno consideró tres opciones para resolver el tema. Churchill favorecía el bloqueo total de la inmigración, pero admitía que por razones políticas, se podía elegir temporalmente otras dos posibilidades: un sistema de cuotas fijas para la inmigración y la deportación de los ‘elementos antisociales’. La propuesta es coherente con su colorida carrera política y un temor que parecía obsesionarlo tanto como sus depresiones: la decadencia nacional por el impacto degradante de un grupo marginal. En 1910, siendo ministro del Interior del Partido Liberal, propuso la esterilización de más de 100 mil personas a quienes acusaba de ‘débiles mentales’ y ‘degenerados morales’.

“Se trataba de una amalgama que incluía a locos, delincuentes, desempleados, prostitutas e indigentes y que, en la visión del futuro primer ministro, constituían una amenaza porque se reproducían a mayor velocidad que las clases superiores y con el tiempo podrían destruir el entonces imperio y su misión civilizadora”.

Considerando tales antecedentes no resulta extraño ni contradictorio que Churchill incluyera a Hitler entre las grandes figuras políticas del siglo.

Cuando escribió *Grandes contemporáneos* en 1935, Churchill estaba perfectamente al tanto de las masacres que los nazis estaban cometiendo contra judíos, comunistas, opositores de toda especie y minorías. Escribe en *Grandes contemporáneos*:

“Al lado de los campos de instrucción de los nuevos ejércitos y de los grandes aeródromos, los campos de concentración manchan, como pústulas,

el suelo alemán. En ellos miles de alemanes son reducidos a sumisión rebañega por el poder irresistible del Estado totalitario. El odio a los judíos lleva, por lógica transición, a un ataque a las bases históricas del Cristianismo”.

Los campos de concentración y el racismo podían ser abominables, pero Churchill, quizá pensando en su propia posteridad, sienta a continuación un peligroso principio que tal vez oculte condenables afinidades:

“No es posible formular un juicio justo sobre una figura pública que ha alcanzado las enormes dimensiones de la de Adolf Hitler mientras no tengamos ante nosotros, íntegra, la obra de toda su vida. Aunque las malas acciones no pueden ser condenadas por posteriores acciones políticas, la Historia está repleta de ejemplos de hombres que han escalado el poder valiéndose de procedimientos feos y crueles, y hasta espantosos, pero que, sin embargo, al apreciar su vida en conjunto, se les consideró como grandes figuras cuyas vidas han enriquecido los anales del género humano. Tal puede suceder con Hitler”.

Semejantes elogios, además de los antecedentes de su trayectoria, explican por qué la cúpula del nacionalsocialismo clasificara a Churchill como amigo de Alemania, mejor aún, de los nazis. Cuando *Grandes contemporáneos* era un éxito en Europa hacia 1937, esa identificación se materializó en una reunión trascendente para comprender lo que se pondría en juego en la Segunda Guerra Mundial. Como son palabras de Churchill, tienen inmenso valor documental. Así afirma en *La Segunda Guerra Mundial*: “Cierta día en 1937 me entrevisté con Von Ribbentrop, embajador alemán en Gran Bretaña. En uno de mis artículos quincenales yo había hecho notar que se había tergiversado uno de los discursos que aquel había pronunciado. Desde luego nos habíamos encontrado en varias reuniones sociales. En esta oportunidad me pidió que fuese a verlo para conversar sobre diversos asuntos.

“Me recibió en una amplia habitación de los pisos superiores de la embajada alemana, y allí sostuvimos una conversación que duró más de dos horas. Ribbentrop se mostró extremadamente cortés y recorrimos todo el escenario europeo, tanto en lo relativo al armamento como a la política. La sustancia de lo que me dijo fue que Alemania buscaba la amistad de Inglaterra (en el continente todavía se nos llama ‘Inglaterra’). Me dijo que podría haber sido ministro de Relaciones Exteriores de Alemania, pero que le había pedido a Hitler que le permitiera venir a Londres con el objeto de promover la formación de una entente anglo-alemana, y de ser posible una alianza entre los dos países.

“Alemania montaría guardia para contribuir a que el Imperio Británico conservase toda su grandeza y extensión. Los alemanes podrían solicitar la devolución de las colonias alemanas, pero esto, evidentemente, no era de importancia cardinal. Lo que se quería era que Gran Bretaña dejara a Alemania en libertad en el este de Europa. Alemania debía tener su *Lebensraum* o espacio vital para su población en creciente aumento. En consecuencia debía absorber a Austria y al Corredor Polaco. La Rusia Blanca y la Ucrania eran indispensables para la vida futura del Reich alemán de unos setenta millones de almas. Era eso lo menos que podían pedir. Todo lo que se pedía a la comunidad británica y al imperio era no inmiscuirse. Había sobre una de las paredes de la habitación un gran mapa: el embajador me pidió que me acercase hasta él para ilustrar sus proyectos.

“Después de escucharlo le dije que estaba seguro de que el gobierno británico no estaría de acuerdo en dejar en libertad de acción a Alemania en la Europa Oriental. Era cierto que estábamos en malas relaciones con la Rusia Soviética y que odiábamos al comunismo tanto como lo odiaba Hitler, pero le dije que podía tener la seguridad de que, aun cuando Francia estuviese salvaguardada, Gran Bretaña no se desinteresaría nunca del continente a tal punto de permitir que Alemania lograra el dominio de

Europa Central y Oriental. Estábamos de pie frente al mapa cuando dije esto. Ribbentrop se alejó bruscamente y me dijo: ‘La guerra, entonces es inevitable. No hay otra salida. El führer está decidido. Nada lo detendrá a él ni nada nos detendrá a nosotros’.

“Volvimos entonces a nuestras sillas. Yo era solo un miembro del Parlamento, aunque de alguna prominencia. Pensé que era lo correcto decirle al embajador alemán lo que a continuación transcribo textualmente: ‘Cuando usted habla de guerra, que sin duda será una guerra general, no debe subestimar a Inglaterra. Es el mío un país extraño y muy pocos extranjeros logran entender su espíritu. No lo juzgue por la actitud del gobierno actual. Una vez que se presenta una causa grande al pueblo este mismo gobierno y la nación británica realizarán los actos más inesperados’. Y le repetí: ‘No subestime a Inglaterra. Recuerde que es muy lista. Si nos empujan a todos a otra gran guerra, hará que todo el mundo esté contra ustedes como la última vez’.

“Ante esto el embajador se levantó acalorado y dijo: ‘Ah, Inglaterra puede ser muy lista, pero esta vez no logrará que todo el mundo esté contra Alemania’. Desviamos la conversación hacia temas menos ásperos, y en el resto de la entrevista no ocurrió nada digno de mención. El incidente, sin embargo, quedó en mi recuerdo y, según lo expresé al Ministerio de Relaciones Exteriores en aquel momento, creo que debe quedar registrado.

“Cuando los vencedores lo sometieron a juicio, Ribbentrop dio una versión desfigurada de esta conversación. Lo que he escrito aquí es lo que habría dicho si me hubiesen citado”.

Por supuesto no citaron a Winston Churchill a declarar en Nürnberg, y sí colgaron a Von Ribbentrop lo más rápidamente posible.¹ Pero más allá de las controversias sobre el contenido de aquel encuentro, es evidente que los nazis habían elegido a Churchill como referente, como confidente y eventual aliado

en una invasión a la Unión Soviética. Resulta claro además que la elección no había sido casual. Por diversos factores la funesta invasión a los soviéticos se postergó hasta el 22 de junio de 1941, es decir que los nazis depositaron la suficiente confianza en Churchill como para adelantarle sus planes militares con cuatro años de anticipación.

De hecho, cuando en mayo de 1941 tuvo indicios claros de que la invasión a la Unión Soviética era inminente por el traslado del cuartel general de la *Luftwaffe* a Posen, Churchill no comunicó a Stalin lo que sabía. El primer ministro jura que lo intentó, pero que una compleja trama de diferencias diplomáticas con su embajador en Moscú y el ministro de Relaciones Exteriores impidieron que su mensaje llegara a Stalin. No es el caso reproducir los malentendidos alegados por Churchill, pero alcance con decir que lo que tanto él como sus diplomáticos estaban intentando no era alertar a Stalin, sino que el premier soviético tomara la iniciativa, que atacara a los alemanes en los Balcanes. De ese modo los alemanes tendrían una buena excusa para invadir la Unión Soviética pues habrían sido los rusos, no los alemanes, quienes habrían quebrantado el acuerdo de paz Molotov-Ribbentrop de agosto de 1939.

Cuando los nazis iniciaron la retirada después de ser derrotados en Stalingrado a principios de 1943, todo el mundo comprendió que ese repliegue significaba no solo el final del Tercer Reich, sino también el avance de los soviéticos hasta un punto incierto de Europa, quizás hasta la Francia ocupada. Era posible. Pero imaginar a los soviéticos del otro lado del Canal de la Mancha, es decir a unas decenas de kilómetros, era la peor situación que el Reino Unido podía concebir.

Comenzaron entonces reuniones al más alto nivel con los Estados Unidos para desarrollar una estrategia de contención conjunta. El análisis de estas reuniones excede el programa de este libro, pero al menos debe quedar claro

quién era el verdadero enemigo de los aliados inclusive antes de que la guerra terminara, y cuáles eran las intenciones británicas.

Analiza Churchill los últimos meses de la contienda en *La Segunda Guerra Mundial*:

“La Rusia comunista y las democracias occidentales habían perdido al enemigo común, que era casi el único lazo de unión entre ellas. En adelante, el imperialismo ruso y el credo comunista no vieron ya límites a su progreso y dominación final, y habrían de pasar más de dos años antes de que le saliera al paso una voluntad de poder equivalente. No contaría esta historia yo ahora, cuando todo está claro y a la luz del día, si no fuera porque la conocí y la sentí cuando eso era oscuro y cuando el triunfo abundante no hacía más que intensificar la íntima oscuridad de los asuntos humanos.

“De esto juzgará el lector.

“Los puntos decisivos y prácticos de estrategia y política que procuraba tratar esta narración eran:

“*Primero: que la Rusia soviética se había convertido en un mortal peligro para el mundo libre.*²

“*Segundo: que había que crear de inmediato un nuevo frente contra su avance.*

“*Tercero: que este frente en Europa debía estar lo más lejos posible.*

“Cuarto: que Berlín era el primero y verdadero objetivo de los ejércitos anglo-norteamericanos.

“Quinto: que la liberación de Checoslovaquia y la entrada en Praga de las tropas norteamericanas era de alta importancia.

“Sexto: que Viena y, a decir verdad Austria, tendrían que ser reguladas por las potencias occidentales sobre una base de igualdad, por lo menos, con Rusia.

“Séptimo: que había que frenar las agresivas pretensiones del mariscal Tito contra Italia.

“Y, finalmente y sobre todo, alcanzar un arreglo sobre todas las cuestiones principales entre el este y el oeste en Europa, antes de que se fundieran los ejércitos de las democracias o que los aliados occidentales cedieran parte de los territorios alemanes que habían conquistado, o como pronto podría escribirse, liberado de la tiranía totalitaria”.

A medida que los días pasaban se hacía demasiado evidente para Moscú que Hitler había dejado de ser el enemigo: mientras las tropas nazis se rendían en Occidente, seguían resistiendo a los soviéticos con todo lo que les quedaba. Aunque sabía que la situación no iba a modificarse, al menos Stalin quería dejar constancia, a través de algunos sarcasmos, de que no era ingenuo. Entre las cartas dirigidas a los mandatarios aliados escribió al presidente Roosevelt el 7 de abril de 1945:

“Es difícil admitir que la falta de resistencia de los alemanes en el frente occidental se deba tan solo al hecho de haber sido derrotados. Los alemanes tienen ciento cuarenta y siete divisiones en el frente oriental. Podrían, sin perjudicar su posición, destacar de quince a veinte divisiones del frente oriental y trasladarlas para reforzar a sus tropas del frente del oeste. Pero no lo han hecho y no lo hacen. Siguen librando una lucha insensata con los rusos por una insignificante estación ferroviaria como Zemlyanitzka en Checoslovaquia que les servirá de tanto como una cataplasma a un cadáver, y entregan sin la menor resistencia ciudades tan importantes del centro de Alemania como Osnabruck, Mannheim y Kassel. Convendrá usted en que semejante conducta de los alemanes es más que curiosa e incomprensible”.

Churchill, el descendiente de la más rancia nobleza británica y de millonarios emprendedores norteamericanos y Hitler, el hijo de un oscuro burócrata austríaco, lograron, a mediados de 1941, un acuerdo de paz secreto y transitorio, a espaldas y en contra de la Unión Soviética por intereses políticos y económicos. Los separaba la nacionalidad y el origen de clase,

pero los unía la ambición personal, la inescrupulosidad, el racismo y el odio por los comunistas. Ese acuerdo no era por lo tanto imposible si se considera además que les permitió obtener lo que cada uno necesitaba en ese momento del conflicto. Analizado en perspectiva histórica el acuerdo tuvo ganadores y perdedores, pero lo grave, lo que la Historia no debe dejar de señalar es que el espíritu del acuerdo permitió extender los horrores de una guerra que pudo haber terminado mucho antes de 1945.

1. Durante una de mis estadas en la Berlín todavía ocupada por los soviéticos, uno de los oficiales rusos encargados de custodiar a Rudolf Hess en Spandau relató a mi traductor que había visto una película de alrededor de tres minutos en la que se observaba a Churchill reunido con Von Ribbentrop. El alemán habría filmado furtivamente a Churchill. Según esta versión Churchill había dicho que estaba personalmente de acuerdo con la propuesta, pero que sabía que no lograría apoyo en el Parlamento como para permitir a Alemania actuar sin control en el este de Europa.

2. El destacado es mío.

PRIMERA PARTE

LA ERA DEL PETRÓLEO

Cuando el 22 de junio de 1941 Adolf Hitler ordenó el comienzo de la invasión a la Unión Soviética, estaba desatando fuerzas que ya no estarían bajo su control. Ese paso, confuso para la mayoría, respondía en última instancia a los intereses de un puñado de poderosos petroleros e industriales que, si todo salía bien, controlaría en breve la economía del mundo. Si fracasaban, los barones del petróleo o barones ladrones, como se los llamaba por entonces, atravesarían problemas solo por algún tiempo. El dominio absoluto que pretendían demoraría apenas algunos decenios.

Pero la historia que desembocó en aquel 22 de junio de 1941 es extensa. Si se quiere, resume el desarrollo socioeconómico político y militar de la Historia del Hombre, con sus contradicciones, mostrando lo peor de su faz criminal.

Desde que el ser humano logró producir una cantidad de bienes mayor a la que necesitaba para abastecerse, se registra el comercio de ese excedente. Con el paso del tiempo el comercio de vinos, algunas telas, aceites y granos comenzó a expandirse. El intercambio de bienes entre tribus vecinas se volvió luego más sofisticado, ya que carretas tiradas por bueyes y embarcaciones de todo tipo fueron conformando un estado de cosas que hoy llamamos globalización, que puede observarse sin embargo desde los albores del comercio, varios milenios atrás.

Pero un factor crucial en el intercambio resultaba inalterable, esto es, la velocidad con que se transportaban esos bienes. Carretas y barcos avanzaban a paso de hombre, en todo caso dependían de la calidad de los remeros, de los latigazos que recibían o de la dirección y fuerza del viento, amén de piratas,

ladrones y asaltantes de rutas y caminos. A ciencia cierta no podía calcularse cuándo llegarían las mercaderías prometidas a buen puerto, ni siquiera si alguna vez llegarían.

Cuando el Imperio Romano logró el dominio del Mediterráneo la situación comenzó a cambiar en tanto “se producía una de las primeras revoluciones de importancia socioeconómica, ya que buenos caminos, estaciones de abastecimiento para carretas y el intento de control marítimo para fomentar el comercio permitieron aumentar la velocidad y el volumen del comercio de mercaderías. Era el costado comercial de la *Pax romana*.

Debe mencionarse que la idea de mantener caminos transitables fue concebida en su origen para el traslado rápido de tropas hacia y desde los confines del Imperio —con Roma como centro radial—, aunque la seguridad que proporcionaba la presencia militar en las rutas romanas contribuyó al desarrollo del comercio.

Tras la caída de Imperio, nuevamente una etapa de lentitud e inseguridad atentaba contra la generación de riqueza. El intercambio quedaba otra vez limitado a zonas seguras, es decir dentro de ciudades amuralladas o entre ciudades en general cercanas.

El descubrimiento de América provocó ciertamente grandes cambios, aunque en principio alcanzaron solo a las clases acomodadas. Si se observa con detenimiento, recorrer casi 4000 millas náuticas le insumió al audaz Colón desde el 3 de agosto hasta el 12 de octubre de 1492, es decir, unos setenta días. De todo lo cual resulta una velocidad promedio de 2,38 millas náuticas por hora —nudos, en lenguaje náutico—. Como una milla náutica mide 1,852 metros, significa que don Cristóbal Colón avanzó aproximadamente a 4,41 kilómetros por hora, una cifra menor a los seis kilómetros que un hombre puede cubrir a pie en el mismo tiempo.

En resumen, durante milenios las velocidades alcanzadas para el transporte fueron de solo algunos, muy pocos, kilómetros por hora en largas distancias.

En distancias muy cortas un caballo con jinete podía superar los 50 kilómetros por hora, pero tal velocidad era sustentable solo por algunos minutos, por lo cual carecía de valor comercial.

La Revolución Industrial —fines del siglo XVIII, comienzos del XIX— aportó algunos ingenios que modificaron para siempre el estado de cosas: el más trascendente, al menos en lo que nos ocupa, fue el perfeccionamiento de la máquina de vapor realizado por el ingeniero y matemático escocés James Watt, quien logró que funcionara correctamente con aparatos de control simplificados. El principio es muy sencillo: se calienta agua en una caldera produciendo vapor a presión; este vapor impulsa un pistón que, sujeto a una biela, transforma el movimiento rectilíneo en circular. El engendro tuvo casi de inmediato infinitas aplicaciones, entre ellas fue central su uso en el ferrocarril. El británico George Stephenson desarrolló las primeras locomotoras que se usaron para transporte en las minas del carbón. Con el tiempo las máquinas se hicieron más grandes y permitieron el transporte de carga y pasajeros. En una treintena de años la combinación máquina a vapor-ferrocarril provocó una revolución sin precedentes. Hacia mediados del siglo XIX algunos ejemplares experimentales superaban los cien kilómetros por hora, pero lo revolucionario en verdad era la posibilidad de mantener altas velocidades cargando —bajo cualquier condición meteorológica— cientos y luego miles de toneladas en un solo transporte. Es decir que en pocas décadas, apenas veinte o treinta años, se logró pasar de velocidades ínfimas a extraordinarias y, en el mismo lapso, de transportar algunas decenas de kilos a miles de toneladas. Aunque los mayores cambios se verificaron en el transporte terrestre, el uso de la fuerza motriz en el transporte marítimo fue ciertamente un paso de gigante. El comercio moderno globalizado había nacido tal como se lo conoce en la actualidad.

Por lo general las calderas de trenes, barcos y maquinaria empleaban como

combustible carbón o leña, por lo que esos bienes pasaron a ser consumidos en grandes cantidades, transformando a su vez a los dueños de minas en poderosos e influyentes millonarios.

En cualquier caso el eje indiscutido de la Revolución fue la máquina de vapor, que permitió el aumento global de la productividad, que reemplazó mano de obra y que permitió llevar potencia allí donde fuera necesaria. La aplicación de ese ingenio en la agricultura provocó cambios espectaculares. De la economía de subsistencia se pasó a la superabundancia de alimentos. A su vez el ferrocarril permitió, como negocio desmesurado, la ampliación de la frontera agropecuaria y la especulación sin control con las tierras linderas a las vías del ferrocarril. Esa especulación fue múltiple, no se redujo simplemente a la venta o arrendamiento de tierras propiedad de los ferrocarriles, sino que incluía las elevadas tarifas que cobraba a los productores en concepto de flete de sus productos.

Debe tenerse en cuenta que durante más de un siglo el ferrocarril sería el único medio para transportar grandes cosechas hacia los puertos. Por otra parte los ferrocarriles no solo eran dueños de las tierras linderas, sino también de los terrenos próximos a los ramales centrales, adquiridos a precio vil antes del tendido de las vías: quienes financiarían el tendido de ramales sabían con anticipación el recorrido de las líneas, especulando activamente con este conocimiento.

En tal circunstancia puede concluirse que las compañías de ferrocarriles fueron las primeras multinacionales, que como puede observarse, constituían poderosos monopolios que terminaron dominando la economía de los países en los que se instalaban.

El carbón, el combustible de los motores de vapor, se transformó en un bien crítico y fue símbolo de esa época. Paralelamente, el uso intensivo de hierro y acero por parte del ferrocarril provocó el desarrollo acentuado de la

industria metalúrgica, que siguió una expansión multinacional similar. Esta posibilidad de controlar en forma monopólica el transporte terrestre, y por ende la producción, derivó en un proceso de alta concentración de riqueza en muy pocas manos.

Ferrocarriles, fabricantes de armas, astilleros, constructores de máquinas a vapor y dueños de acerías y de minas de carbón conformaron el núcleo de la concentración económica. Los famosos telares británicos y su forma de producción resultaron factores secundarios, ya que el transporte hacia los puertos y luego a ultramar estaba en manos de pocos grupos que regulaban las tarifas.

La clase dirigente germana, aun cuando no se había constituido la unidad política, tenía claro, tan temprano como en 1830, que la ciencia y la técnica dominarían los siglos venideros. Generó por lo tanto las condiciones para una revolución en la esfera de la educación. Una Alemania grande necesitaba prepararse, y en tal circunstancia se dieron todos los pasos necesarios. Por citar un ejemplo, la máquina de vapor asociada a alternadores y dínamo provocó en Alemania un salto cualitativo pocas veces mencionado: en 1879 Werner von Siemens presentó la primera locomotora eléctrica, y en 1883 Alemania ya poseía ramales electrificados en un país que había comprendido la necesidad de dominar el desarrollo tecnológico y, consecuentemente, de preparar mano de obra profesional para afrontar los desafíos de la ciencia y la técnica. Los logros de Siemens y de tantos otros no fueron obra de la casualidad, sino el resultado de un largo y sostenido proceso registrado por el francés George Blondel (1909) en sus periódicos recorridos por Alemania:

“Hay que tener en cuenta que si (los alemanes) unen a sus victorias militares las brillantes victorias industriales obtenidas, todos estos éxitos se deben en gran parte, a la notable organización de su enseñanza y a las fecundas directrices que han impreso a la juventud.

“Cuando se estudian, en su conjunto, las ideas que han determinado en Alemania, durante el transcurso del siglo XIX, la mayor parte de los cambios en materia de enseñanza, puede constatarse que los reformadores se preocuparon, en primer lugar, de apartar a una gran masa de estudiantes de los estudios exclusivos de letras y de orientarlos hacia el comercio y la industria. Con este fin se empezó, desde 1830, por añadir a la enseñanza tradicional nuevos estudios destinados a llamar la atención de la juventud sobre las transformaciones económicas del mundo y a hacerla comprender que la industria y el comercio iban a desempeñar inevitablemente, un importante papel en la vida de la Humanidad”.³

A diferencia de esa estructura rígida, programada y eficiente, en los Estados Unidos los avances se basaban en ideas individuales, en un ámbito más caótico pero no menos efectivo a la hora de materializar tales ideas en desarrollo tecnológico. Los estudios más difundidos sobre el período dominado por la Revolución Industrial y los acontecimientos sociopolíticos y económicos derivados —Marx, Sombart, Troeltsch, Schmoller, Unwin, Wadsworth, Mann entre centenares— se centran básicamente en el Reino Unido o eventualmente en la Europa continental. Por lo tanto parecería que la gravitante influencia mundial de los Estados Unidos irrumpió a partir de mediados del siglo XX, cuando en realidad estaban liderando la investigación, el desarrollo y la producción de bienes y servicios desde poco después del final de la guerra civil que afectó al país del norte, conocida como Guerra de Secesión.

Esos bienes y servicios provocarían pequeños saltos cualitativos importantes desde el punto de vista sociopolítico y militar. Por caso, debe mencionarse la fabricación de armamento —pistolas, revólveres, rifles, ametralladoras—, productos industriales con enorme valor agregado, especialmente si se lo compara con los célebres telares británicos y sus productos, las telas, base del comercio de los isleños en aquel período.⁴

Mientras los ferrocarriles avanzaban a toda máquina, un grupo empresario disperso por el mundo proveía iluminación artificial a quien pudiera pagarla. Por entonces se obtenía luz a través de velas, o en el mejor de los casos, vía lámparas alimentadas con aceites vegetales o de ballena. Esas lámparas eran relativamente sencillas, pero tanto el artefacto como el combustible eran caros, privativos de las clases acomodadas, y para colmo no daban tampoco demasiada luz.

En ese contexto, el petróleo —que se vendía como elixir capaz de curar toda clase de males— comenzó a reemplazar con un derivado, el kerosén, al cada vez más caro aceite de ballena.

Además se descubrió pronto que el subsuelo de los Estados Unidos contenía abundante petróleo, por lo cual muchos emprendedores se dedicaron a comercializar el producto, cada vez más popular. Sin embargo el kerosén solía contener naftas disueltas en cantidades suficientes como para provocar explosiones e incendios graves en casas generalmente construidas en madera.

Como siempre sucede, alguien vislumbró el potencial económico de la obtención de un producto seguro y de composición estable. Y quien advirtió el negocio no fue otro que John Davison Rockefeller. Fundó a tal efecto la Standard Oil, cuyas lámparas a kerosén fueron cada vez más seguras, confiables y efectivas. Su producto resultaba superior ya que se destilaba cuidando en especial el refinado que eliminaba las peligrosas naftas. De ese kerosén de alta calidad y composición estable derivó el nombre “Standard” Oil.

Supo aprovechar también un residuo de la destilación del petróleo, las grasas, indispensables para lubricar la maquinaria que cada día se expandía en cada rubro de la industria —las naftas en cambio, causantes de las explosiones, se arrojaban a los ríos como desecho—. Esos artificios determinaron que poco a poco la empresa se fuera consolidando, que se racionalizaran los procesos administrativos, y que pudiera salir en busca de

nuevos mercados. Hacia fines de siglo el negocio se había extendido a cada rincón del planeta, sumando a las petroleras —siempre en el rubro iluminación a kerosén— al conglomerado de multinacionales lideradas por los ferrocarriles.

Debe anotarse, a propósito del kerosén —y de Rockefeller— un hecho de enorme interés económico. Para obtener kerosén se calentaba el petróleo en altas torres de hierro para, por destilación, lograr los productos derivados —kerosén, grasas o aceites—, desechando los más volátiles. Para alcanzar las altas temperaturas necesarias se desarrollaron calderas que consumían petróleo —disponible en las mismas plantas a precio ínfimo—, mucho más fáciles de manejar que el carbón. Esas calderas se fueron perfeccionando hasta que a fines del siglo XIX se habían alcanzado procesos de automatización y control relativamente eficaces.

Pronto se comprendió que el petróleo o sus derivados podían quemarse con grandes beneficios tanto en los motores —calderas— de máquinas de ferrocarriles como en las gigantescas calderas de los barcos de guerra que utilizaban carbón y miles de personas para palearlo, un proceso llamado *coaling*.

El perfeccionamiento de las calderas, sobre todo en los barcos, significó un nuevo cambio revolucionario. Los trenes podían manejarse sin tantos operarios, pero el ahorro en los barcos de guerra era asombroso. En muchos casos más de la mitad de la tripulación de los viejos acorazados se dedicaba al *coaling*, y decenas de barcos debían abastecerlos de carbón en alta mar ya que el consumo era enorme. Ahora, un solo hombre llamado generalmente “ingeniero” podía controlar el proceso de alimentación de las calderas, simplemente accionando una válvula.

La marina de los Estados Unidos fue una de las primeras en pensar que esa ventaja tecnológica les permitiría, sin más trámite, desplazar a la británica de

la posición de privilegio que todavía ocupaba a finales del siglo XIX. Las calderas alimentadas con combustible líquido otorgaban ventajas innegables: menor peso, procesos de automatización, reducción de personal a la mitad, mayor velocidad, mayor radio de acción, soportaban blindajes más fuertes, menor tiempo de reacción para lograr máxima velocidad y, como agregado nada despreciable, permitían la utilización de cañones más poderosos. Esa conjunción de ventajas dejaría a la flota británica vetusta en pocos años. Se abría un nuevo, enorme mercado para los petroleros.

Por otra parte el vínculo entre petróleo y “defensa nacional” comenzaba a hermanar intereses públicos con privados, constituyendo un poderoso y peligroso aparato industrial-militar que perdura inalterable hasta nuestros días.

De acuerdo con la denominada Doctrina Monroe, los Estados Unidos se habían mantenido dentro de lo que consideraban su zona de influencia, es decir, el continente americano. Pero a fines del siglo XIX, tal como sucedió con Alemania y su *Weltpolitik*, un sector del poder político y económico norteamericano consideró, por motivos diversos, que había llegado la hora y la necesidad de expandir hacia otras regiones el influjo de su nación.

En primer lugar, la colocación de sus productos había sido compleja hasta entonces, especialmente los de origen agropecuario, ya que las potencias europeas establecían fuertes restricciones al libre comercio y las naciones americanas en general se autoabastecían de alimentos, o incluso, como en el caso de la Argentina, poseían importantes excedentes. Había entonces que comerciar —excepto los productos industrializados— en nuevos horizontes.

La noche del 15 de febrero de 1898 se encontraba fondeado en La Habana el acorazado estadounidense *Maine*. Debido a la revolución en marcha por la independencia de la isla contra la dominación secular española, el buque se encontraba vigilado con celo extremo. Sin embargo una terrible explosión a

medianoche voló la nave y mató a más de 260 marinos, en su mayoría negros. La manipulación de los sucesos por la prensa derivó en la declaración de guerra de los Estados Unidos contra España. Luego de una serie de batallas marinas y terrestres los españoles fueron vencidos, en tanto los Estados Unidos obtenían, “casualmente”, las anheladas bases sobre el Pacífico.

El primer paso hacia la expansión extracontinental había sido dado. Desde las nuevas bases podía ahora abastecerse a la flota y alcanzar los codiciados mercados asiáticos.

Para la industria del petróleo norteamericano fue crucial que la Armada y los ferrocarriles usaran combustibles líquidos, ya que se estaba imponiendo rápidamente la iluminación eléctrica, enriqueciendo al inventor e industrial Thomas Alva Edison al tiempo que empezaba a arruinar a los petroleros.

Pero serían los motores de combustión interna —ciclo Otto y Diesel, conocidos como nafteros y gasoleros— los que harían del siglo XX la centuria del petróleo. Las naftas, arrojadas hasta hacía poco a los ríos, eran ahora un bien de creciente demanda por el vertiginoso crecimiento de la industria automotriz de los Estados Unidos. Los millones de automóviles que circulaban en el primer cuarto de siglo revolucionaban no solo el transporte sino también la forma de hacer la guerra, haciendo posible la aviación y los buques con motores diesel, junto a un arma inédita: el submarino.

Hacia 1911 el kerosén se transformó en un producto secundario de la industria petrolera, pero la presencia de empresas como la Standard Oil en casi todo el mundo facilitó la venta de naftas para automotores. Indirectamente permitió la expansión de la industria automotriz estadounidense, ya que los vehículos encontraban bocas de abastecimiento de combustible en regiones remotas, donde la Standard estaba ya instalada.

Ciertamente, tanto el motor de ciclo Otto —naftero— como el de ciclo

Diesel eran inventos alemanes. Sin embargo el lobby carbonero germano había hecho lo posible para que Alemania —que poseía y posee grandes reservas de carbón— no adoptara vehículos que consumían petróleo, casi inhallable en territorio germano. Ese dato será clave durante la Primera Guerra Mundial, ya que el desarrollo de la aviación y de vehículos de toda naturaleza, que consumían naftas en grandes cantidades, obligaron a Guillermo II a intentar apoderarse de los pozos caucásicos en manos de su primo el zar Nicolás II.

El pensamiento lineal del inepto emperador causaría estragos sociopolíticos en el mapa europeo. Desató una guerra en dos frentes, una insensatez que lo llevaría a la derrota, y subsecuentemente a la desaparición del pétreo orden monárquico de Europa Central.

La enorme expansión de la iluminación artificial y el descubrimiento de petróleo en los Estados Unidos derivaron en la aparición de numerosos y osados productores que, muchas veces con instalaciones inapropiadas, obtenían un kerosén mal destilado, volátil y explosivo. Pero Rockefeller y sus socios no admitían la competencia: cuando algún productor comenzaba a demostrar capacidad y eficiencia, la Standard Oil bajaba el precio de su producto hasta quebrarlo. Esa baja no se aplicaba en todo el mundo sino en la zona que consideraban afectada por la competencia. Si las instalaciones dedicadas al refinado les parecían valiosas, entonces ofrecían al competidor unirse a la Standard Oil a cambio de algo de dinero y acciones del monopolio. Muchos aceptaron y con el tiempo se volvieron millonarios. Otros perdieron todo, dando origen al término “barones ladrones”.

Es decir que, por quebranto o por adquisición de la competencia, el control del mercado fue la premisa básica de la industria del petróleo. De hecho, las petroleras que dominaban el mercado a principios de siglo son las mismas que aún siguen constituyendo, por lejos, las empresas más grandes del

mundo, mezcladas con sus socias en la aventura, las automotrices.

La lucha por el mercado se desató al finalizar la Primera Guerra Mundial. La endeble situación financiera del Reino Unido resultaba funcional a los intereses de los Estados Unidos, ya que permitió su expansión hacia mercados ahora no tan controlados, socavando de paso la autoridad británica en una guerra comercial y política de características sangrientas. La irrupción masiva de la aviación, el desarrollo de las empresas automotrices acompañando a la Standard Oil por los senderos comerciales abiertos, más el uso militar intensivo del petróleo, conformó un nuevo estado de cosas. Los desarrollos tecnológicos mostraban que el mundo se movía con petróleo, y que la carencia de reservas —o de control de reservas—, refinerías y puntos de abastecimiento significaba inmovilidad y esa inmovilidad, derrota en todos los niveles de la economía moderna.

Había que adueñarse de reservas y bases navales, a cualquier precio. Para eso, entre otras cosas los petroleros lograron convencer a sus gobiernos del valor estratégico de sus empresas, y que por lo tanto las fuerzas armadas nacionales debían intervenir cuando los intereses de las petroleras fueran amenazados, ya que se atentaba al mismo tiempo contra la *seguridad nacional*.

Para asegurarse el control de esos espacios críticos, cuatro naciones asociadas a intereses petroleros comenzaron a mover sus piezas por el mundo como en un cruel juego de ajedrez de fronteras indefinidas.

El Reino Unido analizó la situación con seriedad, tanta como la importancia que atribuían a su flota de mar. A pesar de que los británicos percibieron de inmediato las ventajas del petróleo sobre el carbón —cambios tecnológicos que los Estados Unidos estaban implementando aceleradamente—, el debate fue arduo. El Reino Unido tenía carbón en abundancia y carecía de petróleo por lo cual, si se decidía la reconversión, el seguro abastecimiento actual de su flota comenzaría a depender de innumerables factores externos.

Finalmente Winston Churchill, primer lord del Almirantazgo, impulsó sin más trámite el cambio. Lord Fisher, que lo había asesorado en la materia, quedaba a cargo de resolver la logística del abastecimiento. La solución no fue tan compleja, ya que la petrolera Shell venía transportando el producto desde Medio Oriente en los primitivos petroleros. El único inconveniente era que el dueño de la empresa se llamaba Marcos Samuel y, efectivamente, era judío. Por tal razón Churchill puso en duda la confiabilidad de Samuel como abastecedor de la flota, y creó para la Marina Británica una empresa propia sobre la base de las posesiones que poseía la Burma Oil. En este caso no se trataba de “hermandad de intereses”, sino de participación directa societaria del Almirantazgo en la empresa. Con el tiempo, al descubrirse petróleo en Irán, la Burma Oil se transformaría en Anglo-Persian, luego Anglo-Iranian, en la actualidad British Petroleum o BP, la petrolera más grande del mundo, más aún, la mayor empresa del planeta, creada como consecuencia de un notorio acto de antisemitismo del primer lord del Almirantazgo. Pero Marcus Samuel no se dio por vencido. Su compañía, la Shell Transport —registrada en 1897— que en principio se limitaba al transporte de crudo, llegó a un acuerdo con la Royal Dutch —fundada en 1890— para la explotación de campos petrolíferos en Sumatra, conformando así una comunidad de intereses plasmada el 12 de septiembre de 1906: la Royal Dutch obtenía el 60 por ciento de la nueva sociedad, mientras que los accionistas de la británica Shell Transport se quedaron con el 40 por ciento restante —la unión total de ambas empresas se concretaría recién un siglo más tarde, en 2005—. Pese a la existencia de la BP, con ciertos cambios en la conducción la Shell Transport apoyó también “los esfuerzos de la Armada Británica”.

Después de largas discusiones se decidió que el punto central de abastecimiento británico estaría en Abadán, Irán, donde habían encontrado petróleo en abundancia. Se construyó una gigantesca refinería, y en forma artificial y desprolija se crearon emiratos y pequeñísimas naciones armadas

de acuerdo con las reservas del subsuelo, sin tener en cuenta ni los intereses ni las creencias religiosas de la población. La mecha quedaba así encendida.

Por su parte la Standard Oil y el gobierno de los Estados Unidos unieron esfuerzos cuando se intensificó la expansión económica sobre áreas controladas por los británicos hasta antes de la guerra. En 1911, por infracción a la ley antitrust Sherman de 1890, la Standard Oil fue obligada a dividirse. Una de las particiones pasó a llamarse Standard Oil of New Jersey, luego ESSO, más tarde EXXON, “continuación natural” del Standard Oil Trust. De todas formas la familia Rockefeller mantuvo participación societaria en las diversas particiones.

La situación era muy diferente en Alemania. Después del fracaso de Guillermo II en la Primera Guerra Mundial, el suelo germano carecía de fuentes de petróleo dignas de mención, exceptuando algunos pozos en las cercanías de Hannover. Las restricciones del Tratado de Versailles hacían imposible acceder a colonias o reservas de petróleo, por lo cual la denominada República de Weimar decidió apoyar la creación de una enorme petroquímica: IG Farbenindustrie AG. Ese gigantesco monopolio debía producir la mayor cantidad posible de bienes a partir del carbón como base para la producción de energía —usinas térmicas— y como materia prima. Uno de los procesos, inventado por el químico Friedrich Bergius, permitía obtener por hidrogenación del carbón combustibles sintéticos de alto octanaje, un producto muy apto para los motores de aviación. Por ese logro Bergius recibió junto a Karl Bosch el premio Nobel de Química de 1931.

Por otra parte la IG Farbenindustrie AG obtuvo caucho sintético mediante una mezcla de carbón, cal y otros productos a altas presiones y temperaturas. Así, una Alemania limitada por el Tratado de Versailles volcó todo su empeño en lograr la autarquía económica, ya que carecía de reservas en oro y divisas para adquirir los bienes y servicios necesarios para su normal desarrollo.

Como no podía ser de otra manera, la Standard Oil de New Jersey se enteró de los planes de la Farbenindustrie de producir combustible sintético. Walter C. Teagle, presidente de la Standard, Henry Ford y varios de los más importantes empresarios de los Estados Unidos se unieron para proporcionar a la Farben el capital necesario para el desarrollo de los inventos que por entonces eran solo primitivos resultados de laboratorio. A cambio, la Standard Oil obtenía no solo acceso a las investigaciones sino que participaría en el monopolio de la venta de combustibles dentro de Alemania. El gobierno germano se comprometía a solventar la diferencia de precio entre el combustible sintético y los derivados naturales del petróleo.

El cuarto vértice lo constituían las reservas de petróleo caucásico, gigantescas en Bakú, Maykop y alrededores, ahora en manos de la recientemente fundada Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Durante el período de Nicolás II el petróleo caucásico había sido concesionado a la familia Nobel, la del afamado premio, pero los soviéticos decretaron la caducidad de la concesión sin más trámite. El intento de los Nobel por conseguir resarcimiento fracasó, de modo que la familia vendió sus disminuidos derechos a la Standard Oil de New Jersey a precio de saldo: seis millones de dólares de entonces por una de las mayores reservas de petróleo conocidas hasta entonces. A partir de la compra, la Standard trató de conseguir que el régimen comunista reconociera los derechos adquiridos, pero volvió a toparse con la negativa soviética.

Acostumbrados a controlar los mercados, las grandes empresas sufrían con la aparición de pequeñas compañías que distorsionaban los precios de los productos del petróleo, a la baja, disminuyendo las ganancias. La entrada de la Unión Soviética al mercado, después de poner sus pozos en producción, empeoró aún más las cosas. Una de las más irritantes era la Standard Oil de New York, que compraba petróleo ruso a muy bajo precio, y bien manejada, era un duro escollo en los Estados Unidos.

En tal circunstancia los principales actores, reunidos en Achnacarry, Escocia, acordaron una serie de medidas para evitar competir entre ellas. No obstante, uno de los objetivos principales de los petroleros reunidos en Achnacarry era detener o morigerar el soviético, al que consideraban responsable de todos los males. No era verdad, ya que descubrimientos en diferentes zonas de los Estados Unidos contribuían a la baja, pero la versión antisoviética se había instalado entre los industriales del sector. La gran depresión de 1929 agravó la situación, pues a la caída accionaria se agregó la de los precios de bienes y servicios, incluidas por supuesto las naftas.

No pueden comprenderse acabadamente los intereses en juego sin un análisis somero de las características de las empresas petroleras. Uno de los factores relevantes en los balances de las compañías es la cuantificación de sus reservas auditadas. Significa que su valor patrimonial —si poseen intereses en explotación— será muy variable. Los aumentos en el precio del petróleo determinan aumentos patrimoniales, mientras que las bajas indican disminución de los activos y, por lo general, de la cotización de las empresas en las bolsas mundiales.

Por otra parte los conflictos armados, que el sentido común valuaría como pérdida para las petroleras cuando se muestran imágenes de pozos incendiados o inestabilidad política en ciertas regiones, son en realidad la base del negocio de las grandes compañías. Y este asunto no es de menor importancia. Debe observarse que los períodos de paz relativa coinciden con precios bajos, mientras que los de guerra abierta o de inestabilidad indican precios altos. Sucedió así en las guerras mundiales, considerando además que las destilerías y los petroleros constituían blancos de primera elección. En la actualidad, desde los ataques a las Torres Gemelas el 11 de septiembre de 2001, los precios del petróleo se han más que duplicado, al igual que el valor de las empresas del sector. Es sencillo concluir —la guerra en Irak resulta el

mejor ejemplo— que las compañías petroleras, el Big Oil, resultan favorecidas por los acontecimientos armados. También se benefician aquellos países que poseen reservas nacionalizadas de petróleo, como Venezuela o algunas naciones de Medio Oriente. De tal forma, a través de conflictos ficticios, se puede generar inestabilidad con el fin de reforzarlas arcas de las compañías.

Si bien puede parecer que se trata de cuestiones alejadas en principio de la trama central de este libro, es importante establecer el tipo y la magnitud de los intereses que determinaron aquel 22 de junio de 1941 la invasión a la Unión Soviética, junto a los pactos espurios cerrados con los británicos.

Casi el 80 por ciento de las reservas petroleras estaba por entonces en manos de los Estados Unidos, el grupo de empresas anglo-holandesas y la Unión Soviética. Alemania, con su proyecto de combustibles sintéticos podía, como esquema de máxima, autoabastecerse o eventualmente exportar pequeñas cantidades.

Países centrales como España, Francia e Italia —los dos últimos industrializados— carecían de todo vestigio de petróleo en su territorio. Solo Rumania, en las cercanías de Ploesti, poseía crudo en abundancia.

Japón, en Extremo Oriente, tampoco contaba con pozos petroleros. Un análisis somero permitía deducir que la Segunda Guerra Mundial se polarizaría en dos bloques. El primero, llamado vulgarmente Eje, reunía a los países industrializados que, por circunstancias diversas, no habían logrado acumular reservas propias de petróleo natural: Alemania, Japón e Italia; mientras que los Aliados —el Reino Unido, los Estados Unidos y la Unión Soviética como convidado de piedra— controlaban toda reserva conocida y por conocerse.

De todos, solo Alemania tenía un plan concreto para producir combustible a partir del carbón por el método de Bergius, apoyado por otros

procedimientos de los que obtenía gasolina para automotores, de menor octanaje. Italia y Japón debían adquirirlo a terceros países, carencia que intentarán solucionar por vía de la agresión.

La sola posesión de reservas petrolíferas no significaba — significa— riqueza *per se*, sino ser objetivo estratégico de un juego de gigantes. Cuando el Reino Unido decidió mover sus barcos de guerra y comerciales con derivados del petróleo daba un paso tecnológico muy grande, pero las fuentes de combustible se encontraban lejos de su territorio, un dato de enorme significación y que sirve para comprender también los conflictos actuales.

El paso tecnológico significaba simplificar el manejo de las naves, hacerlas más rápidas duplicando como mínimo su autonomía, todo lo cual se resumía en mayor poder de agresión y defensa. Grandes cañones y pesadas corazas eran las características principales del esquema. Por otra parte el abastecimiento con carbón obligaba al desplazamiento de una pléyade de naves junto a la flota, un constante ir y venir desde las bases en busca de más carbón, de compleja sincronización. Pero a pesar de todo el carbón estaba en el Reino Unido, y de la mejor calidad, lo que aseguraba la defensa ante un eventual ataque al reino. Pasar al petróleo, más allá de las mencionadas ventajas, generaba enormes desafíos.

En tiempos de paz, todo parecía sencillo. El crudo o sus derivados fluía por los mares sin mayores contratiempos, pero en tiempos de guerra o de conflictos regionales importantes las cosas se complicarían, y mucho.

En primer lugar, si el petróleo provenía de Abadán o de cualquier otro punto de Medio Oriente debía atravesar el Canal de Suez, o soportar una travesía cuasi medieval, costosa e interminable, por el sur de África.

Ese largo viaje, durante un conflicto armado, volvía a las naves muy vulnerables a eventuales ataques de otra flota. Aunque tiende a creerse que los submarinos fueron una creación de la Segunda Guerra Mundial, su

actuación más destacada se registró durante la primera contienda, cuando los sumergibles alemanes destruyeron miles de naves. Los sumergibles se habían transformado en un arma mortal y en un problema de muy compleja solución para los británicos. El Reino Unido había quedado casi paralizado al no poder recibir los pertrechos necesarios para continuar la guerra, más allá de alimentos y todo lo necesario para el desempeño normal de una nación. Durante los cuatro años que duró la Primera Guerra Mundial los sumergibles germanos hundieron más de cuatro barcos por día en promedio, además de los consiguientes trastornos que esta sangría de hombres, máquinas y pertrechos acarrea. Así planteada la situación, el Reino Unido se había visto obligado a mantener una cantidad de barcos similar o mayor a los que poseía antes de la reconversión al petróleo.

A su vez, todos los puntos vulnerables debían ser controlados. Estrechos, pasos interoceánicos y lugares estratégicos obligaban a la posesión de bases muchas veces enormes en terceros países. Esas bases habían sido generalmente usurpadas y constituían desde siempre elementos de conflicto. Basta mencionar las Islas Malvinas para el control del paso interoceánico Atlántico-Pacífico —cuya soberanía reclama con justicia la República Argentina—; o Gibraltar para el control de la navegación por el Mediterráneo, o Alejandría en Egipto. Y más allá de las bases necesarias para control y abastecimiento, se agregaba la necesidad de proteger a los petroleros con barcos adecuados a la lucha antisubmarina, las amenazas de otras flotas de superficie y ahora de la aviación, cuyo desarrollo durante el primer conflicto mundial había sido notable. La aparición del portaaviones como arma principal y eje de las flotas complicó todo aún más.

Puede alegarse con razón que además del petróleo se protegía el tráfico general de mercaderías. Sin embargo el petróleo era el medio que permitía ese transporte y la defensa, por lo cual se consideró, desde principios de siglo, como el bien a custodiar. Había nacido la era del petróleo.

El accionar de los sumergibles nazis se tornó un asunto grave durante la Segunda Guerra Mundial. Su accionar no pudo ser controlado al comienzo de la contienda, de manera que la economía británica estaba nuevamente al borde del colapso. Persistía además un aspecto técnico aún no resuelto, es decir, la vulnerabilidad de las naves que realizan el tráfico petrolero: el impacto de un torpedo, una bomba o un misil de menor tamaño provocaba con facilidad el incendio de la nave por las características del elemento transportado: un combustible. Resultaban naves muy frágiles, y aún lo son, incluso sin ser atacadas. El tamaño de tales embarcaciones, con esloras que en muchos casos superan los trescientos metros, los transforman en naves de seguridad compleja. Los continuos accidentes así lo demuestran. Esa fragilidad se agravó con el paso del tiempo ya que, además de los sumergibles, eran blanco de los cañones y bombas arrojadas desde aviones. Esta situación, en la actualidad, resulta de muy difícil resolución debido al gran desarrollo de la misilística. Las naciones desarrolladas, especialmente China, los fabrican en enormes cantidades y a bajo costo. Se pueden arrojar cientos de misiles contra cualquier nave enemiga, y si bien existen contramedidas que permiten destruir algunos ingenios, no se puede contrarrestar un ataque masivo.

La insoluble vulnerabilidad del transporte de petróleo ha llevado a los Estados Unidos a tomar la drástica determinación de producir todo el combustible que necesita dentro de sus propias fronteras, un cambio de política fundamental y revolucionaria hacia los biocombustibles que atenta contra la hermandad de intereses entre las petroleras y el gobierno en cuestiones que hacen a la llamada defensa nacional.

Este proceso de cambio, aunque mucho más rápido que las previsiones oficiales, demorará tal vez hasta el año 2020, siempre y cuando los intereses de los petroleros no logren su derogación o retardo. En principio han logrado

la previsible adhesión de Hugo Chávez, que defiende los intereses petroleros de su país. Por supuesto muchas ONG atacan a los biocombustibles a través de campañas de todo tipo financiadas por las petroleras. Por caso, mientras la Argentina fabricó miles de toneladas de aceite comestible de toda clase de oleaginosas, nadie atacó a la industria de los alimentos. Pero cuando se expandió, la idea de los biocombustibles resultó blanco de enunciados descabellados en boca de personas e instituciones que carecen de los conocimientos mínimos para evaluar seriamente la cuestión. Son simples voceros de campañas o formadores de opinión que responden, directa o indirectamente, a los intereses del petróleo.

Los aceites comestibles son excelentes combustibles. Definirlos ahora como causantes de miles de males resulta asombroso, cuando los aceites vegetales acompañaron a la humanidad durante milenios como combustible para iluminación y como alimento de calidad excepcional.

Los biocombustibles —especialmente el biodiesel— constituyen una herramienta eficaz para el desarrollo de zonas agropecuarias aisladas, limitadas por el costo del transporte de electricidad, tanto por la inversión previa necesaria como por su elevado precio. En tal sentido, producir combustible líquido para su combustión en calderas es en exceso sencillo y requiere poca inversión. Miles de pueblos pequeños de la Argentina podrían beneficiarse, por ejemplo, con el prensado de semillas de girasol, que produce aceite a la vez comestible y combustible, sin más modificaciones que su filtrado. Para producir combustible se necesita solamente prensas técnicamente conocidas como “a tornillo”, de fácil uso. A través de un paso más es posible transformar ese combustible —aceite de girasol— en biocombustible mediante un proceso químico físico simple denominado transesterificación.

El biodiesel puede ser utilizado en grupos electrógenos. En lugares remotos la energía producida puede emplearse en su totalidad —alrededor del

95 por ciento— con sistemas denominados cogeneración, ya que se aprovecha tanto la energía eléctrica producida como el calor de combustión para calefaccionar hogares, invernaderos u otros procesos industriales.

Entre otras ventajas, después de extraído el aceite de las semillas de girasol, que en las variedades de última generación contienen más del 50 por ciento de aceite, se obtiene un producto comercial denominado *expeller*. Este residuo es un excelente alimento para animales que puede mezclarse con productos de bajo valor. Como es de imaginar, el biodiesel constituye la base de cualquier proyecto de desarrollo social sobre bases sustentables. Permitiría pasar de economías de subsistencia a otras de excedentes comerciables de alimentos, energía y combustibles, mientras que la electrificación de esas áreas marginadas haría posible, a largo plazo, proveer servicios a las grandes urbes.

El uso de biocombustibles sería una solución racional del fenómeno denominado calentamiento global, tal vez la más importante, si se tiene en cuenta que la mayor parte de las poblaciones aisladas se encuentra en zonas áridas: el riego podría obtenerse a través de energía para bombas, pero lo importante es que las plantas —girasol en este caso, y como es habitual en los vegetales— extraen para su crecimiento gran cantidad del dióxido de carbono de la atmósfera, señalado como principal responsable del calentamiento global. Ciertamente una parte del dióxido de carbono vuelve a la atmósfera cuando el aceite es quemado en forma de combustible, pero en el peor de los casos, y de acuerdo a la zona en que se realizaran eventualmente los desarrollos que aquí se mencionan, retornaría el 40 por ciento del total extraído en el conjunto de los procesos.

Cuando se trata de métodos o procedimientos para el desarrollo de energía de zonas aisladas, debe contarse entre las alternativas sencillas y de bajo costo a las máquinas a vapor, utilizando como combustible el choclo entero del maíz y la parte superior de la caña. Es posible obtener unas quince

toneladas por hectárea, con empleo de mano de obra poco calificada.

El maíz es posiblemente el recurso más sensato para abastecer de energía eléctrica también a las grandes urbes, y a bajísimo costo. Extrae carbono de la atmósfera —mejora los suelos con la putrefacción del residuo y de las cenizas producidas en la combustión— y sería posible ubicar las plantas en las cercanías de las ciudades grandes, cuya ubicación coincide en la Argentina con el antiguo “cinturón maicero”. Puede utilizarse el maíz de peor calidad, reservando el óptimo para exportación. En segundo lugar, el combustible se encontraría cerca de las plantas de producción de energía —térmicas—, y en tercer término las propias plantas térmicas podrían emplazarse cerca de las ciudades.

Debe observarse que este proceso no produce, en principio, combustibles líquidos. Sin embargo, al final de la Segunda Guerra Mundial llegaron a la Argentina importantes científicos nazis mezclados con brutales criminales y vulgares estafadores. Entre los científicos se destacaba el premio Nobel de Química Friedrich Bergius, como se dijo, uno de los ideólogos y partícipe de la creación en 1925 de la IG Farbenindustrie AG, el monopolio petroquímico alemán.

Desde el punto de vista práctico es posible carbonizar el maíz y luego hidrogenarlo para producir combustible líquido sintético. El sistema original de Bergius empleaba carbón mineral en todo el proceso —habría resultado inconcebible utilizar en Alemania alimentos escasísimos como combustible—, pero la realidad argentina y sus bajos costos de producción de alimentos hacían que el proceso fuera posible.

El presidente Perón había contratado a Bergius como cabeza de los planes quinquenales desde el Ministerio de Industria. Si los planes quinquenales se hubieran materializado, no solo los problemas energéticos actuales serían simples malos recuerdos, sino que la Argentina estaría exportando combustible de la más alta calidad. De todas formas, la temprana muerte de

Bergius, asombrosos actos de corrupción y los vaivenes de la política nacional impidieron completar el desarrollo previsto.

The Farben Case

Bergius resultó ser la piedra fundamental de la economía del Tercer Reich, pero sus inventos, básicamente la posibilidad de producir combustibles líquidos a través del carbón, habían provocado antes interés e inversiones de banqueros norteamericanos, de Henry Ford y de la Standard Oil of New Jersey. La venta de la patente de invención a la IG Farbenindustrie AG, y la cotización en la Bolsa de las acciones del monopolio conformaron un atractivo financiero que los grandes industriales estadounidenses no dejaron pasar. Se crearon así compañías mixtas, especialmente en los Estados Unidos, para explotar los conocimientos de los químicos alemanes.

Como el Congreso norteamericano no había ratificado el Tratado de Versailles —es decir, las enormes restricciones e indemnizaciones que los Aliados habían impuesto a Alemania al terminar la Primera Gran Guerra— un importante flujo de capitales de ese país —y también británicos, según el propio Churchill— comenzó a estabilizar la castigada economía germana.

Mientras se ponía en marcha el plan de sustitución de combustibles, el gobierno alemán había firmado acuerdos con su par rumano, consistentes básicamente en el intercambio de productos industriales por petróleo, que podía llegar a Alemania a través de trenes o barcazas fluviales. Era un abastecimiento seguro en la medida en que tales vías de comunicación se encontraban fuera de las eventuales amenazas de la Marina Británica y de la aviación de guerra —hacia 1930—.

A partir de entonces el monopolio de la IG Farbenindustrie AG comenzó a gravitar de manera decisiva en el desarrollo de la política socioeconómica de

su país, tanto que financiaron con cifras elevadas la carrera política de Adolf Hitler. Algunos historiadores calculan ese apoyo en alrededor de 400.000 marcos —nada despreciable por cierto, sobre todo en un momento financieramente delicado del nazismo—, pero se estima que en verdad la cifra fue mucho mayor.

Tras la expulsión de Duisberg y Bosch —los directivos judíos de la empresa—, durante la era hitleriana la IG Farbenindustrie AG se transformó en soporte ideológico y motor de las apetencias expansionistas del nazismo. En ese inmenso monopolio se ideó, planeó y concretó cada paso de Hitler, desde la financiación de su vertiginoso ascenso al poder, hasta su desaparición.

Tal aseveración, ciertamente poco usual, se basa en los procesos sustanciados en Alemania tras los juicios realizados por el Tribunal Militar Internacional de Núrnberg. Uno de ellos fue incoado por los Estados Unidos contra los dirigentes de la IG Farbenindustrie AG con el objeto de deslindar responsabilidades sobre los crímenes perpetrados en los campos, especialmente en Auschwitz. El juicio se llevó a cabo también en Núrnberg y finalizó el 12 de mayo de 1948.

En la inmediata posguerra, el creciente enfrentamiento entre los Aliados occidentales y la Unión Soviética conocido como Guerra Fría determinó una escala de valores propia, en la cual el castigo a los crímenes nazis ocupó un lugar secundario, claramente detrás del interés por salvar la propiedad de las acciones de las empresas alemanas, y de mantener a los soviéticos alejados de los adelantos tecnológicos del nazismo. Por las mismas razones anticomunistas era necesario reconstruir Alemania.

Durante medio siglo quienes ganaron la guerra han intentado convencer a la opinión pública de todo el mundo que los jefes nazis fueron perseguidos, juzgados y condenados. Pero hacer justicia con los nazis implicaba encarcelar a cientos de miles de personas que los Aliados

consideraban necesarias, desde diversos puntos de vista. De modo que la denominada cacería de nazis no fue otra cosa que la captación de científicos a los que les constaba con toda certeza el uso de mano de obra esclava para sus logros científicos. Uno de los más célebres, entre tantos otros, fue Wernher von Braun, que con el tiempo devendría en director de la NASA. Del mismo modo cientos de criminales SS, con amplia experiencia en el asesinato y persecución de comunistas, fueron rápidamente cooptados por los servicios de inteligencia occidentales.

De tal forma, solo por presión de la Unión Soviética el Tribunal Militar Internacional que sesionó en Nürnberg condenó a un grupo muy reducido de criminales que componían el círculo íntimo de Hitler. Mientras que los juicios realizados por la Unión Soviética terminaban generalmente en penas de muerte, solo algunos juzgados en Nürnberg pagaron con sus vidas los crímenes cometidos, pero el grupo mayoritario purgó penas menores, con excepción de Rudolf Hess que permaneció encarcelado hasta su misteriosa y no bien aclarada muerte.

Ante la necesidad de determinar qué bienes alemanes había que restituir y a quién, cada Estado miembro de la coalición transitoria vencedora podía instaurar nuevos tribunales y realizar los procesos judiciales que creyera convenientes. En ese contexto se sustanció el proceso contra los directivos de la IG Farben, considerando que empresarios estadounidenses eran socios principales del conglomerado petroquímico.⁵

Las acusaciones de la Fiscalía corrieron por cuenta del brigadier general Telford Taylor, secundado entre otros por Josiah E. DuBois y por Drexel A. Sprecher como especialista en cuestiones relativas a la IG Farben. El alegato de DuBois enumeraba los cargos principales: Planeamiento, Preparación, Iniciación y Emprendimiento de Guerras de Agresión e Invasión de Otras Naciones. También se los acusó de Pillaje y Expoliación, por Esclavización y Asesinatos Masivos.

Quedó probada en el juicio la alianza entre la IG Farben y el partido nazi, la sincronización de las actividades de la empresa y el Alto Comando Alemán, su participación en el desarrollo del Plan Cuatrienal —de economía de guerra—, en actividades de propaganda, inteligencia y espionaje.

Bajo el cargo de Pillaje y Explotación el fiscal afirmaba que “La IG Farben marchó junto al Ejército alemán jugando un rol mayor” dentro de un programa de “adquisición por conquista”, lo que significaba simplemente la absorción de compañías extranjeras por parte del conglomerado, por supuesto sin resarcimiento alguno a los damnificados. Es en ese sentido que debe entenderse el impulso de la Farben para que los ejércitos de Hitler se apoderaran del petróleo soviético.

Era la acusación un catálogo de atrocidades nazis, especialmente en el más notorio de los campos de trabajo y exterminio: Auschwitz.

Los fiscales probaron que Auschwitz era un conglomerado productivo de la Farben concebido para la utilización de mano de obra esclava, judíos o personal trasladado desde las naciones ocupadas. Miles de opositores políticos franceses y trabajadores belgas fueron deportados, esclavizados, torturados y muertos allí. Era quizás una situación no deseada por los capitostes nazis, que la justificaron por la intensa demanda de soldados alemanes para el ejército empantanado en la Unión Soviética: la compleja situación en el Frente del Este implicaba una sangría enorme para la maquinaria bélica y para el aparato que la sostenía. Alega el fiscal que las condiciones de trabajo eran tan espantosas que los internados virtualmente se suicidaban al intentar escapar, sabiendo que serían fusilados por la vigilancia. O bien se arrojaban contra las alambradas de púas electrificadas con altos voltajes. Alrededor de cien personas cometían suicidio por día, según el fiscal.

El 100 por ciento del combustible, el 80 por ciento de los explosivos y el 90 por ciento del caucho para cubiertas de vehículos y para usos industriales

provenía de la IG Farbenindustrie AG. Asimismo la empresa producía medicamentos y todo tipo de gases industriales y venenosos, incluido el Zyklon-B, que se usó para el gaseamiento de millones de personas en campos de concentración y exterminio. La Farben era especialista en el tratamiento de los cuerpos de los asesinados, que no se hacía como se cree para no dejar rastros, sino por motivos higiénicos. Quienes continuaban con vida debían trabajar hasta la extenuación hasta que se les aplicaba el principio de Selección, es decir la muerte sin más trámite en las cámaras de gas y los crematorios.

Relata Borkin (1978) que los fiscales tuvieron que lidiar con un juzgado estadounidense que notoriamente favorecía a los acusados. Es notorio además que jueces y políticos se oponían a la realización de juicios como el de la Farben, alegando que solo servían para debilitar la posición de los Estados Unidos frente al avance en todos los rubros de la Unión Soviética.

Siguieron ataques personales a los fiscales. Por citar un caso, el republicano George A. Dondero trató de desprestigiar la tarea de DuBois, acusando al fiscal de “conocido activista del ala izquierdista del Departamento del Tesoro”.⁶

La mayoría de los procesados recibió penas diversas por acusaciones que iban desde masacres colectivas hasta esclavización, y desde asesinatos en masa a crímenes contra la humanidad. Esas condenas fueron en muchos casos de algunos meses, y en su mayoría no se cumplieron.

Walter Duerrfeld fue condenado a ocho años por Esclavización y Asesinatos en Masa.

Fritz Ter Meer fue encontrado culpable de Saqueo y Explotación. Recibió siete años de condena pero solo cumplió cuatro. Al salir de la cárcel fue nombrado director de la química Bayer. Murió en 1967.

Otto Ambros había sido, como Ter Meer, miembro del Consejo Directivo de la compañía entre 1938 y 1945. Representó a la Farben en el todopoderoso

Departamento del Plan Cuatrienal de Hitler y fue jefe del Comité de Pólvoras y Explosivos. Eligió además la localización de Auschwitz para la planta de la muerte. Fue director de operaciones de la fábrica de combustibles sintéticos de Auschwitz y de caucho en Buna. Fue condenado a ocho años de prisión por esclavización. Solo cumplió cuatro. Al salir de la cárcel fue nombrado de inmediato director de varias de las principales compañías alemanas, entre ellas Telefunken.

Quienes impusieron tan graves penas como cuatro años por asesinatos masivos, esclavización, rapiña en países ocupados, tienen nombre y apellido: presidía el tribunal el juez Curtis Grover Shake —Suprema Corte del Estado de Indiana— acompañado por los jueces James Morris —Suprema Corte de Dakota del Norte—, Paul M. Hebert —Universidad del Estado de Luisiana— y Clarence F. Merrell.⁷

Es evidente que si las cosas hubieran resultado de acuerdo con lo planeado según se ventiló en los juicios, la IG Farben, la Standard Oil of New Jersey y la Ford Motor Company habrían logrado el monopolio casi absoluto tanto de las reservas mundiales de petróleo como de la producción de combustibles y aceites sintéticos, además del caucho artificial que tanto obsesionaba a Henry Ford.

Sin embargo, contra todo pronóstico, las divisiones nazis terminaron empantanadas en suelo soviético.

Los documentos oficiales, las resoluciones y sentencias recaídas en el juicio contra la Farben y los eventos publicados oportunamente por la prensa de todo el mundo permiten concluir que la IG Farben —el mayor monopolio germano-nazi—, en conjunto con empresas estadounidenses, británicas y holandesas, trató de obtener por la vía rápida, a través del ejército nazi, en control de las enormes reservas del Cáucaso y las adyacentes de Medio Oriente. Si hubieran tenido éxito habrían conformado un gigantesco cartel.

Como efecto colateral, la destrucción de la Unión Soviética habría significado el fin de la amenaza comunista para el Occidente Cristiano, aunque más verosímilmente, y antes que nada, para el reducido sector que producía los acontecimientos y usufructuaba el resultado de los acontecimientos.

Dos puntos centrales quedan fuera de toda discusión. En primer lugar, el objetivo final de la invasión del verano de 1941 era el dominio de los pozos petroleros de la zona más rica por entonces conocida: el Cáucaso y Medio Oriente. Ese propósito no resulta solo de los dichos de Adolf Hitler en tempranos y conocidos documentos, ni tampoco por la evidencia recogida por la justicia estadounidense en *The Farben Case*: los propios hechos demuestran claramente que el objetivo de la invasión era Bakú, Maykop y su área de influencia. Por tal razón las divisiones nazis se empantanaron en Stalingrado.

En segundo término se sabía que el fracaso de la aventura tendría consecuencias serias, muy serias, pero la recompensa era grandiosa: el monopolio petrolero a escala mundial por un puñado de empresarios.

El proyecto por lograr ese monopolio tampoco era nuevo. Puede leerse en la reunión en Achnacarry de 1928, durante la cual la Standard Oil Trust de Rockefeller había anunciado que el enemigo era la Unión Soviética y sus “ventas irracionales”. La IG Farbenindustrie AG resultó la herramienta necesaria y Hitler, el mejor ejecutivo posible.

¿Era necesaria la invasión, considerando las necesidades alemanas de petróleo? Ciertamente no. Por lo pronto la Unión Soviética estaba proveyendo de petróleo a los nazis, y además compartían intereses políticos, incluyendo la ya concretada invasión y partición de Polonia acordada entre los ministros Von Ribbentrop y Molotov. Por otra parte Alemania utilizaba su abundante carbón para la producción de electricidad. Rumania resultaba, aun en un contexto de conflicto, una fuente segura de aprovisionamiento.

Resulta entonces, a todas luces, una acción que excedía las necesidades nazis inmediatas. Más allá de las proclamas y diatribas habituales de Hitler, lo que la invasión buscaba era el monopolio petrolero con sus socios americanos, entre ellos Henry Ford y Walter Teagle de la Standard Oil.

La venda en los ojos

Los primeros movimientos expansionistas de la IG Farben y Hitler habían resultado sin duda exitosos. La anexión de Austria y la entrega de Checoslovaquia demostraban que los países centrales de Europa intentaban apaciguar a Hitler mediante la entrega territorios que consideraban sacrificables. La opinión pública repudiaba esos gestos imperiales, pero es verdad que la mayoría se terminaba conformando con las desgracias ajenas, o dicho de otro modo, los gobiernos contaban con suficiente apoyo popular como para permitirse la firma de acuerdos temerarios. El pacifismo era un dogma avalado por los millones de muertos e inválidos de la Primera Guerra Mundial, y la política de contener a Hitler bajo cualquier circunstancia se conoce como *appeasement policy* —política de pacificación—.

Por otra parte el arco político no era homogéneo sino muy conflictivo. Huelgas, protestas, enfrentamientos entre fascistas y comunistas se sucedían a diario en cada nación europea. En el largo plazo la expansión mundial del comunismo era la preocupación fundamental de los conservadores de todo el mundo, es decir que no solo Churchill bregaba contra la Unión Soviética. En ese contexto el totalitarismo fascista fue percibido por importantes sectores sociales como un resguardo frente al peligro rojo. Hitler y Mussolini supieron aprovechar ese miedo, y nadie quería siquiera imaginar la posibilidad de una segunda guerra.

El 12 de marzo de 1938 se había producido la anexión de Austria

—*Anschluss*—. El 22 de marzo Alemania recuperó el enclave de Memel en Lituania. El 29 de septiembre, Eduard Daladier por Francia, Benito Mussolini por Italia, Neville Chamberlain por el Reino Unido y Von Ribbentrop por Alemania firmaron el Pacto de Munich, a través del cual los nazis consiguen, por extorsión generalizada, un acuerdo para invadir el sector de habla y costumbres germanas de Checoslovaquia conocido como Sudetes. Fue, sin más trámite, un acto indigno, por el cual el Reino Unido estaba convalidando lo conversado por Winston Churchill con Von Ribbentrop un año antes. El presidente checoslovaco Eduard Benes, que sorprendentemente no participó en la negociación, proclamó: “Han decidido sobre nosotros, sin nosotros”.

Hitler percibió claramente que ninguna potencia europea estaba dispuesta a luchar por países con los que no tuvieran relaciones directas, culturales o comerciales fuertes. Las palabras de Chamberlain que se transmitieron por radio el 27 de septiembre, poco antes de la Conferencia de Munich, son una evidencia de esa perspectiva:

“Es horrible, increíble y fantástico que tengamos que cavar trincheras y preparar las cámaras antigás a causa de una disputa *en un país lejano entre pueblos de los que no conocemos nada*.⁸ (...) No titubearía en hacer una tercera visita a Alemania si creyese que ello podía rendir algún bien. Soy pacífico hasta lo más hondo de mi alma. Es una pesadilla para mí pensar en un conflicto armado entre las naciones; más si yo creyese que una nación había resuelto dominar el mundo por el terror y la fuerza, opinaría que había que resistir. Bajo tal dominio, la existencia no merecería la pena vivirla para gentes que creen en la libertad. *Pero la guerra es terrible, y antes de entrar en ella necesitamos cerciorarnos de que lo hacemos porque se juega alguna cosa grande*”.

Los signatarios fueron recibidos en sus respectivos países por multitudes, como héroes nacionales. León Blum escribía en *Le Populaire* el 1 de octubre de 1938: “No hay un hombre ni una mujer en Francia que niegue a N.

Chamberlain y a E. Daladier su justo tributo de gratitud. La guerra ha sido descartada. El fantasma se aleja. Se puede recuperar el trabajo y recobrar el sueño. Se puede gozar de la belleza del sol de otoño”.

Lo cierto era que todo el mundo estaba tratando de ganar tiempo para rearmarse lo mejor posible ante lo inevitable, esto era, que más temprano que tarde serían atacados por Hitler.

El 14 de marzo de 1939 Alemania ocupa el resto de Checoslovaquia, importante por su producción de armamentos pero más aún como “alma” del Tercer Reich, como punto de partida para la futura invasión a la Unión Soviética, así que también Stalin necesitaba tiempo, y por eso cerró su propio tratado de paz con el Reich el 23 de agosto. Fue firmado en Moscú según lo acordado entre los ministros de Relaciones Exteriores de ambos países, Molotov y Von Ribbentrop.⁹

El 1 de septiembre, según las cláusulas secretas del acuerdo con los soviéticos, se decide la invasión de Polonia.¹⁰ El 3 de septiembre Francia y el Reino Unido declaran la guerra al Tercer Reich.

Hasta cierto punto fue un acto sorpresivo para Alemania, pero cuando Winston Churchill decidió el paso del carbón al petróleo sabía los riesgos que asumía, y después de la invasión a Polonia el peligro se presentaba con toda evidencia. Abadán, en Persia, era la fuente principal de abastecimiento de la flota británica; y la invasión nazi a Polonia era una primera y necesaria escalada nazi hacia el petróleo caucásico y del Medio Oriente. Por esa razón la respuesta británica en defensa de Polonia era en cierta forma previsible, aunque la declaración de guerra por parte de Francia y el Reino Unido sorprendió a Hitler.

El 30 de noviembre la Unión Soviética ataca a Finlandia. El 9 de abril de 1940, los nazis invaden Dinamarca y Noruega. El 10 de mayo de 1940 atacan Bélgica, Holanda y los Países Bajos. El 15 de mayo la Gran Duquesa Carlota de Luxemburgo huye a Francia. El 28 de mayo el Rey Leopoldo III de

Bélgica ordena la capitulación de sus tropas. El 22 de junio Francia se rindió ante los nazis.

La propaganda británica se encargaba de mostrar unidad y apoyo del pueblo isleño en el esfuerzo bélico, pero lo cierto era que las progresivas incursiones aéreas y los ataques de los sumergibles alemanes estaban llevando la situación interna a límites poco menos que insostenibles. Por otra parte la guerra había comenzado por causa de Polonia, un país culturalmente extraño y ajeno a las tradiciones británicas, entre otros aspectos por el arraigado catolicismo de los polacos, un asunto conflictivo desde siempre para el Reino Unido.

¿Valía la pena el sacrificio por Polonia? Un amplio arco político británico deseaba la paz. La cifra de muertos civiles durante los bombardeos a Londres era terrible. Los submarinos nazis en el mar operaban a sus anchas. El esfuerzo bélico resultaba insoportable desde el punto de vista financiero, y para peor, los movimientos nacionalistas en las colonias aprovecharon ese contexto para bregar por su independencia. Un acuerdo Churchill-Hitler era por demás deseable, al menos permitiría el rearme y ordenar el asunto colonial. La guerra era un negocio para todos, excepto para el Reino Unido y la Unión Soviética.

Hitler pensaba por su parte que la victoria en el Este se lograría, a lo sumo, en pocas semanas. Pero todo el mundo sabía que iniciar una guerra en dos frentes sería desastroso para Alemania. El *Führer* lo repetía a cada momento pero el Reino Unido, pese a sus furibundos ataques, no se rendía.

Churchill no era ciertamente un pacifista sino un filonazi que lo había elogiado en *Grandes contemporáneos*, más aún, había recibido a Von Ribbentrop en Londres cuatro años antes. El ministro alemán lo había entrevistado para que Churchill tanteara a sus pares en la Cámara sobre los intereses germanos en Europa. Tales intereses incluían por supuesto la invasión a la Unión Soviética. El resultado de la reunión reconocida por

Churchill en *La Segunda Guerra Mundial* resulta controvertido, pero lo que interesa recalcar es que la alta política nazi consideraba a Churchill un personaje confiable y un potencial aliado. Hitler sabía además que si se desataba la guerra Churchill sería el elegido por los británicos para dirigir los destinos del Reino Unido.

Desde el punto de vista diplomático algo había fallado tras la invasión a Polonia y previo al ataque a la Unión Soviética, pero si se analizan los acontecimientos con detenimiento podrá observarse la vigencia de algunos acuerdos preexistentes.

3. “Luego, a mediados del siglo XIX, se creó, bajo el nombre de *Realgymnasium*, una serie de centros en los que se dedicaba mucho tiempo al estudio de los problemas prácticos, lo que se llama las *realia*.

“En cada uno de mis viajes a Alemania, desde hace ya veinte años, he podido constatar que la enseñanza ‘moderna’ goza ahora de una notable aceptación entre las diversas clases de la población. Los esfuerzos por dirigir el espíritu de la juventud hacia una comprensión y verdadero conocimiento de la actual vida económica, tuvieron su contrapartida en las simples escuelas primarias (*Volksschulen*). Los más sencillos maestros de escuela han sido invitados a hablar sobre cuestiones económicas, a inculcar en la mente de los niños la idea de que la vida económica del nuevo Imperio no se podía limitar a las fronteras del país, sino que debía transformarse en una vida económica mundial. Hay 11 escuelas superiores. Fundamentalmente desde hace unos veinte años se han mejorado las *Technische Hochschulen*, y su número de alumnos ha aumentado; hace 20 años no había más de 2500 y, en cambio, hoy en día hay más de 15.000. El número de profesores y de profesores auxiliares es considerable. Las instalaciones materiales son cómodas, espaciosas y algunas veces hasta suntuosas. Los laboratorios, en especial, están inmejorablemente instalados y provistos del material necesario... Hoy salen de estas escuelas centenares de jóvenes poco brillantes en un principio, pero bien preparados para los diversos servicios que se esperan

de ellos, aptos para construir, para dirigir incluso, con verdadero espíritu científico, las empresas más importantes, ya sea en Alemania o en el extranjero. Más de una vez nuestros cónsules han puesto de relieve en sus informes la importancia de estos centros. ‘Gracias a ellos —escribe nuestro cónsul en Leipzig—, los patronos alemanes están más dispuestos al progreso que los franceses; comprenden mejor la necesidad de un material de trabajo moderno y no dudan en hacer grandes sacrificios para conseguirlo. La gran cantidad de ingenieros que sale cada año de las escuelas técnicas superiores hace que todas las casas importantes tengan varios a su servicio, preocupados exclusivamente por estudiar los nuevos procedimientos y, a veces, por su búsqueda’.

“No se puede negar que el progreso industrial del pueblo alemán se ha debido —por lo considerable de sus proporciones— a un cálculo inicial (al igual que siempre ha hecho con la guerra) de todas las circunstancias y realidades concurrentes, y enseñando a los estudiantes que concurren a las escuelas superiores no solo la ciencia ya elaborada, sino también el oficio de sabio, de investigador... Se sabe que el emperador concede a la enseñanza técnica una considerable importancia y que permite que los directores o rectores de las escuelas superiores lleven el título de Magnífico, asemejándolos así a los rectores de Universidad. Ha creado el título de doctor-ingeniero. Inauguró él mismo, el 6 de octubre de 1904, la nueva escuela de Danzig, suntuosamente instalada, y pronunció en esta ocasión un largo discurso en el que decía estar ‘penetrado por el interés que se sigue del progreso de la técnica capaz de procurar la victoria en la lucha entre las naciones’, y declaraba que escuelas como la de Danzig no podían dejar de contribuir al desarrollo de la potencia de Alemania, añadiendo que ‘consideraba como su deber aumentar el número de estas escuelas’ y que deseaba poder colocarlas al ‘mismo nivel que las universidades’. Los consejos del emperador se han seguido dócilmente. Indudablemente, hay en Alemania quienes se quejan de la competencia sufrida por la vieja enseñanza clásica, pero puede decirse que el pueblo alemán, en su conjunto, considera que los estudios de letras no preparan convenientemente a los que se interesan por comprender los problemas económicos que, hoy en día, ocupan un lugar tan preponderante en la vida de la Humanidad. Alemania posee, asimismo, un gran número de escuelas industriales de grado medio (*Industrieschulen* o *Technikums*). (...) Los cursos teóricos no solo son completados por ejercicios de laboratorio, sino también por visitas a fábricas, a las obras de construcción, a los almacenes, a los depósitos y a los centros industriales y comerciales de toda clase. (...) He visitado un buen número de escuelas industriales; ninguna me pareció extraordinaria, considerada individualmente; pero hasta por su misma multiplicidad, estas

escuelas han contribuido a que una gran cantidad de familias comprendiera la utilidad de una enseñanza distinta a la enseñanza clásica para la formación de la juventud. No hay que olvidar que su finalidad no estriba en formar sabios, sino en formar el mayor número posible de ingenieros, o por lo menos jefes de taller, que tengan los conocimientos necesarios para ejercer su profesión con espíritu y con un método científico”.

4. Entre los que entraron a la era industrial revolucionando la producción de armamentos se encuentran Samuel Colt y Richard Jordan Gatling, quien inventó la ametralladora de cañones rotativos. Este invento de mediados del siglo XIX resultó tan extraordinario que aún hoy los mejores cañones de aviación derivan del original de Gatling.

5. Ese dato era público, y para evitar cualquier equívoco se adjuntan al final de este trabajo algunos escritos periodísticos de los principales diarios del mundo, que dan cuenta de las inversiones norteamericanas en la IG Farben.

6. Opina al respecto el profesor de la UNAM Carlos M. Tur Donatti: “Como consecuencia de la persecución nazi en Europa, buena parte de los creadores de vanguardia se refugiaron en Estados Unidos y, para su sorpresa, descubrieron un rechazo profundo a sus innovaciones. El ejemplo más pintoresco de esta repulsa provinciana lo proveyó un legislador republicano por Missouri, George Dondero, quien sostuvo que el arte moderno formaba parte de una conspiración mundial ‘comunistoide’ para debilitar la moral estadounidense. Para demostrar este delirante aserto, pasó a detallar: ‘El cubismo pretende destruir mediante el desorden calculado. El futurismo pretende destruir mediante el mito de la máquina. El expresionismo pretende destruir remedando lo primitivo y lo psicótico. El arte abstracto pretende destruir por medio de la confusión de la mente. El surrealismo pretende destruir por negación de la razón’”. Cuando la crítica de arte Emily Genauer del *New York Herald Tribune* lo entrevistó, le preguntó si no creía que sus opiniones lo acercaban al pensamiento de Stalin. Dondero consiguió que Genauer fuera despedida de inmediato del *New York Herald Tribune*.

7. El fallo indignó al fiscal DuBois. Hizo saber al tribunal que escribiría un libro, su propia versión sobre el evento. Cumplió. Publicó *The devil’s chemists: 24 conspirators of the Internacional Farben Cartel who manufacturer wars*, un material de estudio indispensable para profundizar los sucesos de Nürnberg. Para conocer detalles del juicio pueden consultarse los documentos oficiales de los juicios bajo el título VI (Military Tribunal), The Farben Case, The United States of America Against Carl Krauch, Hermann Schmitz, Georg Von Schnitzler, Fritz Gajewski, Heinrich Hoerlein, August Von Knieriem, Fritz Ter Meer, Christian Schneider, Otto Ambros, Max Brueggemann, Ernst Buergin, Heinrich Bueteufisch,

Paul Haefliger, Max Ilgner, Friedrich Jaehne, Hans Kuehne, Carl Lautenschlaeger, Wilhelm Mann, Heinrich Oster, Karl Wurster, Walter Duerrfeld, Heinrich Gattineat, Erich Von Der Heyde and Hans Kugler, Officials Of IG Farben-Industrie Aktiengesellschaft.
Es además excelente el trabajo de Joseph Borkin, *Juicio y castigo a la IG Farben*.

8. El resaltado es mío.

9. Pacto de No Agresión Germano-Soviético:

El Gobierno del Reich alemán y el de la URSS deseosos de fortalecer la causa de la paz (...) han alcanzado el siguiente acuerdo:

Artículo 1. Las Altas Partes Contratantes se obligan a desistir de cualquier acto de violencia, acción agresiva o ataque entre sí, bien individualmente o junto a otras potencias.

Artículo 2. En el caso de que una de las Altas Partes Contratantes sea objeto de una acción de guerra por parte de un tercer país, la otra Parte no apoyará de ninguna manera a ese tercer país.

Artículo 3. Ambos gobiernos mantendrán en un futuro un contacto continuo para consultarse e intercambiar información respecto a los problemas que afectan a sus intereses comunes.

Artículo 4. Ninguno de los dos países participará en ninguna alianza de potencias directa o indirectamente organizada contra la otra parte.

Artículo 5. En el caso de que algún conflicto surgiera entre ambos países (...) ambas partes lo resolverán mediante el intercambio amigable de opiniones o, si fuera necesario, mediante el establecimiento de comisiones arbitrales.

Artículo 6. El presente tratado tendrá una vigencia de 10 años.

Protocolos Adicionales Secretos:

Al firmar el Pacto de No Agresión (...) las dos partes debatieron en conversaciones estrictamente confidenciales la cuestión de la frontera de sus respectivas zonas de influencia en la Europa Oriental.

Estas conversaciones llevaron a las siguientes conclusiones:

1. En el caso de una reorganización política y territorial en las áreas pertenecientes a los Estados Bálticos (Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania), la frontera norte de Lituania representará la frontera entre las zonas de influencia de Alemania y la URSS (...).

2. (...) En las áreas pertenecientes al estado polaco, las zonas de influencia de Alemania y la URSS estarán separadas aproximadamente por la línea de los ríos Narew, Vístula y San.

Moscú, 23 de Agosto de 1939.

10. Es extraño, pero ninguna potencia declaró la guerra a la Unión Soviética por adueñarse

de la mitad de Polonia, finalmente un hecho de la misma gravedad que el cometido por los nazis.

SEGUNDA PARTE

EL PACTO

El misterio de Dunkerque

Cualquier lector de *La Segunda Guerra Mundial* de Winston Churchill habrá percibido que se trata de una edición fragmentaria de textos independientes. A través de un montaje amañado, el autor intentará ocultar la verdad juntando episodios que poco tienen que ver entre sí, alejando en espacio y tiempo otros íntimamente vinculados, relatando detalladamente hechos falsos y evitando ahondar en acontecimientos cruciales. Nadie habría osado contradecir en su época a ese semidiós viviente, pero el lector moderno no aceptará tan fácilmente afirmaciones que parecen más propias de un mitómano que de un estadista.

Importa en este caso su versión sobre la evacuación de las tropas británicas de Dunkerque entre fines de mayo y principios de junio de 1940, en coincidencia con su asunción como primer ministro el 10 de mayo de 1940. Esas tropas habían sido avasalladas por los nazis en su avance hacia el norte y el oeste, y reunidas en Dunkerque estaban a merced del poderío alemán. El 25 de mayo de 1940 los nazis habían tomado las ciudades francesas de Boulogne sur Mer, Arras y Lille.

El 25 comenzó el sitio de Dunkerque, hacia donde habían convergido, huyendo, las tropas expedicionarias británicas junto a gran número de

soldados franceses. Dunkerque es una ciudad portuaria francesa muy cercana a la frontera belga. Horas antes los nazis habían tomado Calais.

El traslado a las islas fue desordenado, pero prácticamente los británicos no sufrieron pérdidas.

No se trató de un milagro, sino de una tregua pactada entre británicos y alemanes con la mediación de Benito Mussolini. Otras fuentes (Allen, 2004) mencionan la intervención del empresario franco-americano Charles Bedaux, anfitrión de la boda del abdicado Eduardo VIII con la divorciada estadounidense Wallis Simpson, y la participación del propio duque de Windsor.

Un avance de las fuerzas alemanas sobre Dunkerque habría sido sencillo, inevitable y fatal. Los británicos estaban rodeados, perdidos, moralmente destruidos, y sin el armamento defensivo necesario para rechazar el ataque. Si Hitler hubiera utilizado sus fuerzas acorazadas, su artillería, sus morteros o la aviación, habría causado una masacre sin precedentes. Evitó exterminar impunemente a los virtualmente indefensos soldados británicos a cambio de un compromiso de paz por parte de Gran Bretaña.

No se ahondará aquí sobre los pormenores de esos acuerdos nunca reconocidos, sino que se los menciona como antecedente del pacto central de este libro, es decir, la tregua acordada entre Hitler y Churchill durante los dos primeros meses del ataque de Hitler a la Unión Soviética en junio de 1941.

Un análisis de la versión de Churchill sobre Dunkerque permitirá sin embargo comprender mejor las estrategias textuales y políticas del prócer inglés:¹¹

“Sobre las playas, en medio de las dunas de arena, durante tres, cuatro, o cinco días, decenas de miles de soldados vivieron bajo un implacable ataque aéreo. La creencia de Hitler de que la fuerza aérea alemana haría imposible la evacuación, y que por lo tanto debía conservar a sus formaciones acorazadas para el golpe final de la campaña, era un punto de vista equivocado pero no

carente de razón.

“Tres factores frustraron sus esperanzas. *En primer lugar, el incesante bombardeo aéreo de las masas de tropas a lo largo de la costa causó pocos daños. Las bombas se hundían en la arena blanda que amenguaba las explosiones.* En los primeros momentos, después de una aplastante incursión aérea, las tropas quedaron atónitas al comprobar que casi nadie había resultado muerto o herido. *Había habido explosiones por todos lados, pero casi nadie había sido afectado.* Una costa rocosa habría producido resultados mucho más mortales. A poco, los soldados observaban con desdén cada ataque aéreo que se llevaba a cabo.

“Se agachaban en las dunas con tranquilidad y creciente esperanza. Ante ellos se extendía el mar gris pero no hostil. Más allá, los barcos salvadores y... el hogar.

“El segundo factor que Hitler no había previsto era la matanza de sus aviadores. La calidad aérea británica y la alemana fueron puestas directamente a prueba. Mediante intensos esfuerzos el comando de caza mantuvo patrullas sucesivas sobre el escenario de la lucha y combatió con ventaja contra el enemigo. Hora tras hora fueron infligiendo fuertes pérdidas a las escuadrillas de cazas y de bombarderos alemanes que fueron dispersados o alejados de la escena teniendo que pagar, entre tanto, caro tributo por sus incursiones. Esto continuó día tras día hasta que la Fuerza Aérea Real obtuvo la gloriosa victoria. *En todo sitio donde los británicos encontraban aviones alemanes, a veces en formaciones de cuarenta o cincuenta aparatos, estos eran inmediatamente atacados, a menudo por simples escuadrillas y aun por formaciones menores y derribados por docenas, que muy pronto se iban a transformar en centenares.* En esta lucha empleamos a toda la fuerza aérea metropolitana, nuestra última y sagrada reserva. A veces, los pilotos de caza realizaban cuatro salidas por día. Se obtuvo un resultado claro: el enemigo superior fue derrotado o destruido, y a

pesar de todo su coraje, se vio superado y hasta intimidado. Fue este un encontrón decisivo. *Desgraciadamente, las tropas que se encontraban en las playas vieron muy poco de este combate épico en el aire a menudo a millas de distancia o por encima de las nubes.* No conocían las pérdidas infligidas al enemigo. Todo lo que sentían eran las bombas que azotaban las playas, lanzadas por un enemigo que había conseguido pasar, pero que quizá no pudiera volver a su punto de partida. *Llegó a advertirse en el ejército un rencor amargo contra la fuerza aérea y algunas de las tropas que desembarcaron en Dover o en los puertos del Támesis, en su ignorancia, insultaron a hombres que lucían el uniforme de las fuerzas aéreas. Deberían haber estrechado sus manos pero, ¿cómo iban ellos a saber? En el Parlamento me esforcé por todos los medios para difundir la verdad”.*

La obsecuente versión de los conocidos historiadores Tony Wood y Bill Gunston (1997) señala por su parte:

“El caza Bf 109 gozaba de una superioridad numérica y táctica tan elevada que los cazas aliados de la RAI y la *Armée de l’Air* nunca pudieron interferir seriamente las operaciones tácticas de la *Luftwaffe*. El 18 de mayo los blindados alemanes que atacaron por el centro ya habían llegado a Peronne y Cambay. Amiens cayó dos días después y esa misma noche la vanguardia de la II PzDiv llegó a Abbeville, en la costa del Canal, con lo que el despliegue de los ejércitos aliados quedó partido a la mitad.

“Después de un fracasado contraataque aliado en Arras, los alemanes se desviaron hacia el norte y la costa del Canal, tomando Boulogne y entrando en Calais el 24 de mayo.

“Al mismo tiempo las fuerzas de Von Bock habían llegado a Gante por el norte, iniciando así las últimas fases de un colosal movimiento de pinza que haría insostenible la situación de los ejércitos aliados. Al anochecer del 26 de mayo los primeros contingentes de la Fuerza Expedicionaria Británica de lord

Gort fueron evacuados de las playas de Dunkerque y De Panne, y durante diez días siguientes la *Luftwaffe* llevó a cabo un decidido esfuerzo para hundir todos los navíos que se movían por el Canal y bombardear a las fuerzas atrapadas en las playas. Todo el poderío del I, II, IV y VIII Fliegerkorps se consagró a frustrar el intento de evacuación, y por primera vez la *Luftwaffe* tuvo que enfrentarse a una oposición aérea más decidida a cargo del Mando de Cazas de la RAF, dirigido por el mariscal del aire H. C. T. Dowding.

“Fue en Dunkerque donde los Messerschmitts se encontraron por primera vez con los Spitfire MK I, detrás de cuyos controles iban sentados pilotos tan decididos como hábiles. Cuando trabaron combate con este ágil caza de la RAF los pilotos alemanes descubrieron que sus aparatos podían ser superados tanto en capacidad de maniobra como en poder ascensional, y por primera vez se vieron obligados a llevar hasta el límite las prestaciones de sus Bf 109E. Mientras que los Jagdgruppen estaban operando desde aeródromos cercanos al sector de Dunkerque, los escuadrones de cazas de la RAF se hallaban en clara desventaja, ya que se encontraban lejos de sus bases y tenían que operar fuera de la radio de control efectivo del radar. Los cazas alemanes tuvieron que librar frecuentes enfrentamientos individuales con los Spitfires y los Hurricanes, que impedían que llegaran a los puntos de cita fijados para escoltar a sus fuerzas de bombarderos. La consecuencia de todo ello fue que tanto los bombarderos como los Stukas lo pasaron bastante mal, y la *Luftwaffe* sufrió serias pérdidas en los cielos de Dunkerque. La *Luftwaffe* se había enfrentado por primera vez a un oponente cuya capacidad de lucha igualaba la suya, y no consiguió evitar la evacuación de Dunkerque. La operación fue completada a las 02.23 del 4 de junio de 1940”.

Las afirmaciones de Wood y Gunston desnudan notorias contradicciones. Aseguran que el caza Bf 109 “gozaba de una superioridad numérica y técnica tan elevada que los cazas aliados de la RAF nunca pudieron interferir

seriamente las operaciones tácticas”. Sin embargo algunas líneas más abajo agregan que “cuando trabaron combate con este ágil caza de la RAF (el Spitfire) los pilotos alemanes descubrieron que sus aparatos podían ser superados tanto en capacidad de maniobra como en poder ascensional”.

Es decir, en un par de días los Bf 109 pasaron de dueños absolutos de los cielos a simples avionzuelos. De tal forma se analiza —según Churchill, Gunston y Wood— una de las batallas más espectaculares de la historia de la aviación, sobre la que no existen referencias ni registros documentales, mientras se dedican cientos de libros y miles de páginas a simples escaramuzas en el norte de África.

Más extraño aún resulta que ninguna de las quinientas mil personas retenidas en Dunkerque haya observado el menor rastro del supuesto y descomunal despliegue que sucedía sobre sus cabezas. La operación duró desde el 25 de mayo hasta las 2.23 del 4 de junio de 1940. Durante esos diez días, según Churchill, los aviones alemanes fueron derribados sobre Dunkerque “por docenas, que muy pronto se iban a transformar en centenares”. Un cálculo simple permite concluir que habrían caído entre tres y cuatro naves por hora —quizá cargados con bombas— sobre una multitud de ingleses y franceses que sin embargo nada vieron.

Churchill había afirmado que los Spitfire habían derribado heroicamente centenares de aviones, aunque luego refiere “el incesante bombardeo aéreo” de los alemanes, y aunque se trataba de una masa gigantesca y apretujada de fugitivos, asegura que “había habido explosiones por todos lados, pero casi nadie había sido afectado”. Un milagro extraordinario.

Sobre la inexistente batalla aérea Churchill asegura que, aniquilados centenares de aviones nazis, había conseguido una importantísima victoria y la supremacía aérea sobre el norte de Francia. De haber sido así las fuerzas aéreas de la RAF, con el dominio de los cielos, habrían podido atacar impunemente a los sitiadores. La Guerra Relámpago alemana se basaba en

una combinación de factores excluyentes que actuaban en forma coordinada, de manera tal que los tanques solos, sin protección de su fuerza aérea, no habrían resistido el ataque de la RAF. Es decir que Churchill podría haber detenido la invasión a Francia atacando y derrotado a los sitiadores de Dunkerque. Atrapado por sus propias palabras, debería explicar en tal caso por qué no lo hizo. Los nazis habrían quedado atrapados entre las fuerzas francesas que aún resistían en el oeste, y las de los sitiados. Además, la ventaja de supuesto dominio de los cielos habría permitido rearmar y reforzar desde el Reino Unido, sin inconvenientes, a las tropas británicas y francesas.

Lo que sí resulta cierto del testimonio de Churchill es que la inacción de la Real Fuerza Aérea causó indignación en las fuerzas de tierra. De hecho, en cuanto los fugitivos pisaron suelo inglés tomaron a golpes a todo soldado que portara el uniforme de la gloriosa RAF. Los consideraban cobardes por no haber cubierto su retirada del continente.

Considerando que sus ensayos están dirigidos a historiadores y especialistas en los acontecimientos de la Segunda Guerra Mundial y sus “misterios”, Wood y Gunston no podían tergiversar del todo la realidad. Con esa premisa, refieren:

“La conclusión de la campaña relámpago alemana en Bélgica, los Países Bajos y Francia el 25 de junio de 1940 dejó al Alto Mando alemán enfrentando a la enorme tarea de preparar y ejecutar una invasión de Gran Bretaña durante los tres meses de buen tiempo que se esperaban antes de que las tempestades de otoño hicieran imposible semejante empresa. El plan de invasión, que recibió el nombre en código de *Seelöwe* (León Marino), ya había sido iniciado en una fecha tan temprana como 1939, pero había sufrido serios retrasos debido a las discrepancias entre facciones rivales del ejército y la marina. Aun así, todos estaban de acuerdo en que era preferible planear un ataque al Reino Unido con fuerzas de tierra antes que tener que enfrentarse a

los meses, y posiblemente años, que duraría una lenta campaña de estrangulamiento económico, con su inevitable y elevado coste, llevado a cabo por fuerzas marítimas y aéreas. El almirante Raeder, comandante en jefe de la *Kriegsmarine*, sacó a relucir el tema de la invasión ante Hitler el 21 de mayo, *pero debido a la actividad diplomática por obtener la paz que se estaba llevando a cabo por aquel entonces*, no fue sino hasta el 2 de julio cuando el *Führer* finalmente ordenó que se iniciaran los preparativos para León Marino”.¹²

Así eran en efecto las cosas, cada una de las acciones bélicas de la Segunda Guerra Mundial fue afectada por los desesperados intentos de Adolf Hitler en lograr la paz con el Reino Unido. Pero más que en la búsqueda de documentos secretos, la aceptación o no de las treguas propuestas debe analizarse en los hechos, en este caso, en la huida británica de Dunkerque.

Si bien del escritor John Toland (1977) se limita a repetir las versiones oficiales, su trabajo *Adolf Hitler* concluye que los británicos lograron salir indemnes de Dunkerque por errores de Hermán Göring. El comandante de la *Luftwaffe* habría convencido a Hitler sobre la necesidad de detener la ofensiva terrestre y utilizar a la *Luftwaffe* para liquidar a las tropas encerradas en el bolsón de Dunkerque. Pero el cruce ileso de 500.000 británicos habría significado el fracaso de la Fuerza Aérea alemana. Lo que Toland no dice es que semejante fiasco le habría costado a Göring no solo el puesto, sino posiblemente un juicio de guerra sumario. La verdad, como se dijo, es que Hitler nunca ordenó ataques profundos sobre Dunkerque. El propio Toland escribió que una vez logrado el cerco sobre la ciudad, “A la mañana siguiente, 24 de mayo, Hitler vio a Rundstadt y a su estado mayor en el cuartel general de vanguardia del Cuerpo de Ejércitos A. Muy animoso, el *Führer* predijo que la guerra terminaría en seis semanas. *Luego quedaría libre el camino para un entendimiento con los ingleses. Todo lo que él quería de ellos era el reconocimiento de la posición alemana en el continente.*”¹³

Los jefes de las divisiones blindadas no lograban terminar de entender por qué no recibían la orden de arrasar a los ingleses. Toland cuenta que “a la una menos cuarto de la tarde fue emitida la orden de hacer alto al Cuarto Ejército en nombre del *Führer*. Esa noche, cuatro divisiones blindadas se detuvieron en el canal A. Las tripulaciones de los tanques quedaron atónitas. De la orilla opuesta, nadie hacía fuego. Frente a ellos se podían distinguir las pacíficas cúpulas y agujas de Dunkerque. ¿Se habían vuelto locos los de Operaciones? Los comandantes de división estaban todavía más sorprendidos. Sabían que podían tomar Dunkerque con muy poca dificultad, puesto que los ingleses todavía estaban luchando desesperadamente en Lila (Lille). ¿Por qué no se les permitía apoderarse del último puerto de escape hacia Inglaterra? El jefe de Estado Mayor del Ejército, Halder, estaba indignado. ‘Nuestra ala izquierda, consistente en fuerzas blindadas y motorizadas’, escribió en su diario, ‘será de ese modo detenida por orden directa del *Führer*. ¡La tarea de acabar con los ejércitos cercados quedará a cargo de la *Luftwaffe* (...)!’. Los comandantes de tierra reiteraron la solicitud de avanzar sobre Dunkerque con tanques e infantería, pero Hitler no quiso escucharlos”.

Después de relatar —basándose en las versiones conocidas— algunos pormenores de la intacta evacuación, las acciones heroicas de los británicos y los supuestos errores de cálculo y percepción de los nazis, finalmente Toland vuelve a la sensatez:

“Extrañamente, la prolongada evacuación no parecía molestar a Hitler. Daba la impresión de que no le importase. Mientras Brauchitsch y Halder buscaban frenéticamente medios de detener el flujo incesante hacia Inglaterra, el *Führer* reaccionaba con vacilación, casi con indolencia. Fueron los comandantes quienes agitaron los brazos en torno a la mesa de conferencia durante aquellos días, no él. (...) En ambos bandos hubo muchas especulaciones tratando de explicar la extraña conducta de Hitler. ¿Por qué dio a Göring licencia para bombardear al ejército rodeado ‘para darles una

lección’, y luego ayudó aparentemente a su huida al no actuar con energía? Sus propias palabras solo sirvieron para aumentar la confusión. A su ayudante naval le dijo que había esperado que la BEF (Fuerza Expedicionaria Británica) lucharía hasta el último hombre, como habían hecho en su guerra, por lo que pensó contenerlos hasta que se les agotaran las municiones y ganar así una masa de prisioneros para usarla en las negociaciones de paz. Pero aunque esta estrategia fracasó —si es que fue su estrategia— y casi ningún británico fue capturado, no mostró signos de cólera, ni siquiera de petulancia. Una variación sobre este tema fue su comentario a Linge, cuando recorrían las playas de Dunkerque llenas de hoyos, sembradas de libros, fotografías, zapatos, fusiles, bicicletas y otros objetos abandonados: ‘Siempre es bueno permitir que un ejército derrotado regrese a su casa para mostrar a los civiles la paliza que sufrieron’, dijo. También a Bormann le dijo que había perdonado deliberadamente la vida a los ingleses. ‘Churchill fue incapaz de apreciar el espíritu deportivo que yo demostré al abstenerme de crear una brecha irreparable entre los británicos y nosotros’, dijo. Los militares, incluso todos los ayudantes, sonreían ante los que creían que el *Führer* había actuado motivado por consideraciones políticas o humanitarias. ‘Que Hitler dejó escapar deliberadamente a los ingleses pertenece al reino de la fábula’, comentó Puttkamer. Otros, igualmente allegados a Hitler, estaban seguros de que su afecto hacia los ingleses lo había impulsado a la piedad. ‘La sangre de cada uno de los ingleses es demasiado valiosa para ser derramada’, le dijo a Frau Troost. ‘Nuestros dos pueblos son uno solo racial y tradicionalmente. Esta ha sido siempre mi forma de pensar, aun cuando nuestros generales no puedan comprenderlo’. Observadores extranjeros muy competentes asignan cierto crédito a esta teoría. Francois Poncet, por ejemplo, estaba convencido de que Hitler no quería hacer la guerra contra los ingleses, sino, solamente, neutralizarlos”.

Los interrogantes y los testimonios aportados por Toland siguen suscitando

todavía apasionadas discusiones. ¿Por qué detuvo Hitler a sus fuerzas terrestres? ¿Quería mantener intactas sus unidades y sus Panzers para librar la batalla definitiva en Francia? ¿Por promesas ampulosas de Göring, o para intentar un acuerdo con Inglaterra? Lo que sí es seguro es que el Alto Mando de la Wehrmacht apoyó entonces la decisión.

Para demostrar la existencia del acuerdo por los hechos resta señalar las excusas esgrimidas por los nazis para justificar la inacción de sus sumergibles en la zona del canal. Tanto la *Luftwaffe* como la fuerza de submarinos constituían la columna vertebral del sistema de ataque y defensa ideado por los alemanes. Poseían un tipo de submarinos de alcance relativamente corto, denominado Tipo II, muy aptos para operar en la zona. Habrían logrado, sin mayores problemas, atacar y hundir a la totalidad de los barcos británicos empeñados en la maniobra.

La inactividad de las fuerzas submarinas llamó por supuesto la atención de los militares de todo el mundo. Cuando escribió sus memorias quien era por entonces jefe de la flota submarina, Karl Dönitz responsabilizó infantilmente su pasividad a una presunta “falla en los torpedos”, más específicamente a las llamadas espoletas magnéticas. Agrega que sus fuerzas habían quedado psicológicamente muy afectadas por el problema de los torpedos, que según su versión estallaban antes o después del blanco. Se trata de una excusa sin dudas pueril ya que los sumergibles podían utilizar las clásicas espoletas de contacto que se habían utilizado con enorme éxito desde la Primera Guerra Mundial.

En 1977 vivía con mi mujer en la ciudad catalana de Banyoles —por entonces Bañolas—, uno de los puntos donde el general José de San Martín había actuado para el ejército español intentando romper el sitio de las fuerzas de Napoleón sobre la ciudad de Gerona, hoy Girona.

Por las vueltas del destino, vivían también en Bañolas algunos amigos de

la infancia como Mario Hermida y Alberto Rachich. Conversábamos una noche en la plaza medieval de la ciudad, cuando Mario Hermida propuso un viaje a Boulogne sur Mer, a la casa donde el general San Martín había muerto en 1850. Con un plano organizamos el recorrido que incluiría Gerona, París, Lille, Dunkerque y luego Boulogne sur Mer por la costa. Hermida dijo que pasaríamos por los lugares desde donde “habían huido los ingleses como ratas”.

Por una u otra razón el viaje se pospuso, aunque en aquellos días Hermida consiguió un trabajo temporario en Francia, en una bodega de la región de Cognac. Como estábamos de vacaciones decidimos acompañarlo, ya que se ofrecía empleo para cinco personas. Bajo las instrucciones de *monsieur* Henry, básicamente debíamos estrujar uvas en una prensa y luego canalizar el jugo hacia enormes toneles donde se realizaba la primera fermentación. Al finalizar el trabajo, que duró poco más de quince días, fuimos agasajados por el dueño de la finca con una cena de despedida.

Hermida volvió en esa ocasión sobre Dunkerque y Boulogne sur Mer, a la consabida huida de los ingleses. El dueño del viñedo, un hombre de mundo que tenía tal vez 70 años, nos dijo serenamente que no había sido una huida sino un traslado acordado, un pacto entre Hitler y los británicos, a costa de Francia. Según *le patron*, como lo llamaban los técnicos y *monsieur* Henry, las tropas alemanas habrían podido destrozarse a los sitiados en pocas horas sin demasiado esfuerzo. No tenían municiones ni elementos para defenderse de los tanques que rodeaban Dunkerque.

Dijo que los vuelos enemigos eran tan solo intimidatorios, y que arrojaban bombas lejos de las aglomeraciones de soldados. Él estaba entre ellos como oficial francés. Hubo algunas escaramuzas, cayó tal vez un puñado de aviones, pero no más que eso. Los franceses, incluido *le patron*, no podían comprender la impunidad con que se desplazaban las naves británicas por el

Canal, sin preocuparse por la presencia de submarinos o aviones alemanes. En cuanto arribaron a las costas británicas, las tropas francesas —tal vez unos 50.000 hombres según su apreciación— fueron devueltas a Francia casi de inmediato. Los desembarcaron sin armas en diferentes puntos de la costa. El resto de los empleados respaldó los dichos de *le patron*, y también sus posteriores expresiones poco amistosas sobre los británicos.

Mientras volvíamos a España discutimos la versión francesa de Dunkerque. Ellos habían estado allí, fueron testigos de los hechos, pero a nosotros el relato nos resultaba increíble pues las versiones oficiales hablaban de un milagro, pero no de un pacto. Los medios documentales hoy disponibles prueban que el dueño de la finca francesa había dicho la verdad.

Una vez completada la invasión a Europa Occidental en Francia, el Reino Unido quedaba completamente inerte frente a un continente que le resultaba hostil. Toda Europa continental estaba bajo el dominio de los países del Eje, sin excepciones. Europa Oriental estaba en manos de los soviéticos, hasta entonces aliados de los nazis, al menos en la invasión a Polonia. Los pocos presuntos neutrales eran por fuerza progermanos.

Para el Reino Unido el panorama resultaba poco menos que desolador. Sin lugar a dudas acordaron entonces con Hitler el retiro de las tropas de Dunkerque. Tal situación les permitiría ganar tiempo para rearmarse y organizar la defensa de la invasión que más temprano que tarde deberían soportar. A cambio, los generales alemanes dispondrían de importantes recursos para finalizar el ataque a Francia. Hitler razonó que las fuerzas que cruzaban el canal y que poco antes habían sido fácilmente derrotadas, no significarían en el futuro un enemigo de peso. En cambio las consideraba una prenda de paz, una demostración concreta de su buena voluntad con los británicos que en algún momento podría serle útil.

Por supuesto el pacto debió ocultarse a todo el mundo, especialmente a los

franceses, que sin embargo sospecharon siempre un acuerdo secreto a sus espaldas. A propósito, el falso relato de Churchill sobre la batalla aérea en Dunkerque pretende entre otras cosas atenuar las diferencias entre franceses y británicos, aunque los hechos estaban a la vista: casi de inmediato, miles de franceses evacuados al Reino Unido fueron devueltos nuevamente a su tierra, abandonados a su suerte en diferentes puntos de la costa, desarmados, listos para ser capturados por los nazis. Se trataba de la parte siniestra del pacto Hitler-Churchill, que no incluía la salvaguarda del ejército aliado continental. Muchos franceses fueron fusilados, mientras que la mayoría terminó como mano de obra esclava en campos de concentración.

Churchill era un hombre sin escrúpulos. Por qué iba a preservar ahora la vida de los franceses, si en repetidas oportunidades había sacrificado a sus propias fuerzas. Durante la Primera Guerra Mundial dispuso el desembarco en Gallipoli, una carnicería de la que fue responsable y con la que sus enemigos políticos lo perseguirían toda su vida. Antes, como primer lord del Almirantazgo había ordenado a la fuerza naval británica con base en Malvinas atacar, en clara inferioridad, a las naves germanas del vicealmirante Maximilian von Spee en Coronel. Tan seguro estaba de la derrota el almirante británico Christopher Cradock, que antes de zarpar enterró en las islas sus condecoraciones para que no cayeran en manos del enemigo. Como todo hombre de valor, murió en el encuentro. Churchill sabía que con el sacrificio de estos hombres lograría el tiempo que necesitaba para enviar fuerzas modernas que pudieran oponerse a Von Spee. El sacrificio de Cradock y sus hombres, al demorar a la flota alemana, permitió la posterior victoria de las fuerzas navales británicas en la denominada Batalla de las Falklands. Como los franceses de Dunkerque, como los polacos, Cradock fue un peón sacrificable en el ajedrez de Churchill.

Sin embargo, la canallada de Dunkerque sirvió de poco, pues la paz que Churchill había prometido a cambio de la evacuación de sus fuerzas no se

cumplió, enfureciendo al *Führer*, que había encontrado en el mandatario inglés la horma de su zapato. El asunto resultaba crucial para Hitler en tanto retrasaría el plan de invasión a la Unión Soviética al menos un año, en el mejor de los casos. Si bien las conversaciones y ofertas por obtener la paz con los británicos se mantendrían, la hostilidad de Churchill, que prometía a su pueblo “sangre, sudor y lágrimas”, evidenciaba que solo pactaría seriamente cuando la situación fuese desesperada, tanto desde el punto de vista militar como político. El pacto de Dunkerque —pronto papel mojado, tanto para Hitler como para Churchill— entregaba a Francia sin más trámite, pero su total ocupación consumiría a los alemanes un tiempo precioso que permitiría a las fuerzas británicas reorganizarse y prepararse para la defensa de las islas. Por ahora Gran Bretaña solo estaba ganando tiempo mientras intentaba a la vez involucrar a los Estados Unidos en el conflicto. Cada minuto contaba.

Así presentadas las cosas, una vez ocupada Francia, con nuevas bases en su poder, Hitler no tuvo más opción que ordenar los preparativos para León Marino, nombre de la operación para invadir el Reino Unido, antes de iniciar cualquier acción en el que luego se denominaría Frente Oriental.

De ese modo comenzó la Batalla de Inglaterra: día y noche comenzaron a caer incesantemente las bombas alemanas sobre Londres, al tiempo que la flota de submarinos se incrementaba hasta el límite de lo posible para hostigar a la flota británica en todos y cada uno de los océanos.

Hitler ciertamente presionaba, pero ni aun durante esta etapa álgida, ni antes ni después de sus furiosos ataques sobre las islas dejó de intentar un acuerdo con los británicos.

Por lo pronto, en el período inmediato a la declaración de guerra en 1939 no se registraron, salvo en el mar, ataques masivos entre Francia, el Reino Unido y Alemania. Hubo en cambio incesantes contactos entre alemanes y

británicos pues Hitler no podía emprender la declarada expansión hacia el este con un frente occidental abierto y peligroso. Muchas fueron iniciativas individuales, meros actos de buena voluntad para conseguir accesos a las altas esferas políticas, pero otras se realizaron en secreto al más alto nivel. Ese acuerdo, si se conseguía, debía guardar las apariencias. El Reino Unido no podía aparecer cediendo nada y Alemania tampoco. El asunto era complejo pero no imposible, si se considera que a pesar de estar circunstancialmente enfrentados, el enemigo común era sin dudas la Unión Soviética. En principio, el fascismo de Hitler y Mussolini representaba una suerte de escudo protector contra el peligro rojo que amenazaba derramarse por todo el continente.

Hacia 1939 el pacto germano-soviético sorprendió al mundo, aunque de todas formas los políticos sabían que ese acuerdo no duraría para siempre. Enfrentar a los bolcheviques era una hipótesis de conflicto cierta para la inteligencia británica, y si las aspiraciones continentales de Hitler provocaron un cambio en la apreciación de los hechos, todos absolutamente sabían que, si llegaba a consumarse, sería un enfrentamiento transitorio.

En ese contexto, los contactos germano-británicos fueron permanentes antes, durante y después de los bombardeos sobre Londres y el acoso a la flota británica. En *El enigma Hess* (2004) Martin Allen menciona al menos seis eventos oficiales secretos, algunos de los cuales serán tratados cuando se analice el controvertido vuelo de Rudolf Hess a Escocia: Dahlerus, Venlo, Windsor, Wiessauer, Operación HHHH y Schacht.

Inicialmente el *Führer* ofreció acuerdos desde una posición de fuerza, pero a medida que los acontecimientos comenzaron a resultarle adversos, fue mesurando las demandas hasta transformar sus exigencias en pedidos de clemencia para Alemania. Al respecto pueden mencionarse dos pactos cerrados hacia el final de la guerra, por los cuales Hitler rindió sus ejércitos en el norte de Alemania y en Italia a los Aliados Occidentales, evitando de

ese modo caer prisioneros del arrollador avance ruso. Por otra parte el acuerdo sobre la permanencia de Alemania como Estado independiente, aunque dividido, evitó el avance soviético sobre Occidente.

Quienes participaron de esas negociaciones escribieron sus memorias: en el norte actuó el conde sueco Folke-Bernadotte, presidente de la Cruz Roja de su país. Relata su experiencia en *El Final* (1945), libro que fue rápidamente censurado en la República Argentina y del que existen pocos ejemplares. Tan importante como *El Final* resulta *The secret surrender*, de Allen Dulles. Luego de esos pactos con Hitler, Dulles sería nombrado director de la CIA, mientras que su hermano John Foster Dulles fue nombrado secretario de Estado durante la administración del presidente Dwight D. Eisenhower entre 1953 y 1959.

Mientras hostigaba a Londres, Hitler analizaba sus opciones: había finalizado la etapa de ocupación de las grandes potencias militares del continente, el Reino Unido quedaba aislado, pero demoraba la proyectada invasión a la Unión Soviética. En el actual estado de cosas su principal obsesión, el abastecimiento de petróleo quedaba por el momento satisfecha. Si no continuaba expandiendo la guerra por otros frentes, el petróleo rumano sumado al combustible sintético producido por la Farben garantizaba el abastecimiento. Además el transporte de petróleo era seguro, por ferrocarril o por barcas de navegación fluvial, fuera del alcance británico.

Todavía resultaba posible pactar con Churchill cuestiones no menos importantes. La primera opción consistía en obtener carta blanca para invadir a la Unión Soviética. Para ello debía asegurarse de que el Reino Unido no invadiría Francia cuando sus tropas se dirigieran hacia las estepas del Este. Si el ataque se producía, el flanco occidental del Tercer Reich quedaría desguarnecido mientras el grueso de sus ejércitos estaría luchando a miles de kilómetros de Berlín. No había forma de trasladar rápidamente fuerzas de

combate para cubrir un nuevo frente situado demasiado lejos. Cada desplazamiento se realizaba en ferrocarriles por ramales ya abarrotados de convoyes acarreando toda clase de materiales.

Como opción de máxima Hitler acunaba la posibilidad de un ataque conjunto a la Unión Soviética. Con Churchill en el gobierno, un furioso anticomunista, no era imposible. Von Ribbentrop y Churchill ya lo habían discutido antes.

Pero no solo Hitler tenía opciones de maniobra. Otros países, aunque no muchos, podían aún tomar algunas iniciativas, o al menos abrigaban expectativas.

Churchill mantenía sus esperanzas en la postergada participación activa de los Estados Unidos en el conflicto bélico, aun a riesgo de que eso significara, tal como Hitler le había advertido, la pérdida de su imperio a manos de los americanos. Pero mientras los Estados Unidos no entraran en guerra, cada hora que los ingleses ganaban significaba una mejor preparación de la defensa, mayor producción de armamento, más horas de práctica para sus pilotos, adecuado adiestramiento de la población ante una posible invasión.

Si Alemania atacaba a la Rusia soviética, durante algunas semanas habría tranquilidad suficiente como para restañar las heridas, pero al mismo tiempo —y ese dato desvelaba a Churchill— una victoria alemana sobre los rusos significaría la pronta caída de Medio Oriente, la pérdida de las reservas de petróleo, y la obligación de enfrentar al Eje en dos continentes.¹⁴

Gran Bretaña había replegado sus fuerzas en territorio propio desde Dunkerque, pero en el mar los enfrentamientos eran importantes. El Almirantazgo se había propuesto aniquilar a la flota alemana de superficie desde 1939, una Guerra Relámpago versión británica tanto sobre los barcos germanos de guerra como contra los mercantes. Si bien Alemania poseía en los territorios conquistados casi todos los recursos necesarios, dependía

todavía de algunas importaciones críticas. Ese tráfico fue cortado casi de inmediato. Los británicos esperaban a las naves de transporte a la salida de los puertos y las hundían sin miramientos.

Los nazis basaban su estrategia en la flota de sumergibles, dispuesta a cortar el tráfico marítimo con los puertos del Reino Unido. Tal como había sucedido en la Primera Guerra Mundial, tuvieron mucho éxito al comienzo de sus actividades por la dificultad para ubicar en alta mar a los submarinos, hasta que el sonar —Asdic para los británicos— fue suficientemente perfeccionado.

Como los planes de desarrollo de Alemania se cimentaban en el autoabastecimiento, y estaban en marcha desde mucho antes de la llegada de Hitler al poder, la situación no resultaba del todo crítica para los nazis, al menos no tanto como para los británicos que dependían de importaciones de todo tipo, desde alimentos hasta minerales y pertrechos bélicos. De hecho, las acciones de las flotillas de submarinos nazis estuvieron a punto de paralizar el reino en varias etapas del conflicto.

Ya se ha mencionado que hacia 1940 Alemania había alcanzado el autoabastecimiento energético gracias al petróleo rumano, a las reservas de los países expoliados y a las plantas de combustibles sintéticos. Si el *Führer* se hubiera inclinado por mantener el statu quo, tal vez habría cambiado el curso de la historia. Sin embargo es visible que Hitler se había entusiasmado con las aventuras continentales. De tal modo —como se ha verificado en los juicios contra la IG Farbenindustrie AG—, fogueado por los directivos de la empresa, se propuso obtener el control del petróleo caucásico, decisión que marcó el inicio del fin del Tercer Reich. Pero no solo cometió errores relativos a las fuerzas terrestres sino que, como todo improvisado, jamás se preocupó por las cuestiones náuticas, pese a que Guillermo II había explicado la necesidad de poseer una flota poderosa, a todos los efectos.

Los británicos la tenían pero estaba muy lejos de ser invencible. De hecho, para evitar la derrota debieron solicitar a los Estados Unidos viejos destructores de la Primera Guerra Mundial. Los barcos de guerra alemanes eran modernos pero escasos para enfrentamientos flota a flota. En tal circunstancia se los destinó a vagar por los mares como acechadores del tráfico marítimo, tarea que a todas luces correspondía a los sumergibles.

Al analizar la suerte del acorazado *Admiral Graf von Spee*, hundido en la denominada Batalla del Río de la Plata, se vuelven evidentes las fallas que llevarían a las fuerzas alemanas a su derrota en el mar.

En primer término los corsarios, que actuaban en solitario, deberían haber navegado con el apoyo de un par de sumergibles. Neutralizar esa combinación habría obligado al Reino Unido a movilizar flotas completas y, especialmente, sus pocos portaaviones. Todo para controlar a un pequeño aunque bien armado acorazado. La Argentina constituía al respecto un problema grave, ya que pese a los ruegos británicos, consideraba a los submarinos, mientras navegaran en superficie y enarbolando bandera, navíos comunes. Por lo tanto podían abastecerse en sus puertos. El abastecimiento desde barcos de superficie resultaba imposible, ya que los británicos poseían en puertos sudamericanos gran cantidad de espías que informaban en detalle cada movimiento. Así capturaron al *Ussukuma*, cuya función era abastecer al necesitado *Graf von Spee* que no tenía una gota de combustible. Había vencido en el combate a las naves británicas que lo habían perseguido, pero no pudo terminar la tarea debido al peligro de quedar al garete. De más está decir que estos barcos llevaban catapultas con aviones inadecuados. De haberse estudiado estos aspectos con más seriedad, la guerra en el mar se habría complicado para los británicos.

Pero la actitud de Hitler hacia su Marina de Guerra —una enorme usina de consumo de combustible según su concepto— fue en el mejor de los casos prescindente. Virtualmente la *Kriegsmarine* fue abandonada a su suerte y,

como se verá, incluso traicionada o sacrificada como moneda de cambio.

Los misteriosos hundimientos del *Hood* y del *Bismarck*

Desde hacía casi un año, desde Dunkerque, la *Luftwaffe* estaba bombardeando el Reino Unido, pero a pesar de los daños Churchill no estaba escuchando las propuestas de paz de Hitler. De todos modos las pérdidas habían sido grandes para ambos contendientes: las bombas incendiarias devastaban Londres, las ciudades ardían, pero los nazis sacrificaban en cada incursión decenas de aviones y pilotos. Entre el 10 de julio de 1940 y el 31 de octubre de 1940, cuando finalizó la primera ofensiva, los nazis habían perdido en la Batalla de Inglaterra cerca de 1800 aviones, y los británicos unos 900. Una clara victoria inglesa. Si la operación destinada a eliminar a la Fuerza Aérea Real había fracasado, ya no podría concretarse León Marino, es decir, la proyectada invasión del Reino Unido. Por esa derrota Hitler comenzó a descreer seriamente en las promesas de Göring y de la *Luftwaffe*, pero lo peor era que se retrasaban en al menos un año los planes para el Frente Oriental.

Cuando los bombardeos ya no pudieron efectuarse durante el día, en septiembre de 1940 comenzó una etapa de la guerra aérea conocida como *Blitz nocturno*. Estos ataques eran realizados bajo determinadas condiciones climáticas: a la luz de la luna el Támesis parecía una cinta plateada. Los bombarderos seguían esa huella, y cuando creían estar sobre Londres, totalmente a oscuras, lanzaban sus bombas.¹⁵

Hasta entonces la *Luftwaffe* había sido decisiva como parte indisoluble de la *Blitzkrieg*, pero el Blitz aéreo de 1940 no había conseguido los objetivos previstos. Causó infinitos daños humanos y materiales a los británicos, pero a costa de pérdidas de tripulaciones y material insoportables en el largo plazo.

Si el Blitz aéreo no había sido suficiente, Alemania decidió entonces atacar a los británicos donde más les dolería: en el mar. Los submarinos habían logrado limitar, y mucho, la producción del Reino Unido, pero hacia la segunda mitad de la primavera de 1941, con los planes de invasión a la Unión Soviética a toda marcha, había que presionar a Londres con una demostración de poderío náutico.

Durante el Blitz marítimo de mayo los submarinos alemanes hundieron 66 barcos aliados —370.000 toneladas y con carísimos pertrechos—, en su gran mayoría británicos. A esa altura de los acontecimientos se hacía evidente que, de no aceptar un acuerdo, la flota británica desaparecería completamente en un par de años.

Para profundizar la efectividad de la fuerza naval alemana, a partir del 8 de abril de 1941 el almirante Erich Raeder, comandante en jefe de la *Kriegsmarine*, ordenó un cambio de estrategia fundamental: a partir de entonces se combinaría el accionar de fuerzas de superficie con submarinos. Si bien el jefe de la flota submarina Karl Dönitz se adjudica esa nueva disposición estratégica, lo cierto es que la decisión fue de Raeder.

Apoyar con submarinos a las fuerzas de superficie podría ser determinante, sobre todo si se considera la notoria inferioridad alemana respecto de la flota británica, la carencia de portaaviones, y que las unidades de calidad del Reich apenas alcanzaban una decena. A partir de la acción conjunta, los cañones de los acorazados y cruceros alemanes podrían mantener fuera de acción a los destructores enemigos, encargados de dar caza a los submarinos.

La primera operación combinada incluía al acorazado *Bismarck*, buque insignia de la flota, al crucero *Prinz Eugen* y a un número discutido de sumergibles. Según lo planeado, el acorazado y el crucero debían atraer a la flota británica hacia una zona de concentración de sumergibles, donde sería atacada. El almirante Günther Lütjens estaba al mando de la flota, Ernst Lindemann era el capitán del *Bismarck* y Helmut Brickmann, del *Prinz*

Eugen.

La misión despierta sospechas desde su mismo inicio. Por lo pronto, cuando el almirante Raeder ordenó la partida del *Bismarck* y del *Prinz Eugen* hacia el Atlántico, las naves no estaban aún suficientemente alistadas, y Raeder lo sabía.

Según cuenta la historia, al cruzar el Canal de Dinamarca, entre Islandia y el Reino Unido, fueron detectados por la flota británica encabezada por los acorazados *Hood* y *Prince of Wales*. Las pesadas municiones de los barcos británicos comenzaron a caer a metros de las naves nazis, o apenas sobre ellas, pero pese a los pedidos desesperados de los directores de las torres de tiro por responder al ataque, el almirante Lütjens mantuvo un extraño silencio. A toda la tripulación le pareció que Lütjens estaba esperando que los británicos hundieran las naves.

El barón Von Müllenheim-Rechberg, cuarto director de tiro de la nave y autor de *Acorazado Bismarck, relato de un sobreviviente*, relata que el director de tiro del *Bismarck*, capitán de corbeta Adalbert Schneider, solicitó insistentemente permiso de Lütjens para abrir fuego, pero solo obtuvo por respuesta el silencio del almirante, mientras los proyectiles británicos se acercaban peligrosamente. A las 5.55 el capitán Lindemann de hecho se amotinó: exclamó por los micrófonos abiertos del puente de mando acorazado: “¡No voy a permitir que ejecuten el buque bajo mis plantas! ¡Permiso concedido!”. Los cañones de las dos naves alemanas ignoraron al *Prince of Wales* y se centraron en el *Hood*, la nave de mayor prestigio de la *Royal Navy*.

Según diversos y poco confiables relatos, las bombas del *Bismarck* destruyeron primero al *Hood* y luego averiaron seriamente al *Prince of Wales*, que comenzó a huir maltrecho.

En ese momento, dice Von Müllenheim-Rechberg, se produjo un segundo y violento encontronazo entre Lütjens y Lindemann, ya que Lindemann

ordenó la lógica persecución del *Prince of Wales* para hundirlo, pero el misterioso Lütjens ordenó detener la persecución.

Extrañamente, y pese a que el silencio de radio era fundamental para no ser detectados, los buques alemanes comenzaron a irradiar largos documentos sobre el extraño suceso. Los británicos volvieron a ubicar al *Bismarck* dirigiéndose ahora a las costas francesas. Antes de que alcanzara ese refugio seguro el grueso de la flota inició la persecución, que intentaba cercarlo por todas las direcciones posibles.

Se presentaba por fin, cerca de las costas francesas, la planeada oportunidad para deshacerse de una sola vez de gran parte de la flota británica. Habría bastado que el almirante Raeder y el jefe de la flota de submarinos Karl Dönitz ordenaran la ofensiva masiva de sumergibles, y que hiciera lo propio el comandante de la fuerza aérea Hermann Göring. Los buques enemigos estaban a menos de una hora de vuelo.

Pero así como antes Lütjens, ahora Göring, Raeder y Dönitz abandonaron no solo la posibilidad de atacar a la flota enemiga, sino que tampoco socorrieron al *Bismarck* en aprietos.

El 27 de mayo de 1941, el *Bismarck* se hundió a solo 300 millas de la costa francesa bajo dominio absoluto de la flota submarina y aérea de Hitler. Se alegó que la flota británica lo había acribillado a último momento con infinitos impactos de cañones y torpedos. De los más de 2000 hombres del *Bismarck* solo se salvaron 115, de los cuales 110 fueron hechos prisioneros. El resto no fue socorrido ni por los británicos ni por el alto mando alemán.

¿Abandonaron las fuerzas nazis al acorazado? ¿Por qué?

Para responder ese interrogante será necesario analizar previamente un suceso clave y entre los más controvertidos de la Segunda Guerra Mundial: hacía dos semanas que Rudolf Hess, una figura clave en la estructura política del Reich, tal vez el hombre más cercano a Hitler, había alcanzado suelo británico en un vuelo nocturno secreto.

El vuelo de Rudolf Hess

Durante meses Hess había estado preparando el viaje. Era quizás el hombre en el que Adolf Hitler más confiaba, y por eso lo había elegido personalmente como su enviado al Reino Unido. Desde los comienzos de su carrera política el consumado piloto era posiblemente uno de los pocos, muy pocos, confidentes del *Führer*. De hecho, mientras estuvieron encarcelados en Langsberg Hess había colaborado con Hitler en la escritura de *Mi Lucha*.

Era mayo de 1941 y Barbarroja, es decir la invasión a la Unión Soviética, debía comenzar a más tardar el 21 o 22 de junio, durante el comienzo del verano. Si los ingleses no se rendían era indispensable intentar un pacto de no agresión, o un armisticio. En caso contrario Alemania se obligaría a enfrentar una guerra en dos frentes, una empresa de éxito improbable, más bien imposible. El vuelo de Hess no era entonces un asunto menor. El futuro de Alemania estaría en sus manos. Pero el recuerdo de Dunkerque trababa las cosas. Ni Churchill confiaba en Hitler, ni el *Führer* en su par británico. Las tratativas no finalizaban nunca, y todavía faltaba el visto bueno del Reino Unido para el vuelo y el posterior encuentro entre el enviado personal de Hitler y Churchill.

Sabía Hess que cualquier cosa podía sucederle una vez que aterrizara en suelo británico: tal vez se convertiría en héroe, quizá terminaría sus días encarcelado o fusilado.

El 10 de mayo, seguramente como un modo de forzar las negociaciones, se ordenó uno de los ataques aéreos más demolidores y violentos entre los muchos que Londres tuvo que soportar. Algunos grupos aéreos ya estaban siendo trasladados hacia el este para Barbarroja, pero los que seguían operando en el oeste debieron realizar innumerables salidas ese día.

Al anochecer, por fin recibieron en Berlín la señal británica que tanto esperaban. Rudolf Hess debía partir de inmediato hacia Escocia, donde lo

estarían esperando.

Las versiones sobre lo que sucedió a partir de entonces son, una vez más, infinitas. La mayoría deriva sin embargo de la historia oficial escrita por Churchill:

“El ataque más severo fue el último. El 10 de mayo de 1941 el enemigo regresó a Londres con bombas incendiarias. Ese ataque originó más de dos mil incendios, que no pudimos apagar debido a la destrucción de casi ciento cincuenta cañerías maestras de agua y a la marea baja en el Támesis.

“A las seis de la mañana siguiente cientos de incendios, de acuerdo con los informes, se hallaban fuera de control y cuatro todavía seguían ardiendo en la noche del 13. Fue el ataque más feroz de toda la *Blitzkrieg* nocturna que había afectado a cinco diques y setenta y un puntos clave, la mitad de los cuales eran fábricas. Salvo una, las principales estaciones ferroviarias permanecieron bloqueadas durante varias semanas y las rutas directas no estuvieron completamente abiertas hasta comienzos de junio. Más de tres mil personas resultaron muertas o heridas. También en otros aspectos la incursión resultó histórica. Destruyó la Cámara de los Comunes. Una sola bomba causó daños irreparables. Sin embargo, tuvimos la fortuna de que la Cámara estuviese desierta. Por otra parte, nuestras baterías y cazas nocturnos destruyeron dieciséis aeroplanos enemigos, la cifra más alta que habíamos logrado en la lucha nocturna y en gran parte frutos de nuestra labor del invierno en ‘la Guerra de los Magos’.

“Esto, *aunque nosotros no lo sabíamos*¹⁶ fue la bravata de despedida del enemigo. El 22 de mayo, Kesselring trasladó el cuartel central de su flota a Posen y a comienzos de junio toda la fuerza fue trasladada al este. (...)

“El sábado 11 de mayo yo estaba pasando el fin de semana en Ditchley. Durante la velada llegaban noticias de la recia incursión aérea sobre Londres la noche anterior. Nada podía hacer yo, de suerte que decidí presenciar un film de los hermanos Marx que los dueños de casa hicieron pasar. Salí dos

veces para obtener datos sobre los daños y me enteré de que eran muy serios. El divertido film seguía y me alegré de la distracción. Muy pronto un secretario me informó que alguien, en nombre del duque de Hamilton, deseaba hablar conmigo por teléfono. El duque era amigo personal mío y comandaba un sector de cazas en el este de Escocia, pero no podía pensar yo en ningún asunto que quisiese discutir conmigo y que no pudiese esperar hasta la mañana siguiente. Sin embargo, la persona que llamaba insistió en hablar conmigo, manifestando que era un asunto urgente y de extraordinaria importancia. Le pedí a Bracken que escuchase lo que tenía que decir. Luego de unos minutos Bracken me dijo que el duque de Hamilton tenía que transmitirme una llamada asombrosa. Por lo tanto, le pedí que viniese. Al llegar me dijo que un prisionero alemán, a quien había entrevistado a solas, dijo que era Rudolf Hess: ‘¡Hess en Escocia!’. Pensé que era una cosa fantástica. El informe, sin embargo, era exacto. No había duda de que Hess, el *Führer* interino, ministro del Reich sin cartera, miembro del Consejo Ministerial de Defensa del Reich, miembro del Consejo de Gabinete Secreto de Alemania y jefe del Partido Nazi había aterrizado solo en paracaídas cerca de la propiedad del duque de Hamilton en el oeste de Escocia.

“Piloteando su propio avión y vistiendo el uniforme de teniente aviador de la *Luftwaffe* había volado desde Augsburg y se había entregado. Al principio dio el nombre de ‘Horn’, y solamente después de su llegada a un hospital militar cerca de Glasgow, adonde había sido conducido a causa de pequeñas heridas que se había producido al caer, se supo quién era. Fue trasladado en diversas etapas a la Torre de Londres y de allí a otros lugares de cautiverio del país y permaneció aquí hasta el 6 de octubre de 1945, en cuya fecha se reunió nuevamente, esta vez en las celdas de Nürnberg, con aquellos de sus colegas que habían sobrevivido a la guerra y que fueron sometidos a juicio por los vencedores.

“Nunca asigné gran importancia a su evasión. Sabía yo que no tenía

relación alguna con la marcha de los acontecimientos. En toda Gran Bretaña, los Estados Unidos, Rusia y sobre todo en Alemania, el hecho produjo profunda sensación y se han escrito varios libros sobre el incidente y todos sus detalles. Solo haré aquí el que creo es el relato verdadero.

“Rudolf Hess era un hombre más bien joven y bien parecido a quien Hitler se aficionó y que llegó a ser un miembro íntimo de su Estado Mayor personal. Adoraba al *Führer* y sentía apasionadamente el problema mundial en juego. Cenaba en la mesa de Hitler, a menudo solo o con dos o tres personas más. Conocía y era capaz de comprender el pensamiento íntimo de Hitler —su odio a la Rusia Soviética, su deseo ardiente de destruir al bolcheviquismo, su admiración por Gran Bretaña, su deseo ferviente de ser amigo del Imperio Británico y su desprecio por la mayoría de los otros países—. Nadie conoció mejor a Hitler ni lo vio más frecuentemente en sus momentos de indiscreta expansión. Con el advenimiento de la guerra, hubo un cambio. Obligadamente la compañía de Hitler en las comidas se hizo más numerosa. De vez en cuando se admitían en su selecto círculo de poder arbitrario a generales, almirantes, diplomáticos y altos funcionarios. El *Führer* interino se sintió eclipsado. ¿Qué significaban las demostraciones partidarias ahora? Estas eran épocas de hechos, no de travesuras.

“Debemos descartar en cierta medida los méritos de su acción por ciertas huellas de celos que afectaban su naturaleza al descubrir que, bajo las condiciones bélicas, no desempeñaba ya su viejo papel de confidente amigo del amado *Führer*. He aquí, pensaba él, a estos generales y funcionarios que deben ser admitidos a la intimidad del *Führer* y que se agolpan a su mesa. Tienen que desempeñar sus papeles. Pero yo, Rudolph, mediante un acto de soberbia devoción sobrepasaré a todos y daré a mi *Führer* un tesoro y una calma más grandes que lo que todos ellos juntos puedan dar. Iré a hacer la paz con Gran Bretaña. Mi vida no es nada. ¡Cuán feliz soy de poder ofrendarla en aras de semejante esperanza! Tales estados de ánimo por

ingenuos que parezcan no eran ni malvados ni mezquinos.

“La idea que tenía Hess del escenario europeo era que Inglaterra había sido alejada violentamente de sus verdaderos intereses y política de amistad con Alemania, y sobre todo de su alianza contra el bolcheviquismo, por los traficantes de guerra, de los cuales Churchill era solo una manifestación superficial. Si solamente él, Rudolph, pudiera llegar al corazón de Gran Bretaña y consiguiera hacer creer a su rey cuáles eran los sentimientos de Hitler hacia ella, las fuerzas malignas que ahora gobernaban esta malaventurada isla y que tantas miserias le habían acarreado serían barridas. ¿Cómo podría sobrevivir Gran Bretaña? Francia se había ido. Los submarinos alemanes destruirían todas las comunicaciones marítimas y el ataque aéreo alemán pronto destruiría toda la industria británica y arrasaría las ciudades británicas. Mas, ¿a quién dirigirse? Estaba el duque de Hamilton que era conocido del hijo de su consejero político, Karl Haushofer. Sabía también que el duque de Hamilton era lord Steward. Un personaje semejante probablemente cenaría todas las noches con el rey y conversaría privadamente con él. Aquí había, pues, un canal de acceso directo.

“‘Al parecer’ —decía una noticia de la prensa alemana unos días después — ‘el miembro del Partido, Hess, vivía en un estado de alucinación como resultado del cual creía que podría lograr un entendimiento entre Inglaterra y Alemania... El Partido Nacional Socialista lamenta que este idealista cayera víctima de su alucinación. Esto, sin embargo, no tendrá ningún efecto en la continuación de la guerra en la que Alemania se había visto obligada a entrar’. Para Hitler el hecho resultaba embarazoso. Era como si mi leal colega, el ministro de Relaciones Exteriores, que era un poco menor que Hess, hubiera descendido con paracaídas de un Spitfire robado en los terrenos de Berchtesgaden. Sin duda, los nazis encontraron algún alivio en arrestar a sus ayudantes.

“Del Primer Ministro al Ministro de Relaciones Exteriores

“13 de mayo de 1941

“1. En general, va a ser más conveniente tratarlo (a Hess) como prisionero de guerra a cargo del Ministerio de Guerra y no del Ministerio del Interior; pero es menester tratarlo también como a una persona contra quien se pueden dirigir graves cargos políticos. Este hombre, al igual que otros dirigentes nazis, es un criminal de guerra en potencia y él y sus confederados pueden muy bien ser declarados fuera de la ley al finalizar la guerra. En este caso, su arrepentimiento podrá servirle de buena ayuda.

“2. En el ínterin hay que aislarlo estrictamente en una casa adecuada, no muy lejos de Londres, y realizar los mayores esfuerzos para estudiar su mentalidad y para sacarle todas aquellas informaciones que puedan tener alguna importancia.

“3. Habrá que velar por su salud y comodidad, proveyéndosele de alimentos, libros, elementos para escribir y recreación. No deberá tener contacto alguno con el mundo exterior ni recibir visitantes, excepto los autorizados por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Se designarán guardianes especiales. No deberá leer ningún diario ni escuchar radio. Deberá ser tratado con dignidad, como si se tratase de un general importante que ha caído en nuestras manos.

“Del Primer Ministro a sir Alexander Cadogan

“16 de mayo de 1941

“1. Le ruego que prepare un resumen completo de las conversaciones de las tres entrevistas de Hess, subrayando especialmente los puntos que yo mencionara en la declaración que preparé (para la Cámara), y que no leí. Se lo enviaré al presidente Roosevelt con un telegrama explicatorio.

“2. Aprobé la propuesta del Ministerio de Guerra de traer esta noche a Hess a la Torre mientras se prepara su lugar de confinamiento en Aldershot.

“De ex marino al presidente Roosevelt

“17 de mayo de 1941

“El representante del Ministerio de Relaciones Exteriores ha sostenido tres entrevistas con Hess.

En la primera entrevista, en la noche del 11 al 12 de mayo, Hess se mostró extremadamente voluble y realizó largas declaraciones con ayuda de notas. En la primera parte recapituló las relaciones anglo-alemanas durante los últimos años más o menos y estaba destinada a demostrar que Alemania siempre había tenido razón e Inglaterra había estado siempre equivocada. En la segunda parte recalcó la seguridad de la victoria alemana debido al progreso combinado de las armas submarinas y aéreas, a la firmeza del estado de ánimo alemán a la completa unidad del pueblo alemán detrás de Hitler. En la tercera parte bosquejó las propuestas para un arreglo.

“Hess manifestó que el *Führer* nunca tuvo designios contra el Imperio Británico, el cual quedaría intacto, salvo en lo que se refería a la devolución de las anteriores colonias alemanas, a cambio de la libertad de acción para él en Europa. Pero se agregaba la condición de que Hitler no negociaría con el actual gobierno de Inglaterra. Es esta la vieja invitación a que abandonemos a todos nuestros amigos con el objeto de salvar por el momento la mayor parte de nuestro pellejo.

“El representante del Ministerio de Relaciones Exteriores le preguntó si cuando decía que Hitler debía tener libertad de acción en Europa incluía a Rusia en Europa o en Asia. Contestó ‘en Asia’. Agregó, sin embargo, que Rusia tenía que satisfacer ciertas exigencias de Alemania, pero negó los rumores de que se estaba planeando un ataque contra Rusia.

“La impresión creada por Hess es que él ya había decidido en su fuero interno que Alemania debía ganar la guerra, pero veía que iba a durar un largo tiempo y que implicaría muchas pérdidas de vidas y una gran destrucción. Parecía tener la sensación de que si él lograba persuadir al pueblo inglés de que había una base para un arreglo, podría poner término a la guerra y evitar sufrimientos innecesarios.

“En la segunda entrevista, el 14 de mayo, Hess agregó dos nuevos puntos: 1. En cualquier arreglo de paz, Alemania tendría que apoyar a Reshid Alí, y asegurar la expulsión de los británicos de Irak. 2. La guerra submarina, con la cooperación de las fuerzas aéreas, continuaría hasta que se cortara en forma completa todo el abastecimiento a estas islas. Aun cuando estas islas capitularan y el Imperio continuara la lucha, el bloqueo de Gran Bretaña continuaría, a pesar de que ello significase que el último de los habitantes de Gran Bretaña muriese de hambre.

“En la tercera entrevista, el 15 de mayo, no surgió nada nuevo, salvo algunas observaciones despectivas sobre Norteamérica y el grado de ayuda que podrán proporcionarnos. Temo, en particular, que no esté lo suficientemente impresionado por lo que cree que sabe sobre los nuevos modelos y la nueva producción de aviones norteamericanos.

“Hess parece gozar de buena salud y no se muestra excitado y no se descubre ninguna señal ordinaria de locura. Afirma que su escapada es idea suya y que Hitler nada sabía a ese respecto. Si ha de creerse lo que dice, tenía la esperanza de entrar en contacto con miembros de un ‘movimiento de paz’ en Inglaterra, al cual prestaría su cooperación para desalojar al gobierno actual. Si es sincero, y si está cuerdo, es este un signo alentador de la ineptitud del servicio secreto alemán. No será objeto de malos tratos aquí, pero es de desear que la prensa no fantasee sobre él ni sobre su aventura.

No debemos olvidar que comparte la responsabilidad de todos los crímenes de Hitler y que es un criminal de guerra en potencia, cuyo destino dependerá

en última instancia de la decisión de los gobiernos aliados.

“Señor Presidente, hasta aquí los datos para su información. Nosotros pensamos que lo mejor es que la prensa haga comentarios durante un tiempo para tener a los alemanes en la duda. Los prisioneros alemanes de guerra en Inglaterra estuvieron muy inquietos con la noticia y no dudo que habrá profundos recelos en las fuerzas armadas alemanas por lo que Hess pueda decir.

“Las propias explicaciones de Hess a los médicos no arrojaron más luz sobre el asunto. El 22 de mayo su médico informó lo siguiente: dijo que estaba horrorizado por las recias incursiones aéreas contra Londres de 1940 y que odiaba el pensar en la matanza de niños y madres. Este sentimiento se intensificó al contemplar a su propia esposa e hijo y lo llevó a la idea de ir en la posición antibelicista que creyó existía en este país. Recalcó que no buscaba con este plan ninguna ventaja personal, sino que era un creciente impulso idealista.

“Con estos pensamientos en su mente le impresionó oír a Karl Haushofer expresar sentimientos similares y mencionar al duque de Hamilton como una persona de sentido común que debía sentirse horrorizada ante esta matanza absurda. Haushofer había observado, asimismo, que había visto tres veces a Hess en sueños piloteando un avión hacia no sabía dónde. Hess tomó estas observaciones, que venían de semejante figura, como un mensaje para dirigirse en avión hacia este país como emisario de paz a buscar al duque de Hamilton, quien lo conduciría a presencia del rey Jorge. El gobierno británico sería expulsado del poder y se instalaría en su lugar un partido deseoso de obtener la paz. Insistía en que no quería tener tratos con esa *clique* —los hombres que gobernaban el país—, que haría todo lo posible para frustrar sus intenciones, pero se mostraba vago respecto de qué hombres de Estado los reemplazarían y parecía estar extremadamente mal informado sobre los

nombres y la reputación de nuestros políticos... Relató cómo se acercó a Willy Messerschmitt y obtuvo facilidades para realizar vuelos a larga distancia dentro de Alemania para adiestrarse para su hazaña y cómo cuando estuvo preparado emprendió su viaje. Afirmó que no tenía cómplices y que demostró considerable habilidad en preparar el viaje, trazando él mismo la ruta y volando con una exactitud que le permitió aterrizar solo a diez millas de su destino, Dungavel.

“El gabinete invitó a lord Simón a entrevistarle y el 10 de junio tuvo lugar la primera entrevista. ‘Cuando el *Führer*’, manifestó Hess, ‘hubo llegado a la conclusión de que no podría prevalecer el sentido común en Inglaterra, procedió exactamente de acuerdo con la regla de conducta del almirante Fisher: «La moderación en la guerra es un desatino. Si golpeáis, hacedlo reciamente y en todos los sitios que podáis». Pero puedo afirmar que al *Führer* siempre le resultaba difícil dar las órdenes para estos (submarinos y aéreos) ataques. Le dolía profundamente. Sentía constante y amplia simpatía por el pueblo inglés, víctima de este método de librar la guerra... Manifestaba que aun en el caso de salir victoriosos, no se debía imponer severas condiciones a un país con el que se deseaba llegar a un acuerdo’. Luego la tónica de Hess: creía que si Inglaterra conocía este hecho sería posible que, por su parte, estuviera dispuesta a llegar a un acuerdo. ¡Si Inglaterra supiera lo bueno que Hitler era en realidad, seguramente desearía acceder a sus deseos!

“Se han dedicado numerosas y eruditas investigaciones médicas para determinar el estado mental de Hess. Era, por cierto, un neurótico, un esquizofrénico, que buscaba la paz en la persecución de poder y posición y en la adoración de un conductor. Pero era algo más que un caso clínico. Creía apasionadamente en su comprensión de la mente de Hitler. Si Inglaterra pudiera compartirla también, ¡cuántos sufrimientos podrían ahorrarse y cuán fácil resultaría llegar a un acuerdo! ¡Carta blanca para Alemania en Europa y

para Gran Bretaña en su propio Imperio! Otras condiciones de menor importancia eran la devolución de las colonias alemanas, la evacuación de Irak y un armisticio y paz con Italia. Como estaban las cosas, la situación de Inglaterra era desesperada. Si no accedía a estas condiciones ‘más tarde o más temprano llegará el día en que se vea obligada a acceder a ellas’. A esto replicó Lord Simón: ‘No creo que este argumento particular sea apropiado para el gabinete británico porque, como usted sabrá, hay mucho coraje en este país y no somos muy afectos a las amenazas’.

“Si se considera lo cerca que Hess estaba de Hitler, resulta sorprendente que no supiera, o que si lo sabía no revelara el inminente ataque a Rusia, para el cual se estaban llevando a cabo tan vastos preparativos. El gobierno soviético se hallaba sumamente intrigado por el episodio Hess y se tejieron numerosas teorías deformadas en su derredor. Tres años después, cuando visité Moscú por segunda vez, advertí la fascinación que el episodio ejercía sobre Stalin. Me preguntó mientras cenábamos, cuál era la verdad sobre la misión de Hess. Le conté en breves palabras lo que he escrito aquí. *Tuve la sensación de que creía que había existido alguna profunda negociación o complot para que Alemania y Gran Bretaña actuaran juntas en la invasión de Rusia, negociación que se había frustrado.* Recordando lo sensato que es me sorprendió encontrarlo tonto en este punto. Cuando el intérprete dijo claramente que no creía lo que yo había dicho, repliqué por intermedio de mi intérprete: ‘Cuando hago una exposición de hechos dentro de lo que sé, espero que se la acepte’. Stalin recibió esta respuesta algo abrupta con una afable sonrisa”.

Stalin, que era cualquier cosa menos tonto, tenía sobrados motivos para no creer en las explicaciones de su par británico. Tal como se apresura a resaltar Churchill, el duque de Hamilton se contaba entre sus amigos personales. El vuelo de Hess se dirigió hacia una de sus mansiones, conocida como

Dungavel House.

El decimocuarto duque Hamilton, nacido en 1903, perteneció a varias organizaciones de extrema derecha, entre ellas la *Nordic League* y la *Right Club*. Esta organización secreta estaba compuesta entre otros por William Joyce, Anna Wolkoff, Joan Miller, A. K. Chesterton, Francis Yeats-Brown, E. H. Colée, lord Redesdale, el duque de Wellington, el duque de Westminster, Aubrey Lees, John Stourton, Thomas Hunter, Samuel Chapman, Ernest Bennett, Charles Kerr, John MacKie, James Edmondson, Mavis Tate, el marqués de Graham, Margaret Bothamley, lord Sempill, el conde de Galloway, H. T. Mills, Richard Findlay y Serrocold Skeels, todos miembros conspicuos de la nobleza y la aristocracia inglesa.

En juicios secretos, algunos miembros fueron encontrados culpables de espionaje a favor de los nazis. Vale destacar la condena recibida por Anna Wolkoff, hija del almirante homónimo, agregado naval del zar Nicolás II en Londres. Un eslabón de importancia en el empuje de la IG Farben por recuperar los pozos caucásicos y en la creación del mito de la supervivencia de la gran duquesa Anastasia: para volver al estado anterior a la revolución bolchevique se necesitaba al menos un sobreviviente de la familia real. Con dinero y poder la mentira fue instalada.

El amigo de Winston Churchill era, entonces, un fascista. Como prueba innecesaria de esa relación cercana, reconocida por el primer ministro, puede agregarse que la noche del aterrizaje de Hess el duque sabía que Churchill se encontraba en la mansión de la familia Tree en Ditchley. Por obvias razones de seguridad, ese dato era un celoso secreto de Estado.

Escribe Churchill que el duque de Hamilton era además lord Steward: “Un personaje semejante probablemente cenaría todas las noches con el rey y conversaría privadamente con él. Aquí había, pues, un canal de acceso directo”. El título de lord Steward era sin dudas uno de los cargos más importantes de la nobleza británica. En efecto, el duque de Hamilton era uno

de los principales consejeros institucionales del monarca, y posiblemente la persona más cercana al rey Jorge. Es evidente que nadie se sintió traicionado por sus actos, ya que fue lord Steward hasta 1964 cuando fue reemplazado por Gerald Hugh Grosvenor, cuarto duque de Westminster.

Es decir que Hess, el confidente de Hitler, se dirigió a la casa del hombre de confianza del rey Jorge y amigo del primer ministro. Seguramente no estaría entonces tan loco, tal como insinuaron algunas versiones que circularon en esos días en Alemania y en el Reino Unido. Se lo presentó a la sociedad como un trastornado que había decidido por cuenta propia un arriesgado vuelo y una misión desquiciada. Churchill lo considera más bien un fundamentalista, un fanático celoso con un toque esotérico. El Tribunal Internacional de Nürnberg lo declaró sano, responsable de sus actos y por lo tanto apto para ser juzgado.

Hess perdió su libertad para siempre el mismo 10 de mayo de 1941, después de aterrizar en la pista de la Dungavel House. El éxito de sus negociaciones fue al mismo tiempo su condena, ya que la necesidad de mantener en absoluta reserva lo pactado en detrimento de la Unión Soviética impedía que fuese puesto en libertad. Durante los días en que se discutieron los términos del acuerdo permaneció detenido bajo fuerte custodia. Luego de la guerra fue trasladado a Alemania para su juzgamiento en Nürnberg. Mantuvo silencio. Condenado a prisión perpetua, fue confinado en el castillo-prisión de Spandau, Berlín. Pasó más de cuarenta y cinco años preso, veinte en la más absoluta soledad del lúgubre castillo. Los misterios que rodearon su vida se ratificaron en su última hora, el 17 de agosto de 1987, cuando fue encontrado muerto en su celda, con un cable de electricidad arrollado al cuello.

Churchill trató de restar importancia al vuelo de Hess: “Nunca asigné gran importancia a su evasión. Sabía yo que no tenía relación alguna con la marcha de los acontecimientos”, escribió, pero ante el silencio oficial era

previsible la ola de versiones que ese hecho desataría y que tanto lo asombró, según le escribe a Roosevelt, a quien de paso le sugiere cómo debía tratarse la noticia en la prensa, duramente censurada durante la guerra. Vaticinó además que el tema daría para largo, y no se equivocaba.

Martin Allen (2004) publicó la versión más reciente de los hechos, una investigación que en esencia se nutre de la versión oficial de Churchill para ahondar algunos aspectos. Allen analiza un párrafo de la citada carta del primer ministro británico a su par de los Estados Unidos: “Si ha de creerse lo que dice, tenía la esperanza de entrar en contacto con miembros de un ‘movimiento de paz’ en Inglaterra, al cual prestaría su cooperación para desalojar al gobierno actual. Si es sincero, y si está cuerdo, es este un signo alentador de la ineptitud del servicio secreto alemán”.

A pesar de las ironías de Churchill sobre la inteligencia alemana, Allen encontró en los Archivos británicos (Foreign Office 837/593, 898/009) referencias a una conspiración cuyo nombre es Señores HHHH, por las iniciales de Adolf Hitler, Rudolf Hess, y las de Karl y Albrecht Haushofer: “El sábado 10 de mayo de 1941 tuvo lugar una reunión en el cuartel general del SO1 en Woburn a la que asistieron los hombres claves de la operación. Allí estaban el ministro de Asuntos Exteriores, Anthony Eden, el ministro para SOE y de Guerra Económica, Hugh Dalton, Rex Leeper y dieciocho personas más. Fue la última ocasión en que se levantaría acta de una reunión de este tipo. El objetivo de los trabajos del SO1 en 1941 era ‘impulsar a los alemanes a atacar Rusia confundiendo a Hitler y haciéndole creer que existían tanto en Gran Bretaña como en los Estados Unidos poderosas facciones que preferían ver el fin del régimen ruso antes que el del alemán y que estarían dispuestas a forzar una paz de compromiso entre Gran Bretaña y Alemania y a aliarse para destruir al enemigo común: el comunismo’”.

Pero contrariando la hipótesis de Allen acerca de un pacto para el derrocamiento de Churchill que Rudolf Hess debía activar, los hechos

demostrarán, en sentido contrario, que los propios nazis salvaron su gobierno cuando la caída del primer ministro era poco menos que inevitable.

Los nazis basaron gran parte de su poderío en la *Luftwaffe*. A su vez el arma aérea se alimentaba con motores que, casi exclusivamente, provenían de tres fábricas: BMW, Daimler-Benz y Junkers Motoren. Para alimentar estos motores se utilizaba gasolina de alto octanaje fabricada por IG Farbenindustrie AG.

Wilhelm Haspel, director de Daimler-Benz, el principal de estos tres consorcios, permaneció en su puesto después de la guerra. Harald Quandt, hijo del primer matrimonio de Magdalena Göbbels, esposa del ministro de Propaganda del Tercer Reich, heredó a su vez la BMW y todas las fábricas de su padre, principal sostén, junto a Daimler-Benz, del esfuerzo de guerra de Hitler. Con la cobertura de los Estados Unidos, ni Haspel ni Quandt pasaron siquiera por la puerta de los tribunales de Nürnberg. Como puede percibirse, el centro de la telaraña estaba intacto.

Si bien los Estados Unidos manejaban los hilos del entramado a través de su *European Recovery Program* —más conocido como Plan Marshall—, cada empresa debía procurar el desarrollo de sus actividades. A comienzos de la década de 1950 Alemania exportaba nuevamente automóviles. Daimler-Benz, como principal fabricante, no podía quedarse atrás. Envió Haspel cartas a sus antiguos representantes, y pronto empezó a disputar los mercados mundiales. Una de esas cartas fue dirigida a la Argentina, al empresario Jorge Antonio, gerente por entonces de la empresa Aguirre, Mastro & Cía. Con un poco de ayuda de Juan Duarte, hermano de Eva Perón, Antonio viajó a Alemania. Cuando regresó ya no era gerente de la empresa mencionada, sino presidente de Mercedes Benz Argentina. En dos o tres años era socio de casi todas las empresas nazis que después de la guerra se instalaron en el país.

Según *La conexión alemana* de la doctora Gaby Weber (2005), Jorge

Antonio era el principal agente del lavado de dinero nazi en la posguerra a través de Mercedes-Benz. Conoció a muchos nazis y sabía incontables secretos del Tercer Reich, muchos más de los que estuvo dispuesto a revelar.

Por algunas circunstancias fortuitas de la vida, en 1985 me tocó conocer de cerca a Jorge Antonio, ese empresario tan vinculado al presidente Juan Domingo Perón y a los nazis llegados a la Argentina en aquella época. En principio íbamos a emprender juntos una experiencia piloto vinculada con biocombustibles, que se frustró, pero que se convirtió a cambio en una relación que duró varios años. Era habitual que durante los fines de semana recibiera a políticos o amigos cercanos en su haras SIASA, ubicado en Guernica. Esas instalaciones dedicadas a la crianza y preparación de caballos pura sangre superaban en lujo y comodidades a todo lo que yo había conocido hasta entonces. Algunas veces, cuando la concurrencia dominical se limitaba a sus íntimos, había tiempo para discutir de política, aprovechando sus largos conocimientos y vivencias.

Durante aquellos almuerzos y sobremesas en Guernica fui componiendo una imagen de la personalidad de esa figura clave aunque de bajo perfil de la política argentina. Parecía un hombre tranquilo, aunque resultaba casi imposible discutir de política con él ya que se colocaba en un plano de superioridad sobre cualquier interlocutor, sin importarle de quién se tratara. Si lo que se decía no le interesaba, escuchaba con aparente indiferencia, pero cuando se cansaba de escuchar lo que consideraba tonterías asumía entonces su tono sobrador y paternal: “Vea, gobernador”, decía por ejemplo, “no sé quién le comentó eso, pero yo me encontraba por entonces en Cuba con el Che Guevara cuando recién daba sus primeros pasos”; o bien “le aseguro que Batista conocía bien al general Franco”, y así de seguido. La importancia de los interlocutores que mencionaba silenciaba toda oposición.

Con el tiempo, como testigo mudo de aquellas conversaciones, comencé a tomar nota de algunos de sus enojos en un cuaderno. Una tarde le dijo a

cierto candidato a un cargo electivo: “Vea, fulano, lo que usted quiere es poner el zorro dentro del gallinero, un asunto interesante pero peligroso. Cuando Kennedy lo despidió de la CIA, Allen Dulles organizó al poco tiempo su asesinato. Luego se hizo nombrar presidente de la Comisión Warren creada para investigar el crimen. Usted quiere hacer lo mismo o algo parecido, pero no es Dulles. Tenga cuidado. Haga lo que quiera pero no me comente nada más de ese asunto”.

Cuando le preguntaron quién pensaba que había asesinado a Kennedy, respondió: “El cubano que le disparó”. Se limpió parsimoniosamente la boca con una servilleta que tenía bordadas dos estrellas de Mercedes Benz superpuestas, y nos invitó a tomar café cerca del hogar encendido. Por supuesto, nadie se atrevió a seguir con el asunto.

Mientras volvía aquel día a Buenos Aires, pensé que había un error en los dichos de Antonio. Según recordaba por lo que había leído, el presidente de la comisión creada por Lyndon Johnson era Earl Warren, pero al llegar a casa comprobé que Antonio tenía razón en que Allen Dulles era uno de los miembros. Era, en efecto, el zorro cuidando el gallinero.

Con el tiempo comencé a conocerle algunas mañas: en ocasiones se equivocaba en detalles, como en el caso Dulles, y aparentemente no había hecho histórico del cual no hubiese sido protagonista o al menos testigo. Sobreactuaba su participación, pero pude comprobar que en general hablaba con total conocimiento de causa.

Sabía ciertamente que Don Jorge, como todos lo llamaban, había conocido al famoso piloto Adolf Galland y a los diseñadores de aviones Kurt Tank y Willy Messerschmitt, de modo que busqué conversar una tarde sobre el vuelo de Rudolf Hess. Le planteé el asunto desde la óptica de Churchill, cosa que le provocó cierta molestia. Churchill afirma que Hess había partido desde Augsburg, en el sur de Alemania, a bordo de un Messerschmitt 110 totalmente modificado. Entre otros cambios la empresa Messerschmitt habría

colocado un sistema de última generación para navegación electrónica y depósitos especiales para el largo viaje, ya que la nave no podría llegar desde el sur de Alemania al norte de Escocia sin repostar. Martin Allen publica además varias fotos de Hess a bordo del Messerschmitt 110, asunto bastante extraño para la operación presuntamente más secreta del Tercer Reich en toda la guerra.

Don Jorge no tardó en interrumpirme.

—Vea, De Nápoli, las cosas no son así. Hablé con Messerschmitt al respecto y se rió mucho del relato de Churchill. Usted dice que voló a Escocia desde Augsburgo, donde estaba la planta de aviones, pero eso es falso y por otra parte una burrada, un despropósito. Observe que Hess no iba hacia Escocia a tirar una bomba para luego regresar, sino a pactar. Por lo tanto, le sobraba nafta al Messerschmitt 110 para el viaje de ida. Se supone que los ingleses le darían la necesaria para volver o en todo caso, conociendo a Churchill, se la vendería. Por otra parte, eso de que el avión llevaba aparatos electrónicos de última generación es una tontería. ¿Habría dejado Hess a los británicos todos los secretos electrónicos de Alemania, como un espía vulgar?

Si usted tiene que viajar a Montevideo no parte de Ushuaia, sino de Buenos Aires. Los alemanes dominaban Noruega, y por lo tanto no resultaba necesario volar desde Augsburgo. Era un despropósito. Le aseguro que Hess partió de Augsburgo el 10 de mayo de 1941 rumbo a Noruega. No recuerdo si hizo escala en Dinamarca o en algún otro lugar. Después del bombardeo de esa noche, los británicos lo hicieron viajar, aterrizando en la estancia del duque de Hamilton. No recuerdo si lo fueron a buscar a Noruega o si esperó en vuelo, pero lo guiaron hasta el lugar establecido de antemano. Contrariamente a lo que se comenta, Messerschmitt me dijo que el avión iba completamente desarmado, ya que los cañones pesaban mucho. Es cierto lo de las fotografías. Kurt Tank, una de cuyas hijas fue durante un tiempo mi

secretaria, conocía también muchos detalles del asunto. Por ellos supe que se habían fotografiado y filmado los vuelos de Rudolf Hess para utilizarlos como propaganda si prosperaba el acuerdo con los británicos para atacar juntos a los soviéticos.

La llegada de un par de políticos puso fin a la conversación. Pese a que Jorge Antonio me indicó que me quedara, preferí dejarlos solos y de paso anotar el relato en mi cuaderno. Así me encontró Antonio más tarde, cuando me dijo que no sabía que yo anotaba las conversaciones. Sin más trámite agregó:

—Anote: hablamos bastante de este asunto con Perón en España, y conocía bien los hechos. Por supuesto Hitler conocía cada paso que se daba al respecto. Hess era simplemente un emisario, su hombre de confianza. El objetivo de máxima, de atacar juntos a los soviéticos, no se logró, aunque sí uno importante: una tregua por dos meses. Mientras los alemanes intentaban tomar Moscú, los ingleses no invadirían Francia. Como puede imaginarse, los alemanes necesitaban todas sus fuerzas para semejante invasión. Francia quedaría desprotegida, totalmente desprotegida.

Le pregunté a Jorge Antonio su opinión sobre la inacción británica. Habría sido sencillo, dadas las circunstancias, desembarcar algunas divisiones y defenderlas desde el aire. Podrían haber tomado las bases de submarinos que daban sobre el Atlántico, que tanto preocupaban a los británicos.

—Es verdad —respondió Jorge Antonio—, pero las cosas tal como se habían pactado eran muy convenientes para los británicos. El acuerdo tenía que respetarse. Por otra parte, el pacto incluía que los submarinos no atacarían a las fuerzas británicas, ni habría bombardeos sobre Londres. Si ganaban los alemanes estarían meses ocupando semejantes extensiones. Ese tiempo era vital para los británicos. Para entonces, seguramente los estadounidenses ya estarían en guerra abierta con Alemania, y de hecho ya lo estaban. Una vez cumplido el plazo, cada uno podría hacer lo que le viniera

en ganas. Los británicos cumplieron y Hitler también. El problema para los alemanes fue que los rusos resistieron el ataque y a los alemanes los agarró el invierno en un lugar inhóspito. Imagínese usted con veinte o treinta grados bajo cero sin ropa adecuada. Al final los enemigos de Inglaterra se terminaron desgastando entre ellos. Luego, la victoria era cuestión de tiempo y esfuerzo, pero Hitler estaba acabado y a los soviéticos rehacer el país les llevaría muchos años. Era un negocio redondo para Inglaterra.

El análisis del pacto puede limitarse a lo esencial, esto es, a los efectos visibles del acuerdo, o bien se puede intentar una aproximación a la verdad de los hechos desde diversos ángulos. El acceso a documentos inéditos, el cotejo de fuentes y testimonios, y mejores herramientas de trabajo permiten a los historiadores reconstruir hoy la cronología de los sucesos con bastante precisión, aunque sin dudas lo central seguirá siendo el cierre del acuerdo, su cumplimiento por ambas partes y el período de vigencia.

Para concluir entonces con las circunstancias y el itinerario del vuelo, dice Martin Allen que “exactamente a las 5.45 pm, el Me-110 de Hess, matrícula VJ-OQ, rodó atronador por la pista principal del aeródromo de Augsburgo, con sus motores gemelos Daimler-Benz a máximas revoluciones aportando todos sus 1395 caballos de potencia al avión, que cargaba con dos tanques desechables que le aportaban 1800 litros de combustible adicionales”.

La travesía propuesta por Allen habría insumido aproximadamente tres horas a máxima velocidad, si se considera que el avión superaba los 500 kilómetros por hora y que la distancia a recorrer hasta Escocia era, rodeo más, rodeo menos, de unos 1500 kilómetros. Habría que agregar alrededor de 800 kilómetros más ya que, según Allen, Hess habría estado aguardando en vuelo la señal británica. Se obtiene entonces que la nave habría recorrido unos 2300 a 2500 kilómetros entre las 17.45 y las 22.50, hora a la que aproximadamente habría aterrizado.

Tal vuelo es de imposible realización, aun con los tanques suplementarios subalares que en el Messerschmitt Me-110 eran de 300 litros cada uno. Quizá por tal razón Allen inventó tanques suplementarios de 900 litros cada uno, modificación técnicamente improbable y que en última instancia habría significado hacer un avión nuevo. Descartada esa hipótesis ilógica, resulta más verosímil la versión que Willy Messerschmitt —constructor del Me-110— le contó a Jorge Antonio, es decir que Hess aguardó la señal de partida — que podría o no llegar— en Dinamarca o Noruega, y no en vuelo. Por su parte despegar desde cualquiera de estos países controlados por los nazis — en lugar del despegue desde Augsburg en la versión Churchill-Allen— reducía la distancia del vuelo a la mitad, y evitaba la necesidad de extrañas modificaciones necesarias para agregar 1800 litros de combustible. Es improbable que el avión estuviera equipado con sofisticados sistemas de vuelo electrónicos que habrían caído en manos británicas. La versión oficial busca de ese modo explicar cómo Hess pudo volar a ciegas y llegar a destino sin contratiempos, aunque lo más probable es que lo hayan escoltado aviones británicos.

Afirma Allen que Hess tuvo que realizar insólitas maniobras para arrojarse en paracaídas, cuando Churchill afirma en el texto citado que aterrizó “solo a diez millas de su destino, Dungavel”. Ambos relatos son en último caso irrelevantes, pues solo es posible aterrizar en un territorio a oscuras en una pista iluminada: testimonios recogidos por el propio Allen indican que la pista de Dungavel House estuvo iluminada en el lapso correspondiente al arribo de Hess.

Durante la conversación sobre Hess yo le había comentado a Jorge Antonio que había visto fotos del Messerschmitt caído. Varias semanas más tarde, cuando el asunto parecía olvidado, Antonio inesperadamente me dijo:

—¿Se acuerda de la conversación sobre Hess? Acá tiene de dónde sacaron los ingleses las fotos que usted dice haber visto.

Me entregó un sobre que contenía documentos originales de propaganda británica sobre aviones derribados y que aún conservo. Pueden observarse allí decenas de aviones caídos —incluidos Messerschmitt como el que piloteó Hess—, los pilotos detenidos y detalles que permiten analizar el funcionamiento de los servicios de inteligencia británicos.

—Me los regaló Messerschmitt hace años —agregó— Ahora guárdelos usted y vea cómo mienten los ingleses.

En segundo lugar, creer que Hitler ignoraba el vuelo de Hess, o que se trató de una iniciativa individual de su colaborador más cercano es al menos una muestra de ingenuidad. Churchill y los historiadores británicos divulgaron esa hipótesis por interés político, aunque discutir ese punto reviste poca importancia: es de dominio público que desde el comienzo hasta el fin de la contienda Hitler intentó acordar con los británicos, inclusive la invasión conjunta de la Unión Soviética. No era un secreto, sino que en que reiteradas oportunidades, en discursos públicos o en reuniones reservadas el *Führer* machacaba con la necesidad de una alianza o un pacto.

Por el lado británico debe recordarse que antes del inicio de la Segunda Guerra, aun cuando sabía que Hitler estaba asesinando comunistas y judíos en campos de concentración, Churchill había escrito en 1935 que Hitler debía ser juzgado por la historia recién cuando cumpliera “la obra de toda su vida”, es decir, cuando terminara su faena anticomunista y antisemita.

La perspectiva de un Churchill humanista y enemigo del nazismo es un simple efecto de la propaganda posbélica. El prócer británico compartía con los regímenes fascistas un mismo enemigo, el odio y el temor por el régimen comunista, “un mortal peligro para el mundo libre”, y por tanto pedía en *La Segunda Guerra Mundial*, aun durante la guerra, “crear de inmediato un nuevo frente contra su avance” entre ingleses, nazis y americanos. Por esas expresas afinidades Von Ribbentrop se había reunido en 1937 con Churchill

para adelantarle los planes del Tercer Reich sobre la Unión Soviética.

En mayo de 1941 Hitler envió a Hess a negociar. Su más cercano colaborador quedaría cautivo como prenda de cualquier acuerdo. El objetivo de máxima no se cumplió —una alianza contra los soviéticos—, aunque lograron un acuerdo de suma importancia para ambos contendientes: una tregua de dos meses a partir del comienzo del verano boreal, es decir, del 21 de junio de 1941. Basta con recorrer la amplia bibliografía sobre la guerra para comprobar que el pacto se cumplió: durante ese período se suspendieron los violentos ataques aéreos contra el Reino Unido, y los marítimos se redujeron al mínimo.

Por su parte los británicos no invadieron Francia, que quedaba más o menos a su merced, a pesar de los reiterados reclamos de Stalin desde el primer día de la invasión para que las fuerzas del Reino Unido abrieran un frente a retaguardia de los nazis. El mandatario soviético sospechaba, con sobradas razones, que la inexplicada inmovilidad británica y la presencia de Hess en suelo inglés no eran hechos independientes. Como ya se explicó, cuando se entrevistó con Churchill le arrojó sin atenuantes su recelo de que británicos y alemanes se hubieran aliado para atacarlo conjuntamente.

Que los soviéticos resistieran más que lo previsto —y que luego vencieran a Hitler— no invalidó el acuerdo.

Harry W. Flannery era corresponsal en Berlín de la Columbia Broadcasting System (CBS), una de las empresas mediáticas más grandes de los Estados Unidos. Como tal fue testigo directo de los sucesos desde virtualmente el centro de la telaraña del poder nazi. Escribió y publicó con esas experiencias y materiales *Nuevo diario en Berlín, historia de la vida en los dominios de Hitler* en 1943, antes de que comenzaran a asentarse las versiones oficiales, previo a *La Segunda Guerra Mundial* de Churchill, es decir que Flannery pudo decir sin limitaciones lo que al menos la gente bien informada sabía con

certeza:

“Como muchos otros nazis, incluyendo a Hitler, (Hess) no creyó nunca que Inglaterra sostuviera una nueva guerra con Alemania. Percibía que no existían dos pueblos de distinto idioma que se parecieran más, y que los dos juntos bien podían gobernar al mundo. Estaba dominado por la idea de que en alguna forma podía concertarse la paz entre las dos naciones, y cuando se discutieron las posibilidades de una guerra con Rusia creyó llegada la oportunidad de actuar en forma activa. Se dirigió a Inglaterra confiando en que estaría en condiciones de decir a los ingleses: ‘Nos disponemos ahora a combatir a nuestro enemigo común, la Rusia comunista. Ha llegado ahora el momento oportuno para que ustedes concierten la paz con nosotros y hasta nos ayuden a combatir a Rusia’. Hitler y los otros dirigentes nazis conocían las ideas de Hess. (...)”

“Esa noche, muy tarde, se me informó que las fuentes oficiales decían que las cartas de Hess demostraban que se dirigió a Inglaterra para comunicar al duque de Hamilton y a otros amigos personales que había conocido en la Olimpiadas de Berlín, que Inglaterra sería destruida y que Alemania ganaría la guerra. Esa era la característica forma nazi de tergiversación de los hechos. Alemania no se atrevía a decir la verdad y, por lo tanto, utilizó los comunicados oficiales para hacer propaganda sobre la base de que Inglaterra sería derrotada. Hess, con sus relaciones en Inglaterra, pudo haber temido eso, *pero su verdadera misión estaba relacionada con la próxima campaña contra Rusia. Este asunto continuaba siendo un asunto oficial y no podía ni debía ser mencionado*”.¹⁷

De manera que la prensa extranjera sabía sin lugar a dudas para qué había volado Hess a Escocia, pero perversamente no podían publicarlo para no adelantar a Stalin lo que se aproximaba.

Sobre la campaña contra Rusia Flannery agrega, en apoyo de las hipótesis que se desarrollan en este libro:

“De lo que escuché en Alemania deduje que la necesidad de petróleo fue una de las principales razones que motivaron que se iniciara la invasión a Rusia. Aun cuando las existencias nazis de petróleo sintético eran sorprendentemente grandes, todas las evidencias indican que los nazis se estaban preocupando y que deseaban adueñarse con mayores ansias que nunca de los campos petrolíferos del Cáucaso”.

La verdad sobre el *Hood* y el *Bismarck*

Hess estaba negociando con los británicos en Escocia desde el 11 o el 12 de mayo de 1941. Lógicamente sus propuestas no eran aceptadas de inmediato, sino que cada punto se debatía previamente en sesiones secretas.¹⁸ Los nazis no se quedaron de brazos cruzados mientras tanto, sino que buscaron presionar un acuerdo con todos sus recursos disponibles: los bombardeos sobre Londres la noche previa al vuelo de Hess habían sido violentísimos, decenas de barcos británicos se fueron a pique durante el *Blitz* marítimo de abril y mayo, pero el hecho que causó verdadera conmoción en el Reino ocurrió el 24 de mayo, y fue el hundimiento del *Hood*, buque insignia y orgullo de la flota. Parecía que la isla había quedado completamente indefensa, a merced de los nazis. Para Churchill fue un golpe militar mortal, y desde el punto de vista político significaba el fin. No podría superar la interpelación que lo esperaba en la Cámara Baja el 27 de mayo.

La operación marítima sin lugar a dudas terminó de forzar al primer ministro a pactar con Hess, pero no a cualquier precio. Algún alivio debía entregar Churchill a la opinión pública, algún logro debía mostrar durante la interpelación: para llegar a cualquier acuerdo o tregua, exigió en compensación el sacrificio de una nave equivalente al *Hood*. Los alemanes debían hundir al *Bismarck*.

El 24 de mayo de 1941, mientras intentaba alcanzar al *Bismarck* y al *Prinz Eugen*, después de un enfrentamiento a cañonazos según la historia oficial, el *HMS Hood* voló por los aires. Más de 1400 personas murieron en la terrible explosión que partió al buque insignia de la Marina Británica provocando su inmediato hundimiento. Recientes investigaciones realizadas en el lugar del hundimiento —63°22'N, 32° 17'0— muestran los restos esparcidos por el fondo del mar, en mal estado de conservación. La batalla se habría entablado a unos 23 kilómetros de distancia entre las naves, hecho que en sí mismo tornaba muy difícil hacer blanco, además de las adversas condiciones del mar según los registros, y las altas velocidades de los barcos participantes. Por otro lado el blindaje del *Hood* debió soportar el presunto impacto mortal, tejiéndose al respecto las más variadas hipótesis. En general se afirma que el o los proyectiles del *Bismarck* impactaron en alguna zona de almacenamiento de explosivos y cuestiones por el estilo, aunque en esas zonas críticas la coraza de acero era más gruesa. En cuestión de horas el *Bismarck* se transformó en un mito: un acorazado capaz de hacer blanco con sus cañones mucho más allá del horizonte, bajo condiciones climáticas adversas, era sin dudas una nave temible, o bien alguien estaba mintiendo.

Las investigaciones realizadas durante la guerra y la posguerra no han llegado a resultados demasiado satisfactorios, aunque es evidente que pocos creyeron en la teoría de la precisión del *Bismarck*, y que tanto alemanes como británicos tienen sobradas dudas sobre las causas reales del hundimiento del *Hood*.

Documentación ahora disponible indica que el Servicio de Inteligencia británico analizó la posibilidad de un hundimiento por torpedos, pero tal hipótesis se circunscribe a “torpedos de largo alcance” disparados por el *Bismarck* o por el *Prinz Eugen*, ya que ambos contaban con varios tubos lanzatorpedos en sus proas. Sin embargo el documento identificado como

ADM 1-19140 de los Archivos Nacionales de Kew indica que el primer oficial de torpedos Reimann había desobedecido la directiva de disparar torpedos ordenada por el capitán Brinkmann. Entre otras excusas interesantes el oficial alegó justamente la dificultad para ubicar el blanco sobre el que debía disparar, en este caso el *Hood*.

Para graficar el impacto, un oficial que observó la voladura del *Hood* desde el *Prince of Wales* dibujó una columna de agua muy similar a las causadas por los torpedos al impactar en barcos. Ese testimonio abona la hipótesis del hundimiento por torpedo, pero por alguna extraña razón nadie analizó la posibilidad más razonable y simple de que el proyectil hubiera sido disparado por un submarino desde corta distancia.

¿Había submarinos alemanes en la zona? Muchos más incluso que los que el jefe de la flota de submarinos acepta, y en perfectas condiciones de operar. Debe recordarse que las dos naves alemanas habían zarpado con el apoyo de submarinos de acuerdo a la nueva estrategia implementada por el almirante Raeder.

En las adyacencias inmediatas al lugar del combate se encontraban operando entre otros el U-43, comandado por Wolfgang Lüth, el U-46 por Engelbert Endrass, el U-66, el U-74 al comando de Eitel-Friedrich Kentrat, el U-93 de Claus Korth, el U-94 al mando de Herbert Kuppisch, el U-97 de Udo Heilmann, el U-98 de Robert Gysae y el U-111 de Wilhelm Klemschmidt. Luego de hundir una docena de barcos el 20 de mayo y varias docenas los días anteriores, falta de pronto documentación alemana sobre bajas británicas, especialmente en la zona del encuentro del *Bismarck* y el *Hood*. El último registro es del 22 de mayo, cuando el U-III envió a pique al *Barnby* en 60N, 34W, es decir muy cerca del lugar donde se hundiría el *Hood* dos días más tarde.¹⁹

No hay ninguna duda de que la zona estaba plagada de submarinos alemanes. A propósito, Karl Dönitz, comandante de la flota de submarinos,

revela en sus memorias *Diez años y veinte días* que tras coordinar la misión entre el *Bismarck*, el *Prinz Eugen* y sus sumergibles, se decidió que un oficial de submarinos con experiencia coordinaría las acciones desde el *Bismarck*: “En nuestras reuniones en París acordamos apoyar con submarinos las operaciones del *Bismarck* en el Atlántico, en la siguiente forma:

“1º) La posición de los submarinos será determinada según los puntos de vista normales de la Jefatura de guerra submarina.

“2º) En tanto que exista la posibilidad para que el grupo de combate pueda realizar una colaboración con los submarinos, dicha posibilidad será utilizada en su grado máximo. A este objeto, un oficial experimentado de submarinos estará a bordo del *Bismarck*.

“3º) El jefe de la Flota estará informado, por emisiones de los submarinos, sobre las posiciones de estos y sobre las intenciones de la Jefatura submarina”.

Así las cosas resulta sencillo o al menos razonable deducir que la demora en responder a los ataques del *Hood*, que aparentemente tanto enfurecieron a Ernst Lindemann, capitán del *Bismarck*, se debió simplemente a que los sumergibles estaban llevando a cabo una acción contra las naves británicas. Disparar habría significado un peligro para su seguridad.

¿Cuál de esos submarinos hundió al *Hood*? Luego de comparar decenas de testimonios y documentos, todo indica que fue el U-43 comandado por Wolfgang Lüth, aunque no debería descartarse por completo al U-557 de Ottokar Arnold Paulsen, ni al U-66 de Richard Zapp. Del análisis de la derrota surge que los tres se encontraban operando en la zona del hundimiento del *Hood*. El U-43 había partido de Lorient el 11 de mayo, mientras que los últimos lo hicieron el 13 de mayo desde Kiel, es decir que Paulsen y Zapp se dirigieron a la zona sin cruzar el Estrecho de Dinamarca sino entre Gran Bretaña e Islandia, tal vez siguiendo la ruta del *Hood* y el *Prince of Wales*. Pero la diferencia radica en que Wolfgang Lüth recibió la

máxima condecoración que otorgaba la Alemania nazi: la Cruz de Caballero con hojas de roble, espadas y diamantes. Solo el célebre comandante de submarinos Albrecht Brandi recibiría también, en fecha posterior, ese exclusivo lauro.²⁰

Tres días más tarde, mientras regresaba a Francia, el *Bismarck* era enviado a pique.

Si se aceptan las versiones oficiales, ese hecho es tan inexplicable como el hundimiento del *Hood*. Lo primero que habría que decir al respecto es que las naves británicas que lo perseguían no habrían tenido posibilidades de atacarlo si la enorme cantidad de submarinos que navegaban por la zona hubiera recibido la orden de protegerlo, y lo mismo puede decirse de la *Luftwaffe*.

Pero si el *Bismarck* debía ser sacrificado de acuerdo a las exigencias de Churchill para pactar una tregua con Hess, entonces los relatos oficiales alemanes debían negar u obviar la presencia de sumergibles que podrían haber defendido a su acorazado sin inconvenientes.

Pero aunque hayan desaparecido los archivos de los submarinos que operaban en la zona del hundimiento del *Hood* y del *Bismarck* entre el 22 de mayo y el 29 de mayo de 1941, lo cierto es que más de veinte sumergibles acechaban sin que los británicos pudieran hacer demasiado contra ellos.

La historia oficial oculta entonces que un submarino hundió al *Hood*, y que ninguno de esos mismos sumergibles defendió al *Bismarck*.

La versión oficial se resume en una justa honorable que resultó en empate: el *Hood* por el *Bismarck*, ambos hundidos por naves de superficie. Es lo que necesitaba Churchill para aliviar la presión de una sociedad británica desolada por las derrotas y para presentarse a la interpelación en la Cámara de los Comunes, y lo obtuvo: según escribe en *La Segunda Guerra Mundial*, cumplido el sacrificio, en medio de la interpelación, Churchill pudo leer: “‘Acabo de recibir la noticia de que el *Bismarck* se ha hundido’. Todos parecieron satisfechos”.

Para Hitler, que no se interesaba por la flota de superficie, la ofrenda era descartable si servía para conseguir una tregua en Occidente mientras se ocupaba de los soviéticos.

De modo que británicos y alemanes intentaron unificar discursos sobre las circunstancias que rodearon la pérdida del *Bismarck*, pero igual que los acorazados, esas versiones hacen agua por todos lados.

A través del corresponsal de la CBS Harry Flannery se puede acceder a la versión de la prensa alemana:

“El 24 de mayo los nazis anunciaron haber hundido al acorazado *Hood*, de cuarenta y dos mil toneladas, el mayor del mundo. Una información dominical, de carácter especial, con fanfarras (sic) y redobles de tambores, anunció que el *Bismarck*, de treinta y cinco mil toneladas de desplazamiento, había acertado un impacto directo en el depósito de municiones del *Hood*. Este había volado como resultado de ese disparo afortunado. (...) Orgullosos de la hazaña anunciaron los nazis al día siguiente que el almirante Lütjens, comandante del *Bismarck*, había logrado hundir durante el mes de marzo ciento diez y seis mil toneladas de barcos británicos. El 25 de mayo afirmó la radio alemana que a Inglaterra solo le quedaban dos grandes acorazados, el *Repulse* y el *Renown*. Dos días más tarde la jubilosa canción de los nazis se convirtió en un plañidero canto fúnebre cuando se supo que el *Bismarck* estaba combatiendo con unidades navales británicas desde las nueve de la noche anterior. Posteriores informes de ese mismo día anunciaron que el *Bismarck* había sido hundido a cuatrocientas millas de distancia de Brest. Después del ataque al *Hood*, los británicos habían perseguido encarnecidamente (sic) al *Bismarck*, hasta darle caza y echarlo a pique.

“‘El *Bismarck*, que hundió al *Hixxl* y averió al *King George*’, decía la prensa nazi, ‘se hundió con su valerosa tripulación combatiendo contra tres acorazados ingleses, un portaaviones y una cantidad de cruceros y

destroyers'. La radio alemana dijo que el acontecimiento era digno de las más gloriosas tradiciones de la marina de guerra alemana en la Primera Guerra Mundial. Hasta el alto comando alemán lanzó un comunicado dramático en el que reseñaba la acción. 'El *Bismarck* ha recibido durante el primer encuentro con las fuerzas armadas británicas un impacto en la proa que redujo su velocidad; posteriormente esta fue reducida aún más el sábado debido a un ataque de la aviación inglesa, y anoche, a las 21 horas, fue alcanzado nuevamente por dos torpedos disparados desde aviones, resultando averiadas las hélices y el timón. A despecho de su inferioridad de condiciones, continuó combatiendo hasta que al mediodía de hoy se hundió haciendo frente a los británicos'. Se informó también que el último mensaje de Lütjens fue el siguiente: 'El *Bismarck* está incapacitado para maniobrar. Lucharemos hasta el último hombre. ¡Viva el *Führer*!'".

Aunque como se verá más adelante todo el relato es falso, el hundimiento del *Bismarck* fue presentado por las autoridades alemanas como una acción gloriosa de una nave luchando "hasta el último hombre" contra fuerzas extraordinarias, mientras su capitán se hundía vivando a Hitler. Churchill lo presentaría de la misma forma ante la Cámara, agregando que el coloso de los mares, el mayor peligro de la historia de Gran Bretaña, había sido hundido. Churchill salvó el pellejo y Hitler obtuvo su ansiado pacto con los británicos.

Hay que decir que la férrea censura de aquellos días y la lógica de la guerra habrían obligado a silenciar o a presentar un evento tan importante como la pérdida del *Bismarck* con una mentira —con otra clase de mentiras mejor dicho—. En otras circunstancias habrían atribuido el hundimiento del acorazado al choque con una mina magnética por ejemplo, para evitar que el enemigo se jactara de la victoria, para no elevar su moral de combate. En este caso no deja de asombrar la coincidencia, punto por punto, con los falsos comunicados británicos, como si hubieran acordado también cada renglón de

lo que sería publicado para que tanto británicos como nazis quedaran bien parados, aun cuando ese relato, sus contradicciones, sus imposibilidades técnicas, su inverosimilitud táctica no resistiera un análisis desapasionado.²¹

Se suele afirmar, como acaba de señalar Flannery entre tantos otros que se hicieron eco de los comunicados oficiales, que el *Bismarck* fue averiado por el *Hood* o por el *Prince of Wales* el 24 de mayo, antes de emprender el regreso hacia la costa de Francia. ¿Cómo justificar que no se movilizara toda la flota alemana para la defensa del buque insignia?

El almirante Karl Dönitz escribió en sus memorias que “el 24 de mayo de 1941, por la mañana, después de que el *Bismarck* y el *Prinz Eugen* se habían abierto paso por el Estrecho de Dinamarca, el primero destruyó, entre Islandia y Escocia, al acorazado inglés *Hood*. A pesar de los daños sufridos por el *Bismarck*, ambos barcos alemanes siguieron navegando por el Atlántico. A unos cientos de millas del *Bismarck* estaba un grupo de nuestros submarinos”. No obstante ese reconocimiento, poco después, como se analizará en detalle, asegura que solo contaba en la zona con siete sumergibles, de los cuales la mitad estaban sin torpedos o averiados.

Se acaba de explicar que había decenas de sumergibles en la zona, pero aunque Dönitz estuviera diciendo la verdad —no es el caso—, todavía podía recurrir, y no lo hizo, a otros tantos disponibles y a la espera en puertos franceses, noruegos o alemanes.

El capitán de navío Gerhard Junack no podía hablar demasiado, ya que desde 1956 había retornado a la Marina Alemana. Se retiraría recién en 1966 como miembro del Estado Mayor logístico. Como oficial de mayor graduación sobreviviente del naufragio del *Bismarck* dejó sin embargo entrever asuntos interesantes, aunque misteriosos:

“Tras el hundimiento del *Hood* y la fuga del *Prince of Wales*, la atmósfera

a bordo del *Bismarck* era exultante. La eficaz defensa contra los aviones del *Victorius* y el hecho de haber logrado desorientar a los cruceros que le seguían, acrecentaron todavía más esta sensación de triunfo entre los hombres de la tripulación. Sin embargo, el almirante Lütjens consideró oportuno cortar un poco las alas a aquella exagerada alegría, y puesto que aquel domingo coincidía con su cumpleaños, poco antes del mediodía habló, brevemente, a sus hombres. En un sobrio lenguaje militar, les agradeció las felicitaciones que le habían presentado y después pasó a exponer sus puntos de vista. Tras haber elogiado el magnífico espíritu de disciplina y de sentido del deber, que acababan de dar tan buenos frutos, hizo observar que lo peor aún estaba por llegar, puesto que cada una de las unidades de la Escuadra inglesa había recibido la orden de ‘ajusticiar’ al navío que acababa de hundir al *Hood*. Por lo tanto, ahora se trataba de ‘vencer o morir’; pero antes de irse a pique, el *Bismarck* haría que le precedieran al fondo del océano un buen número de buques enemigos. Con estas palabras, el almirante intentaba evitar que la tripulación se abandonase a una excesiva confianza y que, al contrario, adoptara una actitud mental más realista. Conducta esta quizá no demasiado afortunada; pues lo cierto es que destruyó el buen espíritu que reinaba, difundiéndose entonces entre la tripulación una sensación de desaliento, que pronto alcanzó a todos los niveles, desde el más alto al más bajo. Por lo que respecta a los oficiales, cuanto más examinaban la situación en que se encontraba el *Bismarck*, más profundo era su pesimismo; los más veteranos, hablando con sus colegas más jóvenes, decían explícitamente que ya no creían en la existencia de un ‘camino de salida’. Los suboficiales, por su parte, se presentaban en sus puestos de servicio con chalecos salvavidas, aunque estaba prohibido llevarlos sobre el uniforme habitual. Y los marineros empezaron a murmurar, a desconfiar y a cumplir sus tareas con menos entusiasmo y hasta con descuido. Frente a esta conducta de la tripulación, los oficiales superiores decidieron adoptar una actitud de firmeza. Hablaron con

sus hombres, dándoles a entender la diferencia entre el orgullo por el éxito alcanzado y la capacidad de valorar los términos de la situación; con ello lograron elevar un poco la moral.

“Como no disponíamos del texto de aquel discurso ni de las anotaciones del diario de navegación relacionadas con él, no podemos saber si el tono del mensaje de Lütjens se debió simplemente a una desgraciada elección de las palabras o si, en cambio, exponía con franqueza su personal escepticismo respecto a la situación táctica en la que se encontraba el *Bismarck*.

*“No puede descartarse la idea de que el almirante, que conocía a fondo la situación política alemana, intuyera, de alguna forma, que el fin de Alemania era inevitable y que aún más breve sería la existencia de su navío. Lo cierto es que de pronto la atmósfera se hizo tensa.”*²²

“En el transcurso de las treinta horas siguientes el acorazado siguió navegando a toda velocidad rumbo a la costa francesa, sin que la *Royal Navy* tuviera conocimiento de su posición o de sus intenciones, pero el lunes por la mañana, a las 10.30, el *Bismarck* avistó un hidroavión inglés en un jirón de cielo sereno y abrió fuego contra el aparato. El hidroavión desapareció rápidamente entre las nubes; *pero el Bismarck —que tal vez habría podido evitar su identificación gracias a una segunda chimenea fingida y al hecho de conocerlas señales inglesas— había traicionado su identidad al disparar inútilmente contra el aparato.*

“Desde ese momento era obvio que el enemigo atacaría por aire, y que los aviones procederían del *Ark Royal*, el portaaviones inglés con base en Gibraltar. El día transcurrió en una sucesión de continuos y rápidos cálculos a fin de establecer la probable posición del citado portaaviones; finalmente, a las 20.45 sonó la alarma aérea. Los aviones del *Ark Royal* llevaron a cabo dos ataques con torpedos, apareciendo por todas partes, entre las nubes y lanzándose en picado sobre nosotros. Un torpedo hizo blanco en el centro del buque, pero sin provocar daños; en cambio, el segundo averió los timones en

forma irreparable, bloqueando el de estribor en un ángulo de 15 grados. A partir de ese momento, el *Bismarck* ya no pudo ser gobernado.

“Por otra parte, pese a todos los esfuerzos que se hicieron para intentar dirigir el buque mediante las hélices, no se consiguió ningún resultado positivo, pues se vio que era imposible mantenerlo en ruta hacia el Sudeste. Por lo tanto fue preciso poner proa, a velocidad reducida, hacia donde se encontraba el enemigo”.

Luego relata pormenores del enfrentamiento, que no vale aquí mencionar, para concluir con aseveraciones curiosas. Finalmente, “hacia las 10.15, el jefe de máquinas me ordenó por teléfono: ‘Prepare el buque para el hundimiento’. Esta fue la última orden que recibí a bordo del *Bismarck*.”

“*Tras una última ojeada para comprobar que todos los compartimientos estancos se hallaban abiertos, envié a mis hombres al puente central ordenando al director de la sala de turbinas (que en aquel momento aún estaba moviéndose lentamente) que conectara las cargas explosivas. Por último abandoné la sala siguiendo las órdenes dadas por el jefe de máquinas.*

“Los puentes inferiores saltaron por los aires de modo perfecto, y después reinó una extraña paz, parecida a la de una tarde festiva en un puerto. *Solo rompía el silencio el fragor de las explosiones, bajo cubierta, de las cargas de demolición que habíamos dispuesto...* Tras un triple ¡*Sieg Heil!*!, ordené: ‘¡Abandonad el buque!’.

“Apenas nos habíamos alejado cuando el navío escoró hacia babor; el trancañil se ocultó bajo la superficie y en cambio emergió la aleta estabilizadora. Tras una drástica pausa, el *Bismarck* dio la vuelta y, observando el casco, *vimos que no había sido dañado por los torpedos.* Después, lentamente, la proa se levantó y, de popa, el *Bismarck* se hundió en los abismos.

“Cuando todavía nos encontrábamos en cubierta habíamos visto un crucero inglés que se aproximaba. Se trataba del *Dorsetshire*, que se acercó a los

restos del naufragio y se detuvo para recogernos. Unos 85 hombres de los 400 que se encontraban en el agua fueron puestos a salvo; pero poco después un vigía anunció que había visto el periscopio de un U-Boot alemán. Más tarde, el destructor *Maori* recogió otros 25 hombres; diez horas después un U-Boot salvó a otros tres y al cabo de dos días otros hombres fueron salvados por un barco meteorológico alemán y por un crucero español. De los 2200 marineros del *Bismarck*, 115 sobrevivieron; de cien oficiales, solamente dos”.

El relato del capitán de navío Junack, un nazi consumado, requiere algunos comentarios. No puede dejar de observarse en primer lugar que el oficial fue uno de los primeros en intentar salvarse, dejando a la marinería en el agua. Una conducta típica de los nazis, altivos con los débiles, cobardes con los poderosos.

Este mismo temor lo obliga a tergiversar las palabras del almirante Lütjens, quien en plena euforia por la victoria que acababan de conseguir logró desanimar a la tripulación hasta llevarla al virtual abandono de la nave. Si el comandante Lütjens hubiera dicho lo que Junack dice que dijo, anunciar el inevitable fin de Alemania en 1941, cuando el nazismo parecía invencible, habría sido ejecutado al instante como traidor por Ernst Lindemann, el capitán del *Bismarck*. Pero aunque el miedo los obligue a mentir, constantemente, los testimonios nazis suelen dejar algunos indicios sobre la verdad de los hechos. En tal sentido, la siguiente frase debe ser leída entre líneas: “No puede descartarse la idea de que el almirante, que conocía a fondo la situación política alemana, intuyera, de alguna forma, que el fin de Alemania era inevitable y que aún más breve sería la existencia de su navío”.

Considerando el contexto de las tratativas llevadas adelante en Escocia, las exigencias de Churchill y la aceptación de Hitler, Lütjens debe haber informado a la oficialidad que por cuestiones de alta política debían destruir la nave, y que esas órdenes provenían del propio Hitler. Hasta ese momento, y “en el transcurso de las treinta horas siguientes el acorazado continuó

navegando a toda velocidad rumbo a la costa francesa” protegido seguramente por sumergibles, de modo que no había ninguna razón para el pesimismo de Lütjens ni para dar la nave por perdida, salvo, como se acaba de conjeturar, que indiscutibles órdenes superiores del propio *Führer* así lo dispusieran.

A propósito, la narración que sigue sobre el hidroavión británico sugiere que los inútiles disparos defensivos solo sirvieron para entregar la identificación y ubicación del *Bismarck*, hasta el momento ignorada por el enemigo. De hecho, los aviones que en plena noche hallarían al *Bismarck*, en pleno día habían atacado a un barco propio: el *Sheffield*.

Finaliza Junack relatando la colocación de las cargas explosivas y la apertura de los compartimientos estancos para hundir la nave. Vale reflexionar en este punto sobre la cantidad de víctimas, ya que hubo tiempo más que suficiente para abandonar el barco. Le tocaría a Junack explicar la causa de la muerte de 2100 personas: junto a él, entre las olas, había cuatrocientos marinos. Junack se salvó dejando atrás a más de trescientos; pero ¿qué pasó con los 1800 restantes? ¿Dónde estaban mientras la nave explotaba? ¿Por qué razón aceleró el hundimiento de la nave, sobre la que podían haber quedado marinos? Es preferible creer que de algún modo sobrevivieron rescatados, a pensar que fueron encerrados en el casco del acorazado, casualmente por Junack.

El destino del *Bismarck* relatado por Churchill

Como queda dicho, a través del montaje de breves capítulos que se ocupan de hechos independientes, Churchill —al igual que los nazis, es cierto— arroja cortinas de humo que intentan ocultar la lógica de los acontecimientos,

pasea al lector por frentes alejados y sin relación para borrar lo que realmente estaba en juego. Por lo pronto, separa deliberadamente las acciones de las fuerzas marinas de superficie de las acciones de los sumergibles nazis. De tal forma trata el hundimiento del *Hood* y posteriormente el del *Bismarck* como hechos desvinculados de las acciones submarinas. Además, después de narrar su versión de los hundimientos del *Hood* y del *Bismarck* pasa a referir la situación en Siria, evitando toda referencia a Rudolf Hess, cuando queda claro el principio de causalidad que relacionaba los hundimientos y las negociaciones contemporáneas con el emisario de Hitler.

Escribe Churchill en *La Segunda Guerra Mundial*: “Tras la caída de Grecia, cuando todo era incertidumbre en el Desierto Occidental, y en la desesperada batalla de Creta la suerte nos era pesadamente adversa, sobrevino en el Atlántico un episodio naval que tuvo las más trascendentes consecuencias. Además de la constante lucha con los submarinos, los incursionistas de superficie nos habían costado ya más de tres cuartos de un millón de toneladas en barcos.

“Los dos cruceros de combate enemigos, el *Scharnhorst* el *Gneisenau*, y el crucero *Hipper*, permanecían apostados en Brest bajo amparo de sus poderosas baterías antiaéreas, y nadie sabía cuándo volverían a obstaculizar nuestras rutas comerciales. Hacia mediados de mayo se advirtieron signos de que el nuevo acorazado *Bismarck* posiblemente acompañado por el nuevo crucero con cañones de ocho pulgadas *Prinz Eugen* sería pronto lanzado al combate”.

Describe a continuación el movimiento de la flota británica para neutralizar el eventual peligro que se presentaba: “El *Hood*, en compañía del *Prince of Wales* y de seis destructores, partió de Scapa poco después de la medianoche del 22, para proteger a los cruceros *Norfolk* y *Suffolk* que se hallaban ya patrullando la lúgubre extensión de agua cubierta de hielo que separa Groenlandia de Islandia, conocida con el nombre de Estrecho de Dinamarca”.

Informa al presidente Roosevelt que han detectado la partida del *Bismarck* y del *Prinz Eugen* de Noruega, y agrega: “Si nosotros no lográsemos darle alcance al salir, la armada norteamericana podrá, sin duda, señalarnos su paradero”.

Tal aseveración, en mayo de 1941, con los Estados Unidos fuera de la guerra, no es menor. Por aquel entonces, dar la posición de barcos en la contienda significaba estar en guerra con el delatado.

Continúa Churchill: “Fui a Chequers el viernes por la tarde. Averell Harriman y los generales Ismay y Pownall debían permanecer allí conmigo hasta el lunes. Con la batalla de Creta en su punto culminante, era muy probable que aquel fin de semana estuviese lleno de ansiedad. Como es lógico, yo tenía en la casa el más completo servicio de secretarios, así como conexiones telefónicas completas con el capitán de guardia en el Almirantazgo, y otros departamentos principales”.

Ese fin de semana la lucha en Creta se definió como un triunfo rotundo de las fuerzas nazis. Todo lo que Churchill tenía para comunicar en el Parlamento la semana que comenzaba eran malas nuevas, muy malas noticias.

El 24 de mayo, “hacia las siete me despertaron para hacerme oír noticias tremendas. El *Hood*, nuestro buque de línea más grande y más veloz, había sido volado. Aunque construido en forma hasta cierto punto liviana, llevaba ocho cañones de quince pulgadas, y constituía una de nuestras más preciadas unidades navales. Su pérdida significaba un amargo quebranto, pero sabiendo que todos nuestros barcos convergían en aquel momento hacia el *Bismarck*, yo me sentía seguro de que lo atraparíamos pronto, a menos que virase al norte y volviese a puerto. Me encaminé directamente a la habitación de Harriman, en el extremo opuesto del corredor, y le dije estas palabras con las que estuvo en perfecto acuerdo: ‘El *Hood* ha sido volado, pero es cosa segura que el *Bismarck* está ya en nuestro poder’. Enseguida regresé a mi cuarto y

estaba tan cansado que me puse a dormir. Hacia las ocho y media, mi secretario privado principal, Martin, entró en mi habitación vestido con su bata, y con una expresión de fatiga en su rostro ascético, de rasgos acusados. ‘¿Ya lo tenemos?’, pregunté. ‘No. Y el *Prince of Wales* está fuera de combate’.

“Era esta una aguda decepción. ¿Habría pues el *Bismarck* virado hacia el norte y regresado a puerto? Era mi supremo temor. Hoy sabemos lo sucedido. A las 6, cuando el *Bismarck* había disparado su quinta andanada, el *Hood* fue partido en dos por una violenta explosión. Pocos minutos más tarde, había desaparecido bajo las olas, en medio de una enorme nube de humo.

“Solo tres hombres de su valiente tripulación de más de 1500 lograron salvarse. Entre los que perecieron estaban el vicealmirante Lancelot Holland y el capitán Ralph Kerr.

“El *Prince of Wales* alteró rápidamente su marcha para evitar el naufragio del *Hood* y prosiguió la lucha, ahora desigual. Pronto se halló bajo el fuego del *Bismarck*. Al cabo de pocos minutos había recibido cuatro impactos de proyectiles de 15 pulgadas, uno de los cuales destrozó el puente matando o hiriendo a casi todos los que estaban sobre él. Al mismo tiempo la popa del barco fue perforada bajo la línea de flotación. El capitán Leach, uno de los pocos sobrevivientes del puente, decidió interrumpir la acción por el momento, y se retiró tras una cortina de humo. No obstante había infligido al *Bismarck* una avería que redujo su velocidad. El hecho es que había sido alcanzado bajo la línea de flotación por dos bombas pesadas, una de las cuales perforó un tanque de petróleo, de lo que resultó una grave y continua pérdida que tuvo ulteriores consecuencias trascendentales. El comandante alemán perseveró en su marcha hacia el sudoeste, dejando tras de sí una señalada huella de petróleo”.

Obsérvese que Junack afirma que el *Bismarck* había repelido totalmente el ataque de las naves enemigas, no describe daño alguno en el casco, y asegura

que después del combate puso proa hacia Francia, “a toda máquina”, esto es, en óptimas condiciones de navegación. En efecto, como el propio primer ministro expone más abajo, el acorazado alemán aún podía navegar a 25 nudos —para Junack la velocidad era todavía superior—, marcha imposible para una nave gravemente dañada en la proa. En ese punto dice la verdad Junack, y como se verá, hay pruebas contundentes al respecto.

Por otra parte el supuesto combate a cañonazos se entabló a más de 20 kilómetros de distancia. Para que los barcos sufrieran daños bajo la línea de flotación, tanto los proyectiles del *Prince of Wales* como los del *Bismarck* debieron impactar primero en el agua, a una distancia apreciable de los barcos. Además, después de recorrer bajo el agua una distancia indeterminada pero considerable, los proyectiles británicos habrían perforado una coraza que Churchill calificaba de indestructible. Un hecho sumamente improbable cuando no imposible considerando el alcance y poder de fuego de los cañones principales del *Prince of Wales*.²³

El *Prince of Wales*, como bien afirma Churchill esta vez, se fugó. Ni siquiera se quedó a recoger sobrevivientes del *Hood*, sino que huyó averiado tras lanzar una columna de humo. Luego de los presuntos graves daños, apenas dos meses más tarde estaba navegando nuevamente, con Churchill a bordo, rumbo a la reunión con el presidente de los Estados Unidos que determinaría la firma del tratado conocido como Carta del Atlántico. El 10 de diciembre fue atacado por los japoneses y hundido en el mar de China.

Continúa Churchill: “Es evidente que el *Bismarck* habría obrado con sabia prudencia conformándose con lo que en sí mismo constituía un resonante triunfo. Había destruido en pocos minutos uno de los más bellos barcos de la Armada Real, y habría podido regresar a Alemania con esta victoria. Su prestigio y su poder ofensivo potencial habrían aumentado con ello en circunstancias que a nosotros nos hubieran resultado difíciles de calcular o de explicar (se refiere al Parlamento).

“Se le presentaba entonces la alternativa de regresar victorioso a la patria, con todas las perspectivas de ulteriores empresas, o de proseguir la marcha hacia una ruina casi segura. Solo la extrema exaltación de su almirante o acaso las órdenes imperiosas que lo presionaban, pueden explicar su desesperada decisión.²⁴ Cuando vi, hacia las 10, a mi amigo americano (Averell Harriman) yo estaba ya enterado de que el *Bismarck* proseguía su marcha hacia el sur, y podía, por lo tanto, hablar del resultado final con renovada confianza...

“Sin embargo, una imagen única ocupaba el segundo plano de mis pensamientos: la de ese formidable *Bismarck* de 45.000 toneladas acaso invulnerable al fuego de artillería, precipitándose hacia el sur en dirección a nuestros convoyes, con el *Eugen* como unidad de exploración. Entonces pensé en estos convoyes. Sus acorazados los habían abandonado en el curso de la cacería. Allí estaba el convoy de tropas, con todos sus valiosos hombres a bordo, a la sazón bastante al sur de Irlanda, el almirante Somerville acercándose a toda velocidad para interponerse entre él y el peligro. Interrogué al capitán de guardia acerca de tiempos y distancias. Sus informes fueron tranquilizadores. Aunque el convoy no podía dar más de unos doce nudos, y el *Bismarck*, según nuestras noticias, 25, había entre ellos una buena cantidad de agua salada”.

El análisis de la navegación del *Bismarck* es equivocado, o bien Churchill acomoda su discurso a los hechos posteriores: dice que temía que el barco virara hacia el norte, cuando eso habría significado toparse con el resto de la flota y la aviación británicas, con sus submarinos y con toda la parafernalia inglesa para intentar llegar a Noruega, cuando lo lógico era dirigirse hacia Brest, en la Francia ocupada. La sola aproximación a esta base significaba quedar bajo la protección de los sumergibles propios, del resto de la flota nazi y de los Focke Wulf 200, a los que Churchill llamaba “el azote del Atlántico”. Sin embargo cuando Churchill se entera de que el *Bismarck*

navegaba efectivamente hacia Francia, su confianza en las posibilidades de destruir al acorazado alemán se renueva.

Continúa el relato del primer ministro, esta vez en tono de hazaña épica, más propia de las licencias de un film taquillero que de las memorias de un estadista:

“El almirante Tovey había enviado al *Victorius* al frente, a fin de realizar un ataque aéreo con el propósito de disminuir la velocidad de enemigo. El *Victorius* había entrado recientemente al servicio activo, y parte de su tripulación aérea tenía poca experiencia en la lucha. A las 10 PM, protegido por cuatro cruceros, lanzó sus nueve aviones torpedo Swordfish en un vuelo de 120 millas contra un fuerte viento de cabecera, acompañado de lluvias y de nubes bajas. Dirigidos por el comandante Esmonde, y guiados por la radio del *Norfolk*, los aviones se encontraron con el *Bismarck* dos horas después y atacaron gallardamente contra un intenso fuego. Uno de sus torpedos hizo impacto debajo del puente. A bordo del *Victorius*, el problema de la vuelta de la escuadrilla causaba aguda ansiedad. Era ya noche cerrada, con viento fuerte y enceguecedoras ráfagas de lluvia, y los pilotos tenían poca práctica en el aterrizaje sobre cubierta aun a la luz del día. Para colmo de males, el faro orientador, único medio seguro que hubiera podido conducirlos al barco, no funcionaba. A despecho de cualquier submarino que pudiera andar merodeando, se emplearon reflectores y lámparas de señales para ayudar a los pilotos en su acceso. El aterrizaje se realizó con todo éxito en medio de la oscuridad y el regocijo y el alivio generales”.

Aterrizar en plena noche en un portaaviones, aun hoy, es una tarea compleja, inadmisibles en aviones que carecían de toda oportunidad de guiado por radio, con visibilidad nula, que por otra parte debían encontrar, de noche y en medio de tormentas a un barco sin luces, para luego volver, sin guía, al medio del océano. ¿Cómo llegaron al *Bismarck* en plena tormenta? ¿Cómo

volvieron? ¿Cómo sabían, en plena oscuridad y en medio de las tormentas a qué altura exacta volaban? ¿Cómo una tripulación calificada por Churchill como inexperta logró semejante hazaña?

Lo cierto es que esa operación, tal como fue relatada, existió solo en la afiebrada mente del primer ministro británico, y que esos aviones habían atacado, en pleno día y en palabras de Churchill, a un barco propio.²⁵

Lo que sigue da cuenta de las necesidades políticas de Churchill, urgido por alguna buena noticia:

“Por lo demás, era muy posible que la Cámara de los Comunes no se encontrase de muy buen humor en nuestra entrevista del martes. Su edificio había volado el 10 de mayo, y sus miembros se apeñuscaban ahora en la Church House, que no quedaba lejos. Esto significaba, a no dudarlo, un puerto en la tormenta; pero todas las comodidades habituales: escritorios, salones de fumar y comedores, eran allí improvisados y primitivos. Las alarmas antiaéreas eran frecuentes y los medios de locomoción escasos. ¿Cómo recibirían el martes las noticias de que el *Hood* no había sido vengado? Varios de nuestros convoyes habían sido interceptados y aun masacrados; el *Bismarck* había vuelto a Alemania, o a un puerto francés ocupado por este país; Creta estaba perdida para nosotros y la evacuación sin importantes bajas resultaba dudosa. Yo tenía absoluta confianza en su coraje y fidelidad, siempre que pudiera convencerlos de que no estábamos enredando las cosas. ¿Pero cómo lograrlo?”.

Es fácilmente entendible que Churchill se cuestionara cómo sobrevivir a la interpelación que lo esperaba en la Cámara de los Comunes, ya que desde que había asumido como primer ministro solo podía exhibir derrotas en todos y cada uno de los frentes, incluyendo los ataques a Londres —y la destrucción del edificio de la Cámara—.

La voladura del *Hood* y los hundimientos de decenas de barcos por los sumergibles nazis en un lapso muy breve solo significaba, desde el punto de

vista político, que Churchill no sobreviviría mucho tiempo al frente del gobierno. Sabía que quien lo sucediera pactaría de inmediato una tregua con Hitler. Antes de que eso sucediera pactaría él, y a eso había venido Hess. Si los alemanes aceptaban sacrificar al *Bismarck*, una tregua le daría respiro, y quizá la situación comenzaría a descomprimirse, a encaminarse favorablemente.

Los alemanes acumulaban éxitos en todos los frentes: miles de toneladas de acero hundidas por sus submarinos en el último mes, la voladura del *Hood*, la exitosa invasión a Creta, todo iba bien. Un barco no hacía la diferencia.

Una frase del fragmento siguiente desnuda el núcleo crítico de esta oscura trama: “Poco después de las 3 a. m. del día 25 inesperadamente el *Suffolk* perdió contacto con el *Bismarck*. Lo había estado siguiendo hábilmente con el radar desde una posición a babor del enemigo. Todos los barcos se desplazaban ahora en zigzag para atravesar, en su marcha hacia el sur, aguas infestadas de submarinos”.

Churchill acepta que las aguas estaban “infestadas de submarinos” nazis, mientras que el gran almirante Dönitz afirma que había siete, sin identificarlos, excepto tres que según su versión ya no tenían torpedos o navegaban averiados:

Analiza Dönitz que “la consideración de si con estos submarinos se puede hacer algo en apoyo del grupo *Bismarck* depende, en primer lugar, de conocer las intenciones del jefe de la flota. En una conferencia telefónica con el jefe del Oeste, a cuya disposición he puesto todos los submarinos disponibles, confirma este parecer mío. Me expresará sus deseos tan pronto como el jefe de la flota le haya comunicado los suyos. Lütjens pidió el mismo día la concentración de estos submarinos en una determinada cuadrícula al Sur de la punta meridional de Groenlandia. Quería atraer a la cuadrícula a

varios barcos ingleses con los que sigue teniendo contacto. En consecuencia, situé allí a siete submarinos de este grupo. Pero, sin que los barcos alemanes de guerra hubiesen alcanzado con sus perseguidores el sitio en que nuestros submarinos se habían apostado, se dirigieron inesperadamente hacia el Sur y luego tomaron rumbo Sudoeste, en dirección a los puertos del Golfo de Vizcaya. La pérdida de petróleo del *Bismarck*, a consecuencia de un cañonazo recibido en la proa, motivó este cambio de proyecto, según podemos colegir ahora”.

Se debe tener presente que las operaciones eran combinadas, y que por lo tanto Dönitz recibía informaciones minuto a minuto sobre lo que estaba ocurriendo. Estaba comunicado con los submarinos y con el acorazado, por lo cual no puede decir que “inesperadamente” —repetiendo por otra parte los dichos de Churchill— el *Bismarck* viró hacia el sur y luego al sudoeste, como si se tratara de una decisión ajena, que no lo comprometía. En el mismo sentido miente cuando dice que los sumergibles habían llegado al Golfo de Vizcaya, sugiriendo que estaban bajo las órdenes del comandante de la zona, esto es, que las decisiones corrían por cuenta del almirante Saalwächter.

En el Golfo de Vizcaya ya había submarinos preparados para seguir las instrucciones que diese el almirante Saalwächter en caso de un retorno del *Bismarck*. Dos de estos submarinos, el U-556 y el U-98, que acababan de realizar sus misiones, estaban sin torpedos, pero seguían conservando su capacidad como reconocedores. Otro submarino más, el U-74, había sido alcanzado gravemente por cargas de profundidad; sin embargo, también pudo emplearse como reconocedor.

Según uno de los submarinos citados, el U-556, bajo el mando de su experimentado comandante, el teniente Wohlfahrt, el *Bismarck* era perseguido por un grupo de combate inglés. Wohlfahrt escribió en su *Diario de Guerra*: “26 de mayo de 1941. Posición, 640 millas al Oeste del cabo Finisterre. 19.48 hs. Alarma. Entre las sombras vienen por la proa, a toda

marcha, un acorazado clase *King George* y un portaaviones, probablemente *Ark Royal*. Proa a la derecha, posición 10^a. ¡Si tuviese ahora torpedos! Posición ideal para un ataque. ¡Sin destructores, sin zigzag! El portaaviones tiene dispositivos para lanzamiento de aviones torpederos. Quizás hubiese podido ayudar al *Bismarck*. 20.39 hs. Emerjo. Dada señal. Enemigo a la vista, un acorazado, un portaaviones, rumbo 115 grados, toda marcha, cuadrícula BE 5332 (48° 20' Norte, 16° 20' Oeste); recibidas más señales sobre pérdida de contacto y localización acústica hasta 20.06 hs. Trataré de volver con el poco combustible de que dispongo. Paso a la escucha”.

“Pocos minutos después de las 21.42” —continúa Dönitz— “se envió un mensaje urgentísimo a todos los submarinos provistos de torpedos para que se dirigieran a la cuadrícula mencionada en apoyo del *Bismarck*; pero los submarinos, debido a una súbita tormenta, y teniendo que luchar contra un mar encrespado, no llegaron a tiempo a la cuadrícula designada por *Wohlfahrt*. Solo este, sin torpedos, siguió la noche del 26 al 27 de mayo, en las proximidades de las operaciones inglesas contra el *Bismarck*”.

Más tarde, el U-556 avista al U-74 a unas 420 millas al oeste de Brest, observando el combate. Según dice su capitán, carecía de combustible.

Dönitz agrega: “En la serie de casualidades desfavorables que concurrieron en la empresa del *Bismarck*, una de ellas fue esta de que solo el submarino sin municiones U-556, y el que estaba inútil para el combate, U-74, estuvieran presentes en la última lucha del *Bismarck* contra media flota inglesa”.

Karl Dönitz fue un personaje central en la historia de nazismo: bajo el auspicio de Churchill, después de la rendición formal de Alemania se instaló un gobierno provisional nazi en Flensburg, encabezado precisamente por Dönitz. Desde allí, a través de mensajes emitidos por radio pugnaba por continuar la lucha contra los soviéticos. El régimen comunista se enfureció y

obligó a clausurar la emisora desde la que se difundían esas emisiones, entregándose a los británicos que los apoyaban.

Fue además Dönitz quien anunció la muerte de Hitler, antes de proclamarse su sucesor. Pero el anuncio efectuado por Dönitz a través de Radio Hamburgo no fue el que la historia recuerda, sino que dijo que Hitler había muerto en Berlín, a pecho descubierto, combatiendo a las “hordas rojas”.

Acercas del destino del *Bismarck* asegura que había siete sumergibles preparados al sur de Groenlandia listos para socorrer al acorazado. Sin embargo, por alguna secreta o no declarada razón, solo menciona al U-556, U-74 y al U-98. ¿Qué otros sumergibles se encontraban en el área?

Responder a esa pregunta no fue una tarea sencilla ya que por alguna razón falta la documentación de esos *Wolfpacks* o “manadas de lobos”, nombre con que se identificaba el ataque de submarinos en grupos. El seguimiento de la posición de cada submarino, día por día, y el cotejo de miles de documentos, testimonios y bitácoras han permitido sin embargo identificar a los miembros de la manada de lobos que Dönitz ocultó. No eran siete sino más de veinte los sumergibles que estaban operando al sur de Groenlandia.²⁶

Dönitz menciona al U-74, U-98 y U-556, obviando la presencia, documentada oficialmente en el Archivo Alemán, del U-111, U-94, U-93, U-46, U-66, U-557, U-74 y U-109. Es muy posible que más submarinos estuvieran navegando por la zona.

Tanto el U-111 como el U-109 eran sumergibles de la clase IXB, una de las mejores construidas en la guerra, con un radio de acción de 12.000 millas náuticas y cuya velocidad, en superficie, superaba los 18 nudos. Llevaban 22 torpedos cada uno.

El U-111 partió del Wilhelmshaven el 5 de mayo de 1941 al mando de Wilhelm Kleinshmidt. Hundió el 13 de mayo de 1941 al *Somersby* (convoy SC-30) y al *San Félix* (convoy OB-322), y el 22 de mayo al *Barnby* (HX-

126) a 60° 30' N y 34° 12' W, los tres británicos.

Le quedaban al menos 18 torpedos, pero en lugar de la señal de auxilio al *Bismarck* recibió la orden de dirigirse hacia Terranova. Retornó el 7 de julio a Lorient, en la Francia ocupada, por una zona no habitual de circulación de convoyes, sin hundir ningún barco después del 22 de mayo.

El U-109 partió de Kiel el 6 de mayo de 1941, comandado por Hans-Georg Fischer. El 20 de mayo hundió al británico *Harpagus* (convoy HX-126). Se encontraba un poco más al sur que el U-111, a 56° 47' N y 40° 55' W. El 29 de mayo recibió la orden de volver con su carga de torpedos en perfecto estado, casi completa, sin intervenir en la defensa del *Bismarck*.

El U-557 partió de Kiel el 13 de mayo de 1941. El 29 de mayo hundió al barco británico *Empire Storm* (HX-128) en 55° N y 39°50 W, y estuvo siempre en posición de defender al *Bismarck*. Su comandante Ottokar Arnold Paulsen recibió órdenes de retornar a Lorient, a donde arribó el 10 de julio.

El U-46 de Engelbert Endrass partió de St. Nazaire el 15 de mayo de 1941 y regresó el 13 de junio después de hundir el 9 de ese mes junio al barco británico *Phidias*.

Los datos sobre los hundimientos mencionados fueron confrontados con información británica, y son coincidentes.

Aunque esa docena mínima de sumergibles contaba con torpedos, ninguno recibió órdenes de Dönitz para apoyar al *Bismarck*, sino que las directivas fueron de no intervenir, una actitud sin dudas consecuente y que se complementa con el discurso del comandante Lütjens a la oficialidad del acorazado, las cuestiones de “alta política” que conjeturaba Junack en su testimonio.

Cuando tuvo que explicar esa falta de apoyo Dönitz alegó además fallas en los torpedos, aunque el simple análisis de los hundimientos de los días previos lo desdican y prueban que los proyectiles funcionaban mejor que nunca, y que podrían haber enviado a toda la flota británica al fondo del mar

sin mayor esfuerzo. Tampoco la *Luftwaffe* socorrió al acorazado, apenas a una hora de vuelo de sus naves, a pesar de que desde la ocupación de Francia la aviación alemana se adentraba rutinariamente en el Atlántico. Al comienzo los aviones partían para ubicar convoyes, pero con el tiempo se fabricaron naves capaces de atacar con éxito a la navegación británica. Uno de los que mayor renombre alcanzó fue el Focke Wulf FW 200. Este cuatrimotor famoso en la guerra, especialmente por su gran radio de acción, fue diseñado por el ingeniero Wilhelm Bansemir para la Deutsche Lufthansa como avión de uso civil. Erróneamente se atribuye el diseño a Kurt Tank. En realidad Tank modificó su estructura para artillarlo y transformarlo en bombardero.²⁷ Modificaciones posteriores produjeron innumerables fallas estructurales, por lo cual se construyeron poco más de doscientas unidades, menos que nada en la Alemania nazi. Pero en su primera etapa el avión fue muy exitoso, incluso en el ataque a buques. No obstante las unidades del “azote del Atlántico”, como los calificaba Churchill, no fueron movilizadas en auxilio del *Bismarck*. Evidentemente una orden superior y directa de Hitler había paralizado toda ayuda a la nave.²⁸

¿Cómo se hundió entonces el *Bismarck*? En junio de 2001 el capitán de la marina norteamericana Alfred McLaren puso fin a la discusión, y a las mentiras de Dönitz y Churchill. Tras descender hasta los restos del acorazado, el conocido y veterano explorador anunció sin dudar: “Al *Bismarck* lo hundieron los alemanes”.

La Nación del 19 de febrero de 2002 reprodujo algunos pormenores de la expedición, y una entrevista a McLaren:

“Dice que el casco del barco no tenía impactos.

“El hall y la cubierta de madera estaban casi intactos.

“Así habrían evitado que los británicos se apoderaran de la nave.

“El 27 mayo de 1941, este buque insignia de la armada alemana se hundió

en el océano Atlántico a más de 900 kilómetros de la costa francesa, cerca de la ciudad de Brest, tras soportar el constante fuego británico. En junio último, por primera vez, un grupo de hombres liderados por McLaren bajó a 4780 metros de profundidad, hasta donde está hundido el *Bismarck*, y comprobó que este no presentaba graves daños en su armadura, por lo que, según explicó a La Nación, el barco fue hundido por los propios tripulantes.

“McLaren, un aventurero de 68 años, estuvo ocho veces en el Mar Ártico —tres a bordo de un submarino nuclear—, una vez en la Antártida y participó de la última expedición que bajó al *Titanic*, en 1999. ‘Viví en submarinos casi cinco años’, dice. La semana última, de visita en nuestro país, se mostró muy entusiasmado por la última excursión al *Bismarck*.

“—¿Cómo estaba la nave?

“—El *Bismarck* se encuentra casi en perfecto estado, no como el *Titanic*, que se deterioró rápidamente. La cubierta de madera y la pintura del hall del barco están bien.

“—¿Cómo fue hundido el barco?

“—Los británicos siempre dijeron que ellos lo habían hundido. En nuestra expedición comprobamos que el buque no tenía agujeros provocados por torpedos británicos. Personalmente, estoy convencido de que los aliados no hundieron la nave: lo hizo la tripulación alemana para que no se apoderaran de ella.

“—¿Por qué?

“—Cuando fue construido, el *Bismarck* fue llamado el más poderoso buque de combate. Era el orgullo de los alemanes, indestructible, como el *Titanic*. Y probablemente no habría sido hundido excepto por una mano de Dios, un milagro. Los torpedos no causaban daño alguno en su casco bajo el agua, que era de casi medio metro de espesor. Solo un avión inglés, cargando un único torpedo, logró averiar los timones del *Bismarck*. (...)

“La teoría de que el *Bismarck* fue hundido por sus tripulantes ya había sido

planteada por varios expertos, como el célebre oceanógrafo Roben Ballard, quien localizó la nave en 1989. ‘Solo buques echados a pique llegan al lecho íntegros’, opinó Ballard”.

Después del *Blitz* marítimo de mayo, y cuando todo el mundo suponía que la guerra en el mar alcanzaría sus niveles máximos, los ataques marítimos entre alemanes y británicos se redujeron a su mínima expresión: el pacto secreto había comenzado a regir. Por algún milagro insondable los hundimientos de naves británicas bajaron a su mínimo, y para ocultar los verdaderos motivos Churchill simplemente prohibió difundir noticias sobre hundimientos.

Si en mayo las incursiones alemanas habían causado daños por 370.000 toneladas, en julio la cifra bajó a solo 21 barcos, apenas la quinta parte de los hundimientos de mayo. Una merma demasiado pronunciada.

Por su parte los británicos hundieron una nave en mayo, en junio cuatro, dos de ellas de un tipo menor (IID), y una por minado. En el período de dos meses que duró la tregua, desde el 22 de junio hasta mediados de agosto, los británicos solo hundieron tres naves. El 29 de junio de 1941, al sur de Islandia, en 59° 52’ N, 18° 36’ W, el U-651, nave tipo VII C comandada por Peter Lohmeyer, fue hundida por los destructores *Malcolm*, *Scimitar* y por las corbetas *Arabis*, *Violet* y el plantaminas *Speedwell*. Toda la tripulación se salvó. El U-401, un submarino del tipo VII C comandado por Gero Zimmermann fue hundido el 3 de agosto de 1941 al sudeste de Irlanda, en posición 50° 27’ N, 19° 50’ W, por el destructor británico *Wanderer*, por el noruego *St. Albans*, y por la corbeta *Hydrangea*. La tripulación completa de cuarenta y cinco hombres murió en el evento.

Se destaca el hundimiento del U-556, el submarino que había presenciado las acciones relacionadas con la pérdida del *Bismarck*. Tras regresar a puerto después de un exitoso patrullaje, el indignado capitán Herbert Wohlfarth

recibió la inesperada orden de partir nuevamente de Lorient el 17 de junio, con su U-556 sin reparar y la tripulación sin descanso:²⁹ el 27 de junio de 1941 se irradió una extraña orden codificada desde el comando de submarinos en París. Algunas horas después el U-556 era hundido al sudoeste de Islandia por las corbetas británicas *Nasturtium*, *Celandine* y *Gladiolus*. Cinco hombres murieron en el ataque, el resto de la tripulación fue capturada y silenciada por los británicos. El laureado Herbert Wohlfarth sabía demasiado.

En julio de 1941 ningún submarino nazi fue hundido, en agosto los alemanes perdieron cuatro, en septiembre los británicos hundieron dos, al igual que durante octubre. Pero en julio del año siguiente destruyeron doce naves, y en julio de 1943 hundieron 38 submarinos nazis. Una progresión tan desproporcionada como asombrosa, y que no se explica solamente por el desarrollo de mejores instrumentos de detección de submarinos.

Desde la misma formación del Imperio Alemán, en el último tercio del siglo XIX, los germanos sabían que no debían combatir en frentes separados. Luego de la Primera Guerra Mundial, el Estado Mayor Alemán transformó esa teoría militar en un dogma.

Todo político informado sabía que en algún momento Hitler atacaría a los soviéticos, pero con el Frente Occidental sin consolidar por la resistencia de los británicos, la decisión se posponía indefinidamente permitiendo el fortalecimiento de las fuerzas comunistas. En tal circunstancia, con la fecha de la invasión ya decidida para junio de 1941, el *Führer* intentó forzar la rendición del Reino Unido a través de una serie de ataques combinados.

Los historiadores suelen entenderlos como acciones independientes —el primer ministro británico antes que todos—, aunque en realidad constituyen, en conjunto, el núcleo del acuerdo entre Churchill y el nazismo.

En primer lugar Hitler ordenó los bombardeos de la *Luftwaffe* sobre las

principales ciudades británicas, que alcanzaron su punto más violento el 10 de mayo de 1941. Los daños forzaron a Churchill a solicitar al Reich el envío de un emisario con plenos poderes para alcanzar algún tipo de entendimiento. Esa noche Hess aterrizaba en Escocia y cesaban los ataques sobre Londres, pero para forzar las negociaciones se acentuó el *Blitz* marítimo, es decir, un incremento en la actividad de los sumergibles nazis contra barcos británicos y sus aliados. Es visible en los hechos que las discusiones con Hess comenzaron con una tregua solicitada por los británicos, que incluyó un cese de fuego en el Atlántico Norte entre el 22 y el 29 de mayo. Durante esa semana se detuvieron los ataques contra los mercantes, pero no contra los barcos de guerra.

El 24 de mayo, la acción combinada de sumergibles y fuerzas de superficie concluyó con el torpedeo del *Hood*, y una honda conmoción en la sociedad británica.

Finalmente, después del sacrificio del *Bismarck* exigido por Churchill, se alcanzó un acuerdo a través de Hess, una tregua de ocho semanas a partir del comienzo de la invasión alemana a la Unión Soviética, desde el 22 de junio hasta el 22 de agosto.

Durante esos dos meses los ataques entre nazis y británicos debían reducirse al mínimo, pero para evitar que el acuerdo secreto se convirtiera en un evento público las hostilidades no cesaron del todo, sino que se registraron algunas escaramuzas perdidas entre los informes de la guerra en el Este.

Los británicos se comprometían a no atacar a los nazis por retaguardia en Francia, alivio que Hitler necesitaba imperiosamente para poder empeñar sus esfuerzos en la invasión a la Unión Soviética, una operación que, según estimaban propios y ajenos, demandaría justamente dos meses, el período de tregua pactado.

Sin lugar a dudas el pacto favoreció al Reino Unido, y puede considerarse el mayor logro de Churchill durante la guerra. De paso el primer ministro

lograba superar la crisis política que quizá lo habría hundido como al *Hood*, además del eterno desprestigio.

Debe recordarse por otra parte que hasta antes de la invasión seguía vigente la alianza entre Hitler y Stalin, y que esa alianza abarcaba dos continentes. Era un matrimonio por conveniencia, Churchill lo sabía, de manera que pactar con Hitler era también una manera de acelerar la ruptura de esa precaria coalición y de asegurar al mismo tiempo la supervivencia del Reino Unido. Todos los esfuerzos británicos estaban dirigidos hacia ese objetivo, y a lograr que los Estados Unidos declararan la guerra al Eje.

Desde el punto de vista militar Churchill consiguió aliviar la presión sobre Londres y las grandes ciudades del país, y también sobre su flota y los convoyes de suministros. La crisis que lo afectaba en el corto plazo se había transformado en un problema a resolver en el largo plazo.

Consideraba, y consta en sus escritos, que el enemigo futuro de su país — de Europa— sería Stalin; por lo tanto que nazis y comunistas se estuvieran matando salvajemente, incluso durante más tiempo que el previsto, resultaba un beneficio adicional del acuerdo, que le permitiría rearmar y fortalecer a Reino Unido y avanzar al mismo tiempo en las negociaciones con los Estados Unidos. A pesar de la campaña de Franklin Delano Roosevelt por llevar a su país a la guerra, los Estados Unidos, divididos en fuertes debates sobre la abstención o la intervención en las cuestiones europeas, habían permanecido hasta entonces como espectadores de un estado de cosas que los favorecía ampliamente. En última instancia sus principales rivales comerciales, Hitler mediante, se estaban desangrando en los campos de batalla. El contendiente de Roosevelt en las presidenciales de 1940, el republicano y pacifista Wendell Willkie había denunciado durante la campaña el belicismo del candidato demócrata, pero Roosevelt ganó las elecciones por el 45 por ciento de los votos.

A partir de entonces la opinión pública norteamericana sabía que se

entraría en la contienda de mano de los británicos, por lo cual no puede alegarse aún la “sorpresa” de Pearl Harbor: ganadas las elecciones, Roosevelt solo tenía que encontrar la mejor forma de irrumpir en el conflicto sin agraviar a quienes lo habían votado ni a los partidarios de la “no intervención” en el Congreso. A mediados de 1941 su ministro del Interior Harold Ickes le aportaba una alternativa. El historiador Paul Johnson reproduce en *Tiempos modernos* el contundente memorando de Ickes: “El embargo de petróleo a Japón sería el gesto más popular en todo el país que usted podría realizar, y del cual podría derivar una situación tal que sería no solo posible sino fácil entrar eficazmente en la guerra. Y si entramos indirectamente en el conflicto, evitaríamos la crítica de que lo hacemos como aliados de Rusia comunista”.

Con la reelección de Roosevelt en el bolsillo, el camino se allanaba para Churchill. El primer paso para la ayuda al Reino Unido fue dado, era el denominado Préstamo y Arriendo. El Reino Unido podía acceder a armas y pertrechos de los Estados Unidos en condiciones especiales.

La Carta del Atlántico firmada por Churchill y Roosevelt el 14 de agosto era en síntesis un acuerdo destinado a derrotar a los nazis, pero las concesiones comerciales y políticas, la libertad absoluta de navegación y comercio que allí se establecía, significaba de hecho el final del monopolio comercial del Imperio Británico.

Para entonces, si bien los objetivos de la invasión se habían cumplido parcialmente, los nazis comenzaban a comprender que las cosas iban a complicarse a medida que intentaran avanzar profundamente en territorio soviético. Pensar que acabaría con los rusos en un par de meses había sido un grave error de apreciación de Hitler. Fue uno de sus peores desaciertos, compartido sin embargo por Churchill: “Con todo optimismo se había calculado que la fuerza alemana de bombarderos debía comenzar su regreso

de Rusia seis semanas después de la invasión”, había escrito el primer ministro en *La Segunda Guerra Mundial*, y Hitler había alardeado: “¿Moscú? En un par de semanas pasearé por sus calles”.

Si en principio parecía que Hitler se había salido con la suya al atacar a la Unión Soviética sin ser agredido por la retaguardia en Francia, el asunto resulta más complejo. El fracaso en dominar los pozos petroleros caucásicos en las condiciones adecuadas fue determinante, ya que los ejércitos dispersos en frentes que abarcaban más de mil kilómetros no podían ser abastecidos. Los iniciales triunfos pronto se convirtieron en fuerzas comprometidas en escenarios lejanos y peligrosamente estancadas. Desesperado por las circunstancias Hitler comenzó a ordenar equivocados cambios de objetivos militares, con lo que comprometió aún más la suerte de sus divisiones.

El nuevo cuadro de situación implicaba que el pacto con Churchill había llegado a su fin, y de hecho, que la guerra se había perdido.³⁰

Mientras tanto, Stalin no cesaba de solicitar a Gran Bretaña la apertura de un frente por la retaguardia nazi en Francia. ¿Era un intento al alcance de Churchill? A principios de 1942, vencido el acuerdo y con los Estados Unidos en guerra contra el Eje, fácilmente habrían logrado invadir Francia por Normandía. Si hubieran bombardeado las plantas de petróleo sintético, la maquinaria bélica nazi, muy resentida por la falta de combustible, habría quedado paralizada.

Ya en 1938 Franklin Roosevelt había solicitado un plan para atacar Alemania si los Estados Unidos declaraban la guerra a los nazis. La autarquía económica alemana haría ineficaz un bloqueo tradicional como el practicado por los británicos durante la Primera Guerra Mundial, ya que la mayoría de las necesidades básicas se solventaban ahora dentro del país. Por otro lado Alemania, que carecía de petróleo y lo fabricaba por vía sintética, podía proveerse por vías internas —terrestres o fluviales— desde Rumania o

Polonia.

Así las cosas se decidió la división de la Fuerza Aérea: el Ala Táctica atacaría las zonas de batallas, y el Ala Estratégica se encargaría del corazón industrial germano. El asunto no era para nada sencillo, ya que la lista de objetivos estratégicos entregada por el Comando se contraponía con las necesidades políticas del gobierno y de las principales empresas americanas, entre ellas la IG Farbenindustrie AG.³¹

El plan de ataque previsto por el Comando Estratégico habría paralizado a los nazis en menos de un año. Eventualmente se podría compensar a los socios americanos de la Farben después de la guerra, pero la situación cambió a partir del 22 de junio de 1941: detener a los alemanes ya no estaba en los planes de los Aliados, al menos mientras se siguieran desangrando junto a los soviéticos. Paralizar a la maquinaria bélica nazi habría significado al contrario un inmediato avance de los soviéticos hacia el oeste, y nadie sabía dónde se detendrían los comunistas. Era preferible sin duda un Hitler debilitado en Calais, que un Stalin victorioso frente a las costas británicas.

De modo tal que los objetivos estratégicos alemanes no fueron atacados sino hasta mediados de 1944, cuando el desembarco en Normandía de británicos y americanos garantizaba que los soviéticos no llegarían al Atlántico.

Seguramente los historiadores no podrán acceder por decenios a los documentos que registran las negociaciones de Rudolph Hess, ni los correspondientes al pacto Churchill-Hitler. Para muchos, para judíos, gitanos y disidentes, para el pueblo de la Unión Soviética en especial y para los europeos en general, la continuación de la guerra de desgaste en el Este — efecto mezquino y sórdido del pacto— se tradujo en inenarrables tragedias, en millones de muertes que pudieron evitarse. Como escribiría Churchill, sobre eso juzgará cada lector.

11. Los resaltados son míos.

12. El resaltado es mío.

13. El resaltado es mío.

14. Japón había invadido China, la India estaba en jaque y no soportaría un ataque nipogermano.

15. Así estaban las cosas cuando los británicos comenzaron a usar un radar primitivo que les permitía ubicar a las formaciones atacantes en plena noche. El 19 de noviembre de 1940 un Junkers 88 A-4 fue derribado sobre Dorset. Fue el primer éxito en combate del radar inglés Al Mk IV, pero faltaban muchos meses para perfeccionar su uso e instalarlo en muchos otros aviones. En noches sin luna los nazis utilizaban equipos de guía electrónica como el Knickebein de la empresa Lorenz o el X-Gërat: los bombarderos seguían un haz electrónico que los guiaba a las cercanías del blanco hasta que recibían un segundo haz que cortaba al primero. En teoría, estaban entonces sobre el blanco. Los británicos desarrollaron contramedidas electrónicas, enviando ondas radiales que confundían a los equipos alemanes desviándolos de su ruta. El Y-Gërat alemán era algo más complejo. El avión era guiado por ondas de radio de alta frecuencia, hasta que un impulso corto le indicaba que se encontraba sobre el blanco. Este sistema fue efectivo hasta que nuevamente los británicos encontraron en poco tiempo cómo neutralizarlo. De tal forma, la intensidad y precisión de los bombardeos dependía de muchos factores. En primer lugar, del adiestramiento de las tripulaciones. Luego, de la emisión correcta de las coordenadas. Finalmente, de las contramedidas electrónicas, y muchas veces de la casualidad o la suerte: uno de los ataques contra suelo británico resultó desviado, pero los bombarderos nazis vieron que las bombas estaban produciendo un incendio importante en tierra. El fuego tomó tal magnitud que fue una marca más que visible para otros aviones que en lugar de descargar bombas incendiarias lanzaron explosivos de demolición tradicionales, causando enormes daños en las cercanías de la catedral de San Pablo.

16. Los resaltados son míos.

17. El resaltado es mío.

18. Los documentos relativos a esas reuniones aún son inaccesibles para los historiadores.

19. Hundimientos de mayo: *Samso, Nerissa, Capulet, Wray Castle, Taranger, Japan, Queen Maud, Dunkwa, Surat, Oakdene, Emanuel, HMS Camito, Sangro, Eastern Star, Ixion, Ramillies, City of Winchester, Bengore Head, Esmond, Empire Cloud, Gregalia, Aelybryn, Empire Caribou, Gand, City of Shangai, Benvrackie, Somersbay, Salopian, Benvrackie, Notre Dame du Chatelet, Rodney Star, Marisa, Piako y Empire Ridge*. El 20

fue un día nefasto para los británicos. Fueron hundidos el *Harpagus*, muy dañado el *San Félix*, hundido el *Javanese Prince*, *British Security*, *Cockaponset*, *Darlington Court*, *John P. Pedersen*, *Norman Monarch* y *Rothermere*, en su mayoría de gran porte. Siguieron *Robin Moor*, *Tewkesbury*, *Elusa*, *Marconi*, *British Grenadier* y el *Barnby*.

Seguramente habría aún más sumergibles acechando por la zona, aunque tal afirmación no puede probarse por falta de confiabilidad en las bitácoras británicas y alemanas en circunstancias tan especiales de la guerra. Hubo otros hundimientos registrados en esos días, aunque muy lejos de la zona de operaciones norte: el 23 de mayo fue hundido frente a las costas de África el barco holandés *Berhala*, el 24 el griego *Marionga* y el británico *Vulcain*. El 25 les llegó su hora al barco egipcio *Radamcs* y al holandés *Wangi Wangi*. El 27 fue hundido, siempre frente a las costas africanas, el *Colonial* británico, el griego *Papalcmos* el 28, y el 29 el *Tabaristan* británico. El 29 de mayo fue el turno del *Empire Store*, tras lo cual las operaciones volvieron a la zona norte. De los ocho barcos hundidos frente a las costas africanas solo tres eran británicos.

20. Durante una entrevista a propósito de mi trabajo *Nazis en el Sur*, una señora de apellido Puppel dejó su teléfono a la producción de la FM de Radio Nacional, además de un mensaje en el que pedía que me comunicara con ella. Cuando la llamé me contó que su padre, un acaudalado empresario, había dispuesto el traslado de su familia hacia otras tierras el mismo día en que Hitler anunció la invasión a la Unión Soviética. Había escuchado junto a su familia cuando Hitler dijo que la invasión “estaba en manos de Dios”, una invocación inesperada de un nazi, según la señora Puppel. Recordaba también el impacto que había causado sobre la población el hundimiento del *Hood por un submarino que había acertado un torpedo en el pañol de municiones y explosivos*. Radio Berlín informó además que se había otorgado al capitán del submarino la más alta condecoración que otorgaba Alemania. No recordaba otros detalles. Era lógico suponer que la noticia radiada se hubiera visto reflejada en otros medios, y así fue. En La Nación del 25 de mayo de 1941, perdido entre mil artículos que analizaban la voladura del *Hood*, puede leerse un cable fechado el 24: “La agencia oficial de noticias germana DNB informa que las aguas que circundan a Groenlandia fueron teatro de una batalla naval entre un submarino y un convoy británico, de acuerdo con el comunicado de ayer. Informa que esta operación dio como resultado el hundimiento de un barco de carga que transportaba municiones y que con otros barcos estaba estrictamente custodiado. Agrega que después de este primer ataque este buque trató de huir de la zona peligrosa, pero un instante después un torpedo lo alcanzó siguiendo una sucesión de tremendas explosiones”.

Una primera investigación mostró pronto que, excepto el *Hood*, ningún barco había sido volado en la zona en esa fecha. La fuente utilizada, *Axis submarine successes of World War Two* de Jürgen Rohwer, no registra el incidente aludido. Otras fuentes tampoco mencionan esa batalla producida en el mismo lugar y fecha del hundimiento del *Hood*. Obsérvese que la agencia nazi presentó el evento como “batalla naval”, cuando ese término se utiliza estrictamente para acciones entre barcos de guerra, y no entre un barco de guerra y un mercante desarmado. A todas luces, por los motivos que se están analizando, los propios medios alemanes intentaron desdibujar la noticia que Radio Berlín se había apresurado en difundir. La nueva versión pretende que el submarino había hundido a un mercante, y no al *Hood*.

21. Obsérvese por caso el siguiente detalle, irrelevante como tal, pero que en su desprolijidad denuncia un armado que no responde a los hechos sino a necesidades políticas: apenas horas antes los nazis habían afirmado que los británicos solo contaban con dos acorazados, mientras que luego aseguran que el *Bismarck* se debatió contra tres acorazados británicos, un portaaviones, destructores, etcétera.

22. Los destacados son míos.

23. Arma naval BL 14 inch/45 mk VII.

24. El destacado es mío.

25. Se recuerda que Junack refiere escuetamente el episodio: “Tras el hundimiento del *Hood* y la fuga del *Prince of Wales*, la atmósfera a bordo del *Bismarck* era exultante. La eficaz defensa contra los aviones del *Victorius* y el hecho de haber logrado desorientar a los cruceros que le seguían, acrecentaron todavía más esta sensación de triunfo entre los hombres de la tripulación”.

26. Entre abril y mayo de 1941, de acuerdo con los planes generales del *Blitz* marítimo, se habían multiplicado las acciones de los sumergibles en el Atlántico. El 1 de mayo de 1941 se encontraban en operaciones al menos el U-38, U-52, U-75, U-94, U-95, U-96, U-97, U-98, U-101, U-103, U-105, U-106, U-1107, U-108, U-110, U-123, U-124, U-141, U-143, U-147, U-201, U-552, U-553 y U-556.

Hacia el 15 de mayo de mayo se sumaron el U-43, U-46, U-66, U-69, U-74, U-93, U-109, U-111, U-138 y U-557, y volvieron a puerto el U-52, U-75, U-95, U-101, U-108, U-110, U-123, U-124, U-141, U-147 U-552 y U-553. El U-110 del comandante Fritz-Julius Lemp resultó hundido el 9 de mayo. Hacia el 20 de mayo entró en servicio el U-73 y llegaron a puerto el U-143 y U-201. Entre el 20 y el 25 de mayo comenzaron a operar el U-48, U-147, U-204, U-552 y U-561, y regresó el U-96.

27. Bansemir y Tank llegaron a la Argentina después de la guerra, fueron amigos de Jorge Antonio y trabajaron en diversos proyectos entre los que se destaca el Pulqui II.
28. No tuvo Dönitz dignidad ni valentía para contradecirla, ordenando el ataque a la flota británica y renunciando luego a su puesto. Su vileza le permitió convertirse en sucesor del *Führer* y le granjeó la indulgencia de sus protectores. Lo condenaron a algunos años de prisión, por presión de los soviéticos.
29. Desde el 1 de mayo había estado torpedeando barcos metido en medio del hundimiento del *Hood*. Hundió siete naves: *Emanuel*, *Aelybryn*, *Empire Caribou*, *Gand*, *British Security*, *Cockaponset* y *Darlington Court*.
30. El pacto quedó en suspenso hasta fines de 1944, cuando el avance de la Unión Soviética sobre Occidente parecía no tener fin. Se reactivó en tiempos que no hacen al interés de este relato.
31. Los principales objetivos eran las plantas productoras de energía eléctrica; los ferrocarriles; las plantas productoras de combustible sintético y refinerías de petróleo; las fábricas de rodamientos (rulemanes); las fábricas de aviones; los astilleros de submarinos; las fábricas de armamento. Además se estudió con detalle el ataque a poblaciones civiles con el propósito de socavar la voluntad de lucha, o simplemente para acabar con fábricas y mano de obra.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Artículos de *The New York Times* —contemporáneos a los hechos investigados—, en los que pueden cotejarse los estrechos vínculos económicos y los intereses en común entre empresarios norteamericanos y la IG Farben alemana.

The New York Times, 9 de agosto de 1927

LOS ALEMANES VENDERÁN COMBUSTIBLE SINTÉTICO

UN ACUERDO CON LA STANDARD DE NEW JERSEY REVELA PLANES DE INTERCAMBIO PARA ESTE AÑO

SE ESPERAN CORTES EN LAS IMPORTACIONES

LOS EXPERTOS AFIRMAN EN BERLÍN QUE PUEDEN PRODUCIR COMBUSTIBLE PARA MOTORES A MENOR COSTO QUE EL PRODUCTO IMPORTADO

Berlín, 8 de agosto. Petróleo crudo y nafta obtenida del carbón según el método Bergius será comercializada antes de fin de año, se informó hoy, después del anuncio de ayer de que la Standard Oil y la Compañía Alemana de Anilinas habían alcanzado un acuerdo.

Se anunció que una planta experimental en Merseberg, en el centro de los enormes depósitos de lignito, es prácticamente un hecho.

Los cálculos más conservadores de los expertos predicen que Alemania producirá, vía sintética, el 20 por ciento del consumo anual de combustible de

ese país en 1928, y que en pocos años ya no necesitará importar petróleo. Eso significa una producción, para el año próximo, no menor a las 100.000 toneladas de combustible líquido refinado.

El acuerdo cerrado ayer con los americanos ha generado grandes expectativas en los círculos industriales alemanes, aunque los detalles del acuerdo han sido celosamente resguardados.

Circulan muchas conjeturas, como por ejemplo cuántos millones de dólares pagarán los Estados Unidos a Alemania por el uso de las patentes que la compañía de anilinas otorgó a la Standard Oil. La Bolsa mostró una intensa negociación de acciones petroleras, aunque se percibían dudas hasta que se conozcan detalles de las condiciones del acuerdo. Expertos ingenieros químicos han admitido que el combustible sintético puede ser producido a un costo considerablemente menor al importado de los Estados Unidos o Rusia, pero los números exactos no han sido revelados.

Enredos en las relaciones petroleras

El acuerdo firmado ayer agrega otro misterioso eslabón a la enigmática cadena que vincula los intereses petrolíferos mundiales. La Royal Dutch-Shell, la Anglo-Persian y la estatal rusa tienen un ojo puesto sobre el pastel de la Compañía Alemana de Anilinas, especialmente sobre la porción conocida como división de producción de combustible sintético.

Las relaciones entre estos grupos son tan complicadas que aun los economistas más experimentados son incapaces de aportar un poco de luz a la situación. Walter C. Teagle, presidente de la Standard Oil de New Jersey, pasó unos minutos por Londres después de firmar el acuerdo en Heildelberg, aunque se creía que había estado en Berlín para negociar con los representantes de los intereses petroleros rusos. Si a través de la Compañía

Alemana de Anilinas los americanos obtuvieron además concesiones de los soviéticos, no pudo ser confirmado. La Embajada Soviética indicó apenas que ignoraban los términos del acuerdo entre americanos y alemanes.

Lo que los expertos en el campo de la química admiten es que el mundo se encuentra en el umbral de una nueva era en materia de combustibles, y que el tantas veces anunciado fracaso en el abastecimiento de combustibles, se ha desplazado por siglos hacia el futuro. Otro importante campo de aplicación de la nueva ingeniería química ha sido la hazaña de obtener nafta a partir del carbón. Los químicos predicen que se obtendrán importantes ganancias en los subproductos obtenidos en el proceso de refinado de petróleo crudo. Estos se diferenciarán de los subproductos obtenidos en los hornos de carbón, según dicen, y podrán obtenerse nuevos y valiosos productos aún desconocidos del alquitrán del carbón. Con este nuevo material a su disposición, los químicos creen que prácticamente todos los productos derivados del alquitrán podrán ser producidos por métodos sintéticos.

Un importante industrial le dijo al corresponsal del *New York Times* que los descubrimientos en esos terrenos eran aún más maravillosos que los inventos que permitieron rápidos avances en el desarrollo de la radiofonía, variados usos de la electricidad y en la aviación.

La industria se pregunta si la reciente fusión de las firmas americanas y alemanas ha reducido o agudizado la rivalidad de estos países.

La compañía confirma el acuerdo

La Standard Oil de New Jersey confirmó ayer el cable enviado desde Berlín al *New York Times* que hablaba del contrato firmado por la empresa con la Compañía Alemana de Anilinas, por el cual cooperarán en el desarrollo y uso de procesos patentados de ambas empresas.

“Anticipando las necesidades futuras de combustibles sintéticos para motores, la Standard Oil de New Jersey”, dice el anuncio, “confirma noticias de Europa sobre la conclusión de las negociaciones con la IG Farbenindustrie Aktiengesellschaft para la explotación mutua de procesos bajo ciertos derechos patentados”. La compañía no amplió estas declaraciones.

El acuerdo, considerando los intereses petroleros en juego, es mucho más importante para la industria de lo que las noticias previas indicaban. En lo concerniente al uso de gasolina sintética en este país, es improbable que se hagan esfuerzos para comercializarla aquí de inmediato, aunque parece que ambas compañías han acordado el uso conjunto de otros procesos, varios de ellos con muchas posibilidades de ser aplicados inmediatamente en la industria petroquímica. De qué procesos se trata exactamente, no ha sido revelado.

Ayer se supo que uno de los propósitos de la actual visita a Europa de Walter C. Teagle, presidente de la Standard Oil de New Jersey, era el estudio del descubrimiento alemán de la gasolina sintética, y la posibilidad alcanzar un acuerdo para el uso de ese proceso en este país. El señor Teagle recorrió la planta en donde se produce combustible sintético, aún en etapa experimental.

De acuerdo con lo que se supo hasta ayer, el acuerdo firmado por el señor Teagle solo involucra a su compañía y a la empresa alemana.

Noticias que indicaban que la Royal Dutch-Shell —amiga de la Standard Oil de New Jersey— estaba a punto de pactar un intercambio de procesos con la Compañía Alemana de Anilinas, fueron negadas.

The New York Times, 26 de abril de 1929

LA COMPAÑÍA ALEMANA DE ANILINAS SE ALÍA CON LOS AMERICANOS
EDSEL FORD, TEAGLE, C. E. MITCHELL Y WARBURG, UNA CORPORACIÓN
DE SESENTA MILLONES DE DÓLARES

COTIZAN TREINTA MILLONES EN ACCIONES DESDE HOY

UNA SOCIEDAD ENCABEZADA POR NATIONAL CITY COMPANY OFRECERÁ
LAS OBLIGACIONES NEGOCIABLES AL PÚBLICO

SE PLANEA UNA GRAN PRODUCCIÓN

SE PRODUCIRÁ COMBUSTIBLE A PARTIR DEL CARBÓN, ADEMÁS DE QUÍMICOS,
PELÍCULAS Y SEDA ARTIFICIAL

Los directivos de la principal compañía química alemana se han reunido con Charles E. Mitchell, director del National City Bank; Edsel Ford, presidente de Ford Motors; Walter Teagle, presidente de Standard Oil of New Jersey; Paul M. Warburg, director del Internacional Acceptance Bank y otras destacadas figuras de los negocios y de las finanzas de los Estados Unidos para la formación de una nueva compañía química que ingresará al mercado norteamericano con activos valuados en 60 millones de dólares.

La nueva compañía se denominará American IG Chemical Corporation y será dirigida por los cerebros y recursos que han desarrollado a la IG Farbenindustrie Aktiengesellschaft de Frankfurt, conocida en todo el mundo como Compañía Alemana de Anilinas.

Esta corporación ha dejado el año último ganancias netas equivalentes a 45 millones de dólares, y es considerada la corporación industrial más importante de Europa. Emplea a más de 140.000 personas. Está valuada en el mercado en más de 450 millones de dólares.

Investigación en nuevos campos

La corporación americana se registrará por las leyes de Delaware e iniciará operaciones a gran escala. Se espera que la nueva compañía se convierta en una dura competencia para las compañías químicas americanas, y que desarrolle numerosos nuevos campos a través de la investigación. La compañía cuenta con un proceso para obtener naftas a partir del carbón, que será implementado sobre una base extensiva. En tal sentido, la inclusión del señor Teagle en el directorio es significativa. Otras importantes actividades de la nueva empresa serán el desarrollo y distribución, en el país y en otros mercados, de una amplia gama de nuevos productos incluidos tinturas, productos farmacéuticos, fungicidas, productos químicos orgánicos e inorgánicos, solventes, lacas, metales livianos, artículos fotográficos y películas, seda artificial, fertilizantes nitrogenados sintéticos y otros derivados del nitrógeno.

La organización de la compañía señala uno de los pocos casos en los que el señor Mitchell se haya convertido en miembro del directorio de una corporación no relacionada directamente con el negocio financiero, y también la primera ocasión en que Ford se haya asociado a una industria por fuera del campo automotor.

La presencia en el directorio del señor Teagle responde al contrato firmado en 1927 por la Compañía Alemana de Anilinas y la Standard Oil de New Jersey para la explotación conjunta en los Estados Unidos de la hidrogenación de carbón, que convierte al carbón en combustible líquido, especialmente nafta.

La Compañía Alemana de Anilinas opera en Alemania una planta enorme, donde se ha probado la viabilidad económica del proceso, y las negociaciones avanzan hacia un acuerdo de trabajo más amplio entre la Compañía Alemana de Anilinas y la Standard Oil de New Jersey.

Además de los empresarios americanos, serán miembros del directorio de la nueva compañía el doctor Cari Bosch, director del comité ejecutivo de la Compañía Alemana de Anilinas, el doctor Hermán Schmitz y el doctor Wilfrid Greif, miembros del comité ejecutivo de la empresa alemana; Adolf Kuttroff, H. A. Metz y W. E. Weiss. La capitalización de la empresa norteamericana consistirá en 30 millones de dólares en obligaciones convertibles garantizadas al 5,5 por ciento, que serán ofrecidas hoy al público inversor a través de un conjunto de bancos liderados por National City Company: 400.000 acciones comunes clase A a valor nominal, y tres millones de acciones comunes clase B a valor nominal.

Adquisición de plantas

La formación de la American IG Chemical Corporation se ha llevado a cabo bajo el auspicio financiero de National City Company. Todos los activos de la corporación se conformarán al contado, o a través de la adquisición de activos de otras compañías químicas norteamericanas, que incluye especial interés en AGFA-Ansco Corporation, la segunda compañía en importancia del país dedicada a la fabricación y venta de películas y material fotográfico, y General Aniline Works Inc. —antes Grasselli Dyestuffs Corporation—, manufacturera de químicos sintéticos orgánicos y tinturas. La primera tiene plantas en Binghamton, Johnson City y Afton, NY, mientras que la segunda opera plantas en Albany, NY, y Linden, NJ. Todas esas fábricas serán utilizadas por la nueva corporación para el desarrollo de su amplia gama de productos.

Además de National City Company, el siguiente grupo también ofrecerá obligaciones negociables al público: Internacional Manhattan Company; Lee, Higginson & Co.; Harris, Forbes & Co.; Brown Brothers & Co.; Bankers

Company of New York; Equitable Trust Company of New York y Continental Illinois Company. Las obligaciones podrán convertirse en cualquier momento antes del 1 de enero de 1939 en acciones clase A de la American IG Chemical Corporation a razón de 17 acciones por cada 1000 dólares de obligaciones hasta el 31 de diciembre de 1931; durante 1932 16 acciones, decreciendo cada año subsiguiente hasta 1938, cuando la tasa de conversión será de 10 acciones por cada 1000 dólares. Las obligaciones serán reclamables a 110 hasta el 1 de noviembre de 1938, y a 100 de allí en más.

Se estipula que por cualquier suma declarada como dividendo, las acciones clase A están habilitadas para recibir un dólar por cada diez centavos, pagaderos en acciones clase B. En caso de liquidación las acciones clase A recibirán 75 dólares por acción antes de que se haya realizado algún pago sobre las acciones clase B, y cada balance debe ser distribuido en montos iguales por acción entre las dos clases de títulos. Ambas clases tienen los mismos derechos de voto por acción.

The New York Times, 11 de mayo de 1930

EN CONDICIONES DE PRODUCIR COMBUSTIBLES A TRAVÉS DE UN NUEVO
PROCESO NEW JERSEY STANDARD Y LOS ALEMANES ACUERDAN OBTENER
NAFTAS POR HIDROGENACIÓN

SE PERCIBE UNA REVOLUCIÓN EN EL PETRÓLEO

FUENTES OFICIALES SE REHÚSAN A PREDECIR SUS EFECTOS SOBRE LA
INDUSTRIA, CON SOBREPDUCCIÓN COMO FACTOR DE GRAVITACIÓN
MUNDIAL

De acuerdo con las últimas estimaciones de la Standard Oil de New Jersey, la primera unidad comercial para la fabricación de naftas y lubricantes a través del nuevo proceso comenzará en agosto en Bayway, NJ, con una producción de 5000 barriles diarios. La nueva fábrica utilizará el proceso de hidrogenación desarrollado por el doctor Friedrich Bergius de Heidelberg para la Compañía Alemana de Anilinas, mejorado durante los últimos tres años por las investigaciones de la Standard Oil Development Company, a través del cual el crudo o el aceite combustible pesado es adicionado con hidrógeno en estado gaseoso a alta presión y temperatura en presencia de agentes químicos conocidos como catalizadores.

Los funcionarios de Standard Oil a cargo del emprendimiento señalan que no se aventurarán a predecir sus efectos en la industria del petróleo. No obstante, están actuando velozmente en sociedad con la Compañía Alemana de Anilinas para llevarlo a la práctica. Otras dos unidades productivas de 5000 barriles estarán listas para operar en un año en Baton Rouge, Louisiana, y en Bayway, Texas, y además se ha establecido una organización corporativa para otorgar licencias sobre el uso de la patente de hidrogenación

de Bergius a refinerías, cada una de las cuales calificará para producir no menos de 20.000 barriles.

Experimentos con petróleo venezolano

El efecto de tal operación se percibe a partir del hecho de que los ingenieros de la Standard Oil ya han obtenido datos experimentales a partir de la multiplicación de la producción de crudo venezolano, del cual antes solo se obtenía una pequeña proporción de naftas y residuos de combustible pesado.

Como Venezuela es uno de los principales productores de crudo del mundo, es esperable que la multiplicación de la producción de naftas de esta única fuente trastoque los recientes intentos por ajustar la producción y la distribución de una industria caracterizada en los últimos años por la sobreproducción.

De acuerdo con las estadísticas oficiales de la Standard Oil Company de New Jersey, la industria petrolera norteamericana produjo el último año ocho millones de barriles más de los necesarios, considerando incluso la máxima capacidad de reserva. La situación era similar en la industria petrolera mundial.

Propiedad de dos empresas

En esta crónica sobreproducción, el nuevo proceso de incremento de la producción será introducido en todo el mundo por una licenciataria propiedad exclusiva de la Compañía Alemana de Anilinas y la Standard Oil Company de New Jersey. La licenciataria mundial se denomina Standard IG Company,

con la Standard Oil de New Jersey como socio mayoritario y responsable de la administración.

La Compañía Alemana de Anilinas mantiene el derecho de explotación de la patente de Bergius, solamente en territorio alemán.

Los derechos para el uso de la patente en los Estados Unidos ya han sido asignados por la Standard IG Company a la Hydro Patents Company, bajo las leyes de Delaware.

Los activos de la Hydro Patents Company pertenecen actualmente a la Standard Oil Development Company, pero pronto serán transferidos a otro de los principales poseedores norteamericanos de la patente, al cual se le requerirá que adquiera una acción por cada barril que sea capaz de producir diariamente a través del proceso de hidrogenación, así como que firme un acuerdo con otra organización norteamericana conocida como Hydro Engineering and Chemical Company, que proveerá el conocimiento técnico de la investigación alemana y norteamericana, aportará los catalizadores necesarios para el proceso y además aportará la ingeniería de diseño, construcción y supervisión de las plantas licenciatarias.

Una declaración oficial explicó esta asociación de refinerías norteamericanas invitadas por la Standard Oil Development Company a utilizar el proceso de hidrogenación: “Nunca estuvo en los planes restringir el proceso a las subsidiarias o a las unidades asociadas, sino su utilización para ejercer un profundo efecto positivo en la industria petrolera”.

Venta de aceite combustible pesado

Un efecto positivo —ventajoso para abaratar los costos de producción bajo el nuevo proceso— fue la propuesta de una solución definitiva al problema del tratamiento del aceite combustible pesado remanente luego de la

destilación de las naftas. En tanto la producción de naftas creció en el país de 26 millones de barriles al año en 1913 a casi 500 millones de barriles en la actualidad, el remanente de aceite combustible creció más allá de toda demanda natural del producto. Vale la pena resaltar, dicen los funcionarios de la Standard Oil Company de New Jersey, que la hidrogenación, bajo las condiciones apropiadas de operación, puede obtener 100 galones de nafta del tratamiento de 100 galones de crudo.

Además de otorgar ventajas en el precio a las licencias en cada país, la Standard IG Company estará en posición de coordinar su producción en el contexto de la competencia mundial en la industria petrolera.

Los funcionarios dicen que poco se puede predecir hasta qué punto la hidrogenación suplirá el procedimiento corriente y el craqueo. La Royal Dutch Shell Oil Company, principal competidora mundial de la Standard Oil Company, apenas recientemente ha adquirido los derechos para Inglaterra del método Knox para obtener naftas de petróleo crudo por el proceso de craqueo.

Se extiende la vida de las reservas

Además del efecto inmediato del nuevo proceso en la industria del petróleo, los funcionarios de Standard Oil señalaron su importancia en la extensión de la vida de las reservas al hacer rendir más que nunca cada barril de crudo. Los geólogos estiman las reservas actuales en aproximadamente dos generaciones.

Los alemanes han empleado el proceso de hidrogenación para la producción de naftas a partir de carbón. En correspondencia con la unidad productiva de Bayway de la Standard Oil Company dedicada a la hidrogenación de petróleo, la Compañía Alemana de Anilinas ha montado

una fábrica que convierte carbón en gas y naftas.

Esta versión alemana del proceso representa el primer paso en el desarrollo de la hidrogenación. Fue el resultado de las investigaciones del doctor Bergius luego de la Primera Guerra, cuando Alemania perdió muchas de sus valiosas cuencas carboníferas.

Cuando en 1926 el doctor Robert T. Haslam, profesor de Ingeniería Química del MIT, reportó en el Williamstown Institute of Politics de los Estados Unidos la posibilidad de obtener y comercializar naftas a partir de carbón, fue enfáticamente contradicho por Harry L. Doherty, otro de los oradores.

Al año siguiente el doctor Haslam abandonó su cátedra para dirigir las investigaciones norteamericanas para adaptar el proceso del carbón al crudo y al aceite combustible pesado. Actualmente se desempeña como director de la Standard IG Company, a cargo de administrar las licencias del proceso a escala comercial a lo largo y ancho de todo el mundo.

Cobertura de prensa del vuelo de Rudolph Hess a Escocia. Se percibe una progresión en el cambio de puntos de vista, desde las negativas iniciales hasta la aceptación de las propuestas de paz de Hess y la relación del vuelo con la invasión nazi a la Unión Soviética.

The New York Times, 21 de mayo de 1941

CHURCHILL RECHAZA PREGUNTAS SOBRE HESS

EL PRIMER MINISTRO DICE EN LA CÁMARA DE LOS COMUNES QUE AÚN NO ESTÁ EN CONDICIONES DE HABLAR DEL TEMA

Por David Anderson

Londres, 20 de mayo. El primer ministro Winston Churchill dijo enfáticamente hoy en la Cámara de los Comunes que aún no se sentía en condiciones de hacer declaraciones —agregó “no estoy del todo seguro de cuándo lo estaré”— cuando se lo presionó para que explicara por qué los miembros del Gabinete habían sido autorizados a improvisar algunas declaraciones públicas sobre Rudolf Hess —el nazi número 3 que voló a Escocia—, antes de que el gobierno hiciera un anuncio oficial sobre el caso.

El señor Churchill dijo que el sumario oficial con las investigaciones e información en sus manos difería completamente de las declaraciones individuales.

Dijo que creía que perspectivas como esta cuentan con la aprobación de la opinión pública, sin importar si quienes opinan tienen algo nuevo para decir o no. Finalmente el primer ministro expresó su propia idea sobre el *affair* Hess: “Este asunto es de interés público. No estamos en condiciones de dar una versión cierta, y los alemanes dan diferentes versiones cada día. Naturalmente la prensa trata de satisfacer la avidez del público haciéndose eco de cualquier detalle que llegue a sus manos. A mí me parece que el asunto es más entretenido que importante”.

Esa declaración fue respondida con risas de aprobación. El debate sobre Herr Hess se inició con una pregunta directa al señor Churchill, sobre si “la

proyectada visita del *Führer* interino del Reich al duque de Hamilton había sido planeada con la connivencia y el apoyo del gobierno alemán”. El señor Churchill contestó que aún no estaba en condiciones de decirlo.

Se le transmitió al señor Churchill el profundo rechazo en la opinión pública ante el problema de satisfacer las demandas de Herr Hess.

Contradiciendo una vez más las críticas, contestó: “Hasta donde sé, recibe el trato de cualquier prisionero de guerra, y seguirá recibiendo el trato apropiado a un prisionero de guerra”.

The New York Times, 29 de junio de 1941

EL ATAQUE A RUSIA SE RELACIONA CON HESS

EL FRACASO DE SU MISIÓN SE PERCIBE EN LA RÁPIDA ACCIÓN DE CHURCHILL
EN APOYO DE MOSCÚ

Por George Bernhard

Ahora se hace evidente para todos que Rudolf Hess voló a Inglaterra con el total consentimiento de Hitler. Su misión era concertar la paz entre Alemania e Inglaterra. La guerra entre Alemania y Rusia ha resuelto el misterio de Rudolf Hess, si alguna vez fue un misterio.

El asunto parece una historia de detectives. De hecho lo es, el tipo de historia de detectives que solo podría haber sido escrita en Berlín. En Berlín asuntos como este reciben otro nombre, *Gross Politik*. Durante la Primera Guerra Mundial el Alto Comando Alemán estuvo conformado por una imaginativa pandilla. Tramaron toda clase de planes contra el Imperio Británico con Afganistán, Persia y Arabia como posibles escenarios bélicos. Y en tal sentido no debemos olvidar que fue el general Ludendorff quien hizo arreglos para enviar a Lenin y sus camaradas en un tren blindado a Rusia, donde aseguraron el éxito de la revolución bolchevique.

Una idea nazi

¿Qué ocurrió esta vez? La idea original detrás de toda esta tramoya es de importancia histórica: los líderes nazis habían comenzado a convencerse en Berlín de que tras la decisión de los Estados Unidos de extremar la ayuda a

Gran Bretaña, sería imposible derrotar a ese país. En particular, los líderes nazis ya no creían en el éxito de una invasión a Gran Bretaña. En consecuencia decidieron que era necesario hacer la paz.

La cuestión era cómo. Hasta en Berlín era claro que una simple oferta de paz sería insatisfactoria en tanto el mundo la entendería como una muestra de debilidad. Eso se volvía particularmente cierto desde que el primer ministro Churchill y el presidente Roosevelt dejaron en claro que no habría paz permanente hasta que no fuera destruido el régimen nazi. Por otro lado, una oferta de paz sería una implícita admisión de que los nazis necesitaban la paz con Inglaterra para trasladar el frente de ataque e iniciar la “guerra total” contra los bolcheviques (los líderes nazis creían que tenían grandes posibilidades de éxito).

No se les ocurrió a los aventureros nazis que el cambio de frente podría ser interpretado por el mundo como la prueba definitiva del irresponsable carácter belicoso del régimen nazi. Al contrario, los líderes alemanes creyeron que de esa manera abrirían una profunda división en la opinión pública inglesa, incluso en la norteamericana, explotando el miedo al bolchevismo y la profunda —aunque ciertamente justificada— desconfianza en los comunistas y sus propósitos revolucionarios.

Los líderes nazis no esperaban que el primer ministro cambiara de opinión, pero después de todo, pensaban, Churchill era miembro de un gobierno democrático. Eventualmente podría ser derrocado. Los nazis saben demasiado bien cómo manipular la maquinaria democrática para destruir la democracia.

La victoria de Churchill

Muy pocas personas saben en Inglaterra lo que realmente sucedió después

del arribo de Hess. Pero el resultado del episodio es un magistral logro de Winston Churchill. Pues desde el punto de vista británico, lo importante era que los alemanes marcharan contra Rusia. Eso solo podía ser llevado a cabo haciéndole creer a Berlín que el resultado inmediato de un ataque a Rusia sería la reestructuración del Gabinete, sin Churchill. El discurso pronunciado el último domingo por Churchill, inmediatamente después del ataque alemán, debe haber sido un completamente inesperado y terrible revés para Alemania.

A través de ese discurso Churchill fortaleció su posición e hizo del suyo un lugar más seguro. Al mismo tiempo fue capaz de lograr un cambio de rumbo decisivo en el desarrollo de la guerra.

The New York Times, 23 de septiembre de 1943

EDÉN REVELA QUE HESS LE HIZO UNA OFERTA DE PAZ

DICE QUE LA PROPUESTA PRESENTADA POR EL ENVIADO DEL *FÜHRER* EN 1941
OFRECÍA LA ESCLAVITUD COMO ÚNICA ALTERNATIVA

PRESENTÓ SEIS CONDICIONES

DERROCAMIENTO DEL RÉGIMEN DE CHURCHILL Y RENDICIÓN DE IRAK
ENTRE LAS PROPUESTAS

Londres, 22 de septiembre (UP). Una declaración autorizada y detallada del sensacional vuelo del número dos en la escala nazi a Escocia, reveló que en 1941 Rudolf Hess ofreció la paz a Gran Bretaña, o como única alternativa, la esclavización de Alemania; declaró además que Adolf Hitler estaba dispuesto a abandonar las hostilidades. La Cámara de los Comunes, a través del secretario de Asuntos Externos Anthony Eden, entregó la primera versión oficial del vuelo de Hess en procura del duque de Hamilton, en un aparente esfuerzo por apartar a Gran Bretaña de la guerra antes de que Alemania atacara Rusia.

Se reveló que Hess, quien había volado a Escocia el 10 de mayo de 1941 como capitán de la *Luftwaffe* en un Messerschmitt 110, argumentó que no podía negociarse la paz con el gobierno de Winston Churchill, quien debía ser removido de su cargo.

Propuso lo siguiente:

1. Alemania tendría libertad de acción en Europa.
2. Gran Bretaña tendría libertad de acción en su imperio, excepto en las ex colonias alemanas, que debían ser devueltas al Reich.
3. Rusia sería incluido en la concepción nazi de Asia, excepto ciertas demandas de Alemania a la Unión Soviética, que serían satisfechas a través de negociaciones o de un enfrentamiento armado. En cualquier

caso Hess enfatizó que Hitler no estaba analizando la posibilidad de una guerra contra Rusia.

4. Gran Bretaña debería evacuar Irak.
5. El tratado de paz incluiría cláusulas de indemnización a ciudadanos británicos y alemanes cuyas propiedades hubieran sido expropiadas a causa de la guerra.
6. La propuesta de Hess solo sería válida si Alemania pudiera negociar con otro gobierno que el de Churchill. Hess acusó a Churchill de planear la guerra desde 1936, por lo cual ni él ni sus colaboradores eran negociadores aceptables para Hitler.

Hess dijo que su vuelo había sido planeado para ofrecer a Gran Bretaña la posibilidad de entablar conversaciones de paz sin que perdiera prestigio.

Pero advirtió, dijo la fuente autorizada, que si Gran Bretaña rechazaba sus términos, sería el “deber” de Hitler destruir el país y mantenerlo bajo su yugo luego de la guerra.

Hess replanteó sus términos en un documento firmado el 10 de junio, doce días antes de la invasión nazi a Rusia, agregando una nueva cláusula: Gran Bretaña debía firmar simultáneamente la paz con Italia.

En sus declaraciones de hoy, el secretario de Relaciones Exteriores Anthony Eden dijo que Hess había sido tratado como prisionero de guerra desde que pisó Gran Bretaña, y que permanecería en esa condición hasta el final de la guerra.

Versiones oficiales fraguadas, reproducidas por la prensa, sobre los hundimientos del *Hood* y del *Bismarck*.

The New York Times, 25 de mayo de 1941

VOLÓ EL *HOOD*

EL BARCO DE GUERRA MÁS GRANDE DEL MUNDO FUE HUNDIDO ENTRE
ISLANDIA Y GROENLANDIA

SE TEME LA MUERTE DE 1300 HOMBRES

EL BARCO ALEMÁN DAÑADO ES PERSEGUIDO DESPUÉS DEL CHOQUE DE
FLOTILLAS

Por Roben P. Post

Londres, 24 de mayo. El Almirantazgo anunció que el crucero de batalla *Hood* de 42.000 toneladas, la nave de guerra más grande del mundo y orgullo de la flota británica estalló hoy por un “desafortunado impacto” en una de sus cámaras de municiones, efectuado por el nuevo acorazado alemán *Bismarck* en un cruce en aguas cercanas a Groenlandia. El *Bismarck* resultó dañado.

Aparentemente los británicos tenían información de que el *Bismarck*, escoltado por otras unidades navales alemanes, estaba tratando de deslizarse hacia el Atlántico Norte, por la ruta favorita de los alemanes —la ruta norte de Noruega, Islandia, Groenlandia—. Los británicos enviaron una importante fuerza naval, que incluía al *Hood*, a interceptar a los buques alemanes. Ambas fuerzas chocaron y el *Hood* resultó hundido.

El *Hood* llevaba una dotación normal de más de 1300 hombres, y el

Almirantazgo dijo que temía que quedaran pocos sobrevivientes.

“La persecución del enemigo continúa”, afirmó el Almirantazgo. Esta declaración probablemente indique que las naves británicas están intentando interceptar y acabar con el *Bismarck*, si efectivamente está averiado. Indudablemente mantienen silencio de radio, y por lo tanto resta saber si el *Hood* será vengado.

Se informó en Berlín que el *Hood* había sido hundido en aguas islandesas durante un cruce de cinco minutos entre la flotilla alemana y “el grueso de las fuerzas navales inglesas”. Dijeron que las unidades alemanas no sufrieron daños “dignos de mención”, y que continuaban operando.

Símbolo del poder británico

Las noticias sobre el hundimiento del *Hood* envolverán al pueblo británico en un manto de sombras y temor, porque el *Hood* simbolizaba el poder naval británico. Era el buque insignia de la *Royal Navy*, y a los británicos les gustaba pensar que era el más grande buque de guerra.

El *Hood* era del mismo tipo que los cruceros de combate *Queen Mary*, *Indefatigable* e *Invencible*, volados durante la Batalla de Jutlandia, supuestamente por insuficiente blindaje en sus compartimientos. El *Hood* fue rediseñado en función de las lecciones de Jutlandia, pero en apariencia no fue suficiente.

En cualquier caso se debe atribuir a la flota germana la mayor victoria naval de la guerra desde que los cruceros británicos encerraron al acorazado de bolsillo *Admiral Graf Spee*, que fue enviado a pique frente a Montevideo, Uruguay.

Es la primera vez que se tienen noticias de que el *Bismarck*, de 35.000 toneladas, se había internado en los mares. Fue botado el 14 de febrero de

1939 con la presencia del *Reichsfuehrer* Hitler. Se supone que el *Bismarck* tiene tres naves gemelas, el *Tirpitz*, botado el 12 de abril de 1939, y otras dos que, según se cree, aún están en construcción.

Partieron dos cruceros de combate

Los británicos aún cuentan con los cruceros de combate *Renown* y *Repulse*, del mismo tipo que el *Hood*, aunque más pequeños. Tienen además a los nuevos acorazados *King George V* y *Prince of Wales*, ambos en servicio. Los acorazados *Duke of York*, *Jellicoe* y *Beatty* pronto estarían listos. El *Lion* y el *Temeraire* están en construcción. Armados con cañones de 16 pulgadas serán aún más poderosos que los acorazados en servicio.

Sin dudas la pérdida del *Hood* representa un severo revés desde el punto de vista del prestigio pues por primera vez en esta guerra un barco importante alemán enfrentó a un barco británico importante, y lo venció. Hasta ahora la flota alemana no existía en lo que concernía a los británicos —al menos según los viejos parámetros de grandes barcos contra grandes barcos—, pero no es esta una guerra de grandes barcos. Es una guerra de pequeños barcos, los barcos que escoltan convoyes.

En ese sentido cabe señalar que, aunque preocupante, probablemente la pérdida del *Hood* no sea tan seria como la pérdida de cuatro destructores.

La peor tragedia ha sido la pérdida de vidas. La dotación del *Hood* era de 1341 oficiales y hombres, tal vez más en esta ocasión. Su capitán era R. Kerr y su comandante, el vicealmirante L. E. Holland.

The New York Times, 28 de mayo de 1941

CÓMO EL ACORAZADO ALEMÁN FUE VENCIDO EN UNA CARRERA DE 1750
MILLAS PARA ESTAR A SALVO

EL *HOOD* VENGADO

BARCO NAZI ES HUNDIDO AL OESTE DE BREST DESPUÉS DE UNA
PERSECUCIÓN DE 1750 MILLAS

AVIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS AYUDAN

AVISTAN A LA PRESA Y PONEN LA FLORA TRAS SU RASTRO

CRUCERO DEL REICH ESCAPA

Por Roben P. Post.

Especial para *The New York Times*

Londres, 27 de mayo. El *Bismarck*, el más nuevo y sofisticado barco alemán, fue hundido a las 11.01 en punto esta mañana (5.01 a. m. hora de Nueva York) a unas 400 millas al oeste de Brest, tras operaciones navales que duraron tres días y medio y que cubrieron 1750 millas desde el Estrecho de Dinamarca. El crucero de guerra británico *Hood*, volado por un “desafortunado” acierto del *Bismarck*, fue así vengado.

La narración completa de la acción, dada a conocer por el Almirantazgo esta noche, es un relato no solo de gallardía y valentía en el mar, sino también de un excelente trabajo de equipo y rápida y efectiva acción en la que los británicos desplegaron todo su poder de fuego aéreo y marítimo, incluso dejando desprotegidos a sus convoyes y desplazando de Gibraltar a la flota del Mediterráneo Occidental.

Las aeronaves británicas de largo alcance merecen la mayor parte del crédito por la búsqueda naval más exitosa de todos los tiempos. El avión que

encontró al *Bismarck* después de que las fuerzas de rastreo perdieron contacto con él fue una nave construida en los Estados Unidos. Esta aeronave es llamada Catalina por el servicio británico, y conocida como PBY-5 cuando patrulla para la Armada de los Estados Unidos.

Buques de guerra avistados en Bergen

La historia comienza con el aviso del Comando Costero de la Fuerza Aérea Real. Sus patrullas, permanentemente rondando por Noruega, descubrieron al buque de guerra *Bismarck* y al *Prinz Eugen*, un nuevo crucero armado con cañones de 8 pulgadas, anclados en el puerto de Bergen en algún momento de la semana pasada. Inmediatamente, el Almirantazgo comenzó a lanzar sus redes por el Mar del Norte.

Los cruceros británicos Norfolk —al mando del contraalmirante W. F. Wake— y *Suffolk*, armados con cañones de 8 pulgadas, partieron rumbo al Estrecho de Dinamarca, entre Islandia y Groenlandia. Los británicos aparentemente creyeron que los dos barcos alemanes irían al norte alrededor de Islandia para ingresar al Atlántico. El primer ministro Winston Churchill sugirió hoy que su misión era entorpecer el comercio, pero otra hipótesis indica que podrían haber estado tratando de introducirse en el Mediterráneo para lograr allí el equilibrio de fuerzas.

De cualquier modo, la suposición de que iban a desplazarse de inmediato era acertada. En la tarde del último viernes el almirante Wake-Walker avisó al Almirantazgo que había detectado al *Bismarck* y al *Prinz Eugen* navegando velozmente hacia el sudoeste. La visibilidad alcanzaba las 6 millas cuando los buques fueron vistos por primera vez, pero tormentas, nieve, aguanieve y neblinas reducían la visibilidad a una milla. Sin embargo los dos cruceros británicos acecharon la zona y empezaron a seguir el rastro del enemigo.

Dieron satisfactoriamente con él durante la noche.

Intercepción del *Hood*

Mientras tanto, tras una señal la flota británica comenzó a desplazarse. El *Hood*, el barco de guerra más grande del mundo, comenzó sus maniobras de intercepción. Iba escoltado por el *Prince of Wales*, uno de los buques de guerra británicos más nuevos y hermano del *King George V*.

Temprano en la mañana del sábado el *Hood* avistó al escuadrón alemán. La acción comenzó a millas de distancia, en aguas turbulentas, con disparos cruzados de los cañones principales. Luego la artillería alemana impactó en una de las torretas del *Hood*, que estalló con el saldo de una gran cantidad de bajas. El *Prince of Wales*, en acción por primera vez, fue ligeramente dañado. Pero el *Bismarck* no salió ileso. También fue herido, y en un momento fue visto en llamas.

Sin embargo el primer round fue para los alemanes. El *Bismarck* y el *Prinz Eugen* se alejaron rápidamente hacia el sudoeste, pero los dos cruceros británicos continuaron siguiéndoles el rastro. El *Bismarck* no intentó combatir a los más veloces cruceros, aunque sus esfuerzos para liberarse fallaron. El *Bismarck* aparentemente había sido dañado en sus motores, por lo cual se vio obligado a reducir su velocidad. Un avión del Comando Costero —también formaba parte de la red que seguía al *Bismarck* por aire— reportó que estaba derramando aceite.

La persecución continuó a lo largo del sábado. Hacia la noche el *Prince of Wales* había sanado sus heridas, y alcanzó de nuevo a los alemanes durante su huida. Hubo una corta batalla interrumpida. Los barcos alemanes tomaron rumbo hacia el Oeste, y el *Prince of Wales* y los cruceros británicos maniobraron para concordar acciones. Luego los alemanes viraron

nuevamente hacia el sur. La noche cayó y los barcos perseguidos desaparecieron.

Envían un nuevo portaaviones

Pero las fuerzas británicas estaban convergiendo en la escena, y el almirante Guenther Luetjens, a bordo del *Bismarck*, debió haber sabido que estaba atrapado, y que escaparía solo con una suerte excepcional. Entre las naves enviadas con premura al área de la batalla estaba el nuevo portaaviones *Victorius*. A millas de distancia de los alemanes, partieron sus bombarderos. Uno de ellos impactó en el *Bismarck* con un torpedo aéreo.

Durante la noche del sábado y la madrugada del domingo el *Norfolk*, el *Suffolk* y el *Prince of Wales* continuaron la persecución. Sus vigías hicieron su mejor esfuerzo, pero el tiempo empeoró, disminuyó la visibilidad, y a las 3 de la madrugada del domingo perdieron el contacto. Los barcos alemanes estaban entonces a unas 350 millas al sud-sudeste del punto más al sur de Groenlandia, no muy lejos de la costa canadiense.

Fue un momento amargo tanto en los puentes de mando de las naves perseguidoras como en el comando de operaciones del Almirantazgo, cuando comprendieron que se había perdido contacto, y que de ahí en más sería cuestión de explorar los océanos. Los oficiales navales sabían que sería una búsqueda larga y ardua, con ventaja a favor del enemigo. Pero debía ser descubierto, de modo que se impartió a la flota la orden de tomar de inmediato las disposiciones para la búsqueda.

Cuando se perdió el contacto, el *Bismarck* puso proa hacia el sur. Parte de la flota, comandada por el almirante John C. Tovey desde el *King George V*, ya había partido desde el norte, probablemente desde Scapa Flow. La flota del oeste del Mediterráneo —o parte de ella— con el vicealmirante James F.

Somerville al mando del *Renown* —crucero de la misma clase que el *Hood* —, había levado anclas y partido desde Gibraltar navegando hacia el noreste para interceptarlo. Ambas flotillas estaban intentando mantenerse entre el curso probable del *Bismarck* y las costas francesas y españolas, donde habría puertos seguros para recibirlo.

Naves de guerra abandonan a los convoyes

Desde el Atlántico, los acorazados *Rodney* y *Ramillies*, que escoltaban convoyes, iniciaron el acoso del enemigo desde el este y el oeste. De manera que las naves británicas cercaban al *Bismarck* desde los cuatro puntos cardinales. Los submarinos británicos vigilaban a su vez los puertos alemanes y franceses, en especial Brest, donde probablemente el *Bismarck* buscaría refugio. Pero la principal búsqueda fue aérea. En los aeropuertos del Comando Costero de las costas británicas todos los pilotos esperaban en sus puestos. Se duplicaron y triplicaron las patrullas. Sunderlands, Lockheeds y Catalinas atronaron sobre el mar en su amplia cacería. Terranova, desde el otro lado del Atlántico, se conmovió. Desde sus bases allí instaladas, la Fuerza Aérea canadiense patrullaba sus costas volando hacia el este. A esas patrullas se sumó una incesante búsqueda de los aviones de la flota aérea de la Armada, que zarpaban desde los portaaviones.

Por un tiempo esas búsquedas fueron en vano. El contacto con las naves alemanas se había perdido a las 3 a. m. del domingo, a 350 millas al sudsudeste de Groenlandia. No se restableció hasta las 10.30 a. m. de ayer, cuando un Catalina del Comando Costero que patrullaba las aguas de Inglaterra observó al *Bismarck* a 550 millas al oeste de Lands End.

El Catalina fue atacado de inmediato, probablemente por un avión lanzado desde la catapulta del *Bismarck*. Como resultado del ataque el

Catalina, grande y lento, perdió el contacto nuevamente, pero no antes de dar aviso al resto del grupo.

Aviones desde el *Ark Royal*

Afortunadamente el portaaviones *Ark Royal*, con el escuadrón del vicealmirante Somerville, se hallaba en algún lugar cercano. A las 11.15 a. m. uno de los aviones del *Ark Royal* avistó al *Bismarck*, que aún navegaba a solas con rumbo este. Resulta interesante destacar que el contacto fue logrado por aviones de un portaaviones que los alemanes habían reportado como hundido en varias oportunidades.

Desde entonces no se perdió el contacto. Tan pronto como recibió el reporte del *Ark Royal*, el vicealmirante Somerville envió al crucero *Sheffield* para que acosara al *Bismarck* como una sombra. Durante la tarde, mientras la cacería continuaba, el *Ark Royal* lanzó un infructuoso ataque de aviones armados con torpedos.

Cómo el uso del poder aéreo amplía el alcance de una batalla naval moderna se percibe en el hecho de que, mientras los aviones del *Ark Royal* hicieron contacto ayer a las 11.15 a. m., y el *Sheffield* —que probablemente navegaba en ese momento lejos del *Ark Royal*— comenzó su persecución casi al mismo tiempo, no avistó al *Bismarck* hasta las 5.30 de la tarde.

Veinte minutos después de que fue notificado de que el *Sheffield* había hecho contacto, el *Ark Royal* lanzó otro escuadrón de aviones. Torpedearon al *Bismarck* en el centro y a estribor. Se reportó que luego de ese ataque el *Bismarck* navegó en círculos dos veces y redujo su velocidad. Los alemanes dijeron que uno de esos torpedos había destrozado el timón.

Las fuerzas británicas estaban convergiendo sobre el barco sentenciado. Los destructores británicos involucrados en la persecución habían decidido

no dejarles toda la gloria a los grandes buques y a la fuerza aérea, y anoche fue su turno.

Sería interesante saber exactamente por qué fueron enviados los destructores contra el inválido *Bismarck* cuando los acorazados podrían haberlo hecho pedazos a voluntad manteniéndose a distancia. Por supuesto, debieron haberse mantenido lo suficientemente lejos de los grandes barcos que les ordenaron atacar. Obviamente era responsabilidad de los cruceros no arriesgarse al poder de fuego del *Bismarck*.

Los destructores dan en el blanco

Un escuadrón de destructores de la clase Tribal hizo contacto anoche, alrededor de las 11. Iniciaron el ataque entre la 1.20 y la 1.50 de la madrugada. Primero el *Zulú* y luego el *Cossack* y el *Maori* arremetieron contra el *Bismarck*. Los dos últimos destructores le acertaron con torpedos. Después del ataque del *Maori*, el castillo de proa ardió en llamas. Una hora después del ataque los acosadores reportaron que el *Bismarck* había escorado. Se encontraba a unas 400 millas al oeste de Brest. Luego intentó comenzar a navegar una vez más, pero la trampa ya estaba cerrada y solo podía arrastrarse, avanzando apenas a ocho millas por hora. Aparentemente su armamento no estaba dañado.

Un amanecer nublado irrumpió sobre el Atlántico esa mañana, mientras se desarrollaba la última fase de la operación. El *Bismarck* no pudo escaparse. Solo resta recordar cuánto daño causó antes de terminar su breve carrera, más audaz que la de cualquier otro barco en la historia de la navegación, quizá con la excepción del *Merrimac*.

Al amanecer el *Ark Royal* realizó un nuevo intento con otro escuadrón de aviones armados con torpedos, pero la visibilidad era tan pobre, que el ataque

tuvo que ser interrumpido. El cercano barco contraatacó a los destructores que lo sobrevolaban. Pero en ese momento la primera línea británica ganaba protagonismo en la escena y por justicia poética, fue el *Norfolk* —el más perjudicado en la persecución— el que primero abrió fuego. Poco después municiones de 15 y 16 pulgadas de los buques británicos más grandes golpeaban en el *Bismarck*.

No se conocen detalles de la masacre, pero sí que al crucero *Dorsetshire* le fue ordenado hundir al *Bismarck* con torpedos. Para entonces el *Bismarck* debió ser ya solo unos pocos restos en llamas e insalvables. La extensa batalla estaba terminada a las 11.01 de esta mañana.

Tan bien manejada fue la Flota Británica y tan superior fue su poderío que, según lo que se sabe hasta el momento, fue casual la pérdida del *Hood* y los ligeros daños sufridos por el *Prince of Wales*.

Hasta el momento no hay noticias del *Prinz Eugen*, y es posible que haya escapado. Pero el señor Churchill dijo en la Casa de los Comunes que se tomaron medidas para dar con él. Considerando la multitud de barcos y aviones en el área, necesitará suerte para escapar. No debe olvidarse que desde el último viernes los submarinos desarrollaron en la zona la más amplia operación de minado de la historia.

El debate entre el viejo buque de guerra enfrentado al poder aéreo se renovará con intensidad como resultado de la ofensiva contra el *Bismarck*. Sin embargo, aquello que es necesario demostrar es que no se trata de poder marítimo o aéreo, sino que lo que cuenta es el poder marítimo sumado al poder aéreo. Sin la fuerza aérea los británicos quizá nunca habrían encontrado al *Bismarck*, pero sin la Armada no habrían podido acabar con él.

Se podrían agregar numerosos comentarios sobre este asunto. Se destaca que la acción tuvo lugar en el Atlántico, no muy lejos de las costas de los Estados Unidos. Esto demuestra cuánto se ha reducido el Atlántico y la velocidad con la que continúa este estrechamiento.

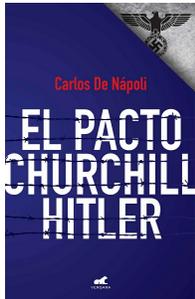
BIBLIOGRAFÍA

- ABSHAGEN, KARL HEINZ, *El almirante Canaris*, Espasa Calpe, Buenos Aires, 1952.
- ALDUNATE PHILIPS, RAÚL, *Reportaje a Berlín*, Zig-Zag, Santiago de Chile, 1951.
- ALLEN, MARTIN, *El enigma Hess*, Planeta, Buenos Aires, 2004.
- ANTONIO, JORGE, *Y ahora qué*, Verum et Militia, Buenos Aires, 1966.
- BERNADOTTE, FOLKE, *El Final*, Emecé, Buenos Aires, 1945.
- BERTUCH, JUAN, *El mundo en que vivo*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1976.
- BLACK, EDWIN, *IBM y el holocausto*, Atlántida, Buenos Aires, 2001.
- BLONDEL, GEORGE, *L'éducation économique du peuple allemand*, Maisonneuve et Larose, Paris, 1909.
- BORKIN, JOSEPH, *The crime and punishment of IG Farben*, Free Press-Macmillan, New York, 1978.
- BURCKHARDT, JACOBO, *Reflexiones sobre la historia del mundo*, El Ateneo, Buenos Aires, 1945.
- CASSANI, JORGE LUIS y ANTONIO PÉREZ AMUCHÁSTEGUI, *Del epos a la historia científica*, Nova, Buenos Aires, 1966.
- CHESTERTON, GILBERT K., *El fin del armisticio*, José Janes, Los libros de nuestro tiempo, Barcelona, 1945.
- CHURCHILL, WINSTON S., *Grandes contemporáneos*, Hyspamérica, Madrid, 1983.
- La Segunda Guerra Mundial*, Peuser, Buenos Aires, 1958.
- CLAY, LUCIUS, *Guerra Fría en Berlín*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1957.

- CRAVEN, WESLEY y JAMES CATE, *Las fuerzas aéreas del Ejército en la II Guerra Mundial*, Círculo de Aeronáutica, Buenos Aires, 1955.
- DE MADARIAGA, SALVADOR, *Vida del muy magnífico señor don Cristóbal Colón*, Sudamericana, Buenos Aires, 1940.
- DE NÁPOLI, CARLOS, *Nazis en el Sur*, Norma, Buenos Aires, 2005.
- DÖNITZ, KARL, *Diez años y veinte días*, Luis de Caralt, Barcelona, 1965.
- DULLES, ALLEN, *The secret surrender*, Harper & Row, Nueva York, 1966.
- DUQUE DE WINDSOR (Eduardo VII del Reino Unido), *La vida de un rey. Memorias*, Grijalbo, Barcelona, 1975.
- FLANNERY, HARRY W., *Nuevo diario en Berlín*, Claridad, Buenos Aires, 1943.
- GALBRAITH, JOHN, *Breve historia de la euforia financiera*, Ariel, Barcelona, 1991.
- GUILLEN, PIERRE, *Alemania. El Imperio Alemán (1871-1918)*, Editorial Vicens-Vives, Barcelona, 1973.
- GUGLIELMO, R., *La petroquímica en el mundo*, Eudeba, Buenos Aires, 1960.
- HEIBER, HELMUT, *Hitler*, Salvat, Barcelona, 1986.
- HEIDEN, KONRAD, *Historia del nazismo*, Claridad, Buenos Aires, 1938.
- HELFRITZ, HANS, *Im Land Der Wiessen Cordillere*, Berlin und Darmstadt Deutsche Buch-Gemeinschaft, 1952.
- JOELSON, F. S., *Germany's claims to colonies*, Hurst & Blackett, Londres, 1939.
- JOHNSON, PAUL, *Tiempos modernos*, Javier Vergara, Buenos Aires, 1992.
- JORDAN, ROGER, *The World's Merchant Fleets*, 1939, United States Naval Institute, 2000.
- LASCANO, DIEGO, *Historia en imágenes del acorazado alemán Admiral GrafSpee*, edición del autor, Buenos Aires, 1998.
- LEVENE, RICARDO, *Historia de la Nación Argentina*, El Ateneo, Buenos Aires, 1955.

- MCKALE, DONALD, *Hitler: the survival myth*, Cooper Square Press, Nueva York, 2001.
- MOLINARI, DIEGO LUIS, *El nacimiento del Nuevo Mundo, 1492-1534*, Kapelusz, Buenos Aires, 1941.
- MULLER, EDWIN, *El final del Bismarck*, Reader's Digest, México, 1963.
- NOBLE, FRANKLAND, *Bombardeo de Europa. Su devastación*, Editorial San Martín, Madrid, 1979.
- O'CONNOR, HARVEY, *El imperio del petróleo*, Platina, Buenos Aires, 1958.
- PALEOLOGUE, MAURICE, *Diez años de amistad ruso-alemana*, Timón, Buenos Aires, 1945.
- PHILIPPI, A. Y F. HEIM, *La campaña contra la Rusia Soviética*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1963.
- PRICE, ALFRED, *Luftwaffe*, Editorial San Martín, Madrid, 1980.
- RENDULIC, LOTHAR, *Luchas, victorias y derrotas*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1957.
- ROHWER, JÜRGEN, *Axis submarine successes of World War Two*, USNI, Minnesota, 1998.
- RUDEL, HANS V., *Piloto de Stukas*, Assandri, Córdoba, 1952.
- SALINAS, JUAN y CARLOS DE NÁPOLI, *Ultramar Sur*, Norma, Buenos Aires, 2002.
- SANTANDER, SILVANO, *El gran proceso*, Ediciones Silva, Buenos Aires, 1961.
- SCHÄFFER, HEINZ, *El secreto del U-977*, Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires, 1955.
- SCHWARZSCHILD, LEOPOLD, *El mundo en crisis*, Poseidón, Buenos Aires, 1943.
- SHERWOOD, ROBERT, *Roosevelt y Hopkins. Una historia íntima*, Los libros de nuestro tiempo, Barcelona, 1950.
- SMITH, HOWARD, *Último tren de Berlín*, Nuevo Mundo, México, 1942.

- STEPNIAK (Sergio Krawchinsky), *La Rusia terrorista*, Librería Española de Antonio López, Barcelona, 1905.
- STETTINIUS, EDWARD R. (JR.), *Roosevelt y los rusos*, José Janes, Los libros de nuestro tiempo, Barcelona, 1950.
- TOLAND, JOHN, *Adolf Hitler*, Cosmos, Buenos Aires, 1977.
- TORÁN, ROSA, *Los campos de concentración nazis*, Península, Barcelona, 2005.
- TREVOR-ROPER, HUGH, *Los últimos días de Hitler*, José Janes, Barcelona, 1957.
- VAN DER KARR, JANE, *Perón y los Estados Unidos*, Vincinguerra, Buenos Aires, 1990.
- WHELAN, L. J., *Oil Burner Handbook*, Master Plumber & Heating Contractor Magazine, New York, 1944.
- WHITEHEAD, DON, *Historia del FBI*, Sopeña, Buenos Aires, 1960.
- WILMOT, CHESTER, *La lucha por Europa*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1959.
- YERGUIN, DANIEL, *La historia del petróleo*, Vergara, Buenos Aires, 1992.
- Historia mundial desde 1939*, Salvat Editores, Barcelona, 1973.
- Así fue la Segunda Guerra Mundial*, Anesa-Noguer-Rizzoli, Barcelona, 1972.
- Lenin, esbozo biográfico*, Instituto Marx-Engels (Moscú) y Editorial Problemas, Buenos Aires, 1946.
- “Informe de la Comisión Investigadora de los Trust, septiembre de 1919”, Cámara de Diputados de la Nación, Buenos Aires, 1919.



A mediados de 1941, el Tercer Reich preparaba la invasión a la Unión Soviética. Adolf Hitler necesitaba, si no la hegemonía en el Frente Occidental, al menos una tregua con Gran Bretaña, el único punto de resistencia al nazismo en toda Europa. Pese a los devastadores ataques a las islas británicas, no lograban derrotarla. ¿Qué puntos en común podían tener Winston Churchill y Hitler como para llegar a un acuerdo? ¿Podrían mantenerlo en secreto? El odio al comunismo permitió que estos hombres de ideas –en apariencia– contrapuestas terminaran pactando. De eso habla este libro con documentos oficiales, antecedentes irrefutables, testimonios e investigación exhaustiva de la información que entonces consignaron los grandes medios mundiales.

Con la publicación de este primer título, Ediciones B Argentina relanza una serie de investigaciones sobre el nazismo que el periodista e investigador Carlos De Nápoli publicó hace unos años. En estas páginas, encontrarán el sello inconfundible de un autor de fuste: rigor, acceso privilegiado a fuentes y destreza narrativa para volver a poner en presente momentos cruciales de la historia contemporánea.

CARLOS DE NÁPOLI

Nació en Buenos Aires en 1950. Colaboró como asesor histórico con la productora *Ánima Films* para documentales de *History Channel*, que compitieron para el *Emmy*, y otros canales de televisión. Ha publicado *Urbis 3000* (1981), *Evita. El misterio del cadáver se resuelve* (2003), *Nazis en el sur* (2005), *El pacto Churchill-Hitler* (2007), *Los científicos nazis en la Argentina* (2008), *La fórmula de la eterna juventud* (2009), entre otros. Sus libros se basan en datos, documentos y entrevistas que él mismo consiguió de primera mano y que han sido publicados en diferentes países. Sus estudios sobre Joseph Mengele, la fuga de Hitler y la droga talidomida le han valido la repercusión en medios argentinos como *Clarín*, *La Nación*, *Perfil* y *Página/12*, e internacionales como *El Mundo*, *El País*, *Corriere della Sera*, *The Daily Telegraph* y *The Sunday Times*, entre otros. Carlos De Nápoli falleció en 2011.



[Otros títulos del autor en megustaleer.com.ar](http://megustaleer.com.ar)

De Nápoli, Carlos

El pacto churchill-hitler / Carlos De Nápoli. - 1ª ed.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Javier Vergara
Editor, 2018.

Libro digital, EPUB

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-15-0861-1

1. Historia Política. 2. Nazismo. I. Título.

CDD 320.9

© Carlos De Nápoli, 2015

© De esta edición, Penguin Random House como continuadora de Ediciones B Argentina
S.A., 2015

Diseño de cubierta: Pablo Piola

Edición en formato digital: julio de 2018

© 2018, Penguin Random House Grupo Editorial, S. A.

Humberto I 555, Buenos Aires

www.megustaleer.com.ar

Penguin Random House Grupo Editorial apoya la protección del *copyright*.

El *copyright* estimula la creatividad, defiende la diversidad en el ámbito de las ideas y el conocimiento, promueve la libre expresión y favorece una cultura viva. Gracias por comprar una edición autorizada de este libro y por respetar las leyes del *copyright* al no reproducir, escanear ni distribuir ninguna parte de esta obra por ningún medio sin permiso. Al hacerlo está respaldando a los autores y permitiendo que PRHGE continúe publicando libros para todos los lectores.

ISBN 978-950-15-0861-1

Conversión a formato digital: Libresque

Penguin
Random House
Grupo Editorial

Índice

El pacto Churchill-Hitler

Introducción

Primera Parte

The Farben Case

La venda en los ojos

Segunda Parte

El misterio de Dunkerque

Los misteriosos hundimientos del Hood y del
Bismarck

El vuelo de Rudolf Hess

La verdad sobre el. Hood y el. Bismarck

El destino del. Bismarck relatado por Churchill

Apéndice documental

Enredos en las relaciones petroleras

La compañía confirma el acuerdo

Investigación en nuevos campos

Adquisición de plantas

Experimentos con petróleo venezolano

Propiedad de dos empresas

Venta de aceite combustible pesado

Se extiende la vida de las reservas

Una idea nazi

La victoria de Churchill

Símbolo del poder británico

Partieron dos cruceros de combate

Buques de guerra avistados en Bergen

Intercepción del Hood

Envían un nuevo portaaviones

Naves de guerra abandonan a los convoyes

Aviones desde el Ark Royal

Los destructores dan en el blanco

Bibliografía

Sobre este libro

Sobre el autor

Otros títulos del autor

Créditos