

LOS AGNELLI LOS BRONFMAN LOS GRIMALDI LOS GUCCI LOS JOHNSON
LOS KENNEDY LOS ONASSIS LOS ROTHSCHILD LOS BARRYMORE
LOS BUSH LOS ALBA LOS CHAPLIN LOS DOUGLAS LOS HILTON
LOS HUSTON LOS ROCKEFELLER LOS TIFFANY LOS TRUMP LOS VANDERBILT
LOS VERSACE LOS MARTÍNEZ-BORDIÚ LOS IGLESIAS
LOS RIVERA ORDÓÑEZ LOS DOMINGUIN-BOSE LOS THYSSEN

grandes dinastías.



bio.

Índice

Cubierta

Prólogo

1. Los Agnelli
 2. Los Bronfman
 3. Los Grimaldi
 4. Los Gucci
 5. Los Johnson
 6. Los Kennedy
 7. Los Onassis
 8. Los Rothschild
 9. Los Barrymore
 10. Los Bush
 11. Los Alba
 12. Los Chaplin
 13. Los Douglas
 14. Los Hilton
 15. Los Huston
 16. Los Rockefeller
 17. Los Tiffany
 18. Los Trump
 19. Los Vanderbilt
 20. Los Versace
 21. Los Martínez-Bordiú
 22. Los Iglesias
 23. Los Rivera Ordóñez
 24. Los Dominguín-Bosé
 25. Los Thyssen
- Créditos

Prólogo

A través de estas líneas, quiero presentarles una ambiciosa apuesta de BIO, *Grandes Dinastías*, una cuidada selección de veinticinco familias que han destacado en el mundo de los negocios, la moda, la política, o el séptimo arte, con el denominador común de haber acumulado grandes cuotas de poder e influencia durante varias generaciones. Dinastías protagonistas del complejo y siempre cambiante devenir de los tiempos.

Familias creadoras de tendencias, personas que merece la pena conocer e historias que merece la pena contar. BIO profundiza en sus aspectos más íntimos, sus experiencias desconocidas, y sus sentimientos nunca contados, fundiendo lo humano y lo mítico.

Muchas de estas dinastías están actualmente presentes en la programación de BIO, y gracias al riguroso tratamiento con el que se aborda cada programa —ahora volcado al papel— sumado a un punto de vista innovador y atractivo, nos revelan aspectos hasta el momento desconocidos de estas sagas familiares.

Desde su lanzamiento en Estados Unidos en 1998, BIO se ha convertido en un éxito de audiencias, y ha obtenido varios premios Emmy que, unidos a una imparable expansión internacional, demuestran que la verdad acerca de las personas es mucho más interesante que la ficción.

En España, BIO lo produce la misma compañía que a Canal de Historia —galardonado con cinco premios consecutivos al Mejor Canal Temático, otorgados por la Academia de las Ciencias y las Artes de Televisión (ATV)—, lo que nos avala en seriedad y rigurosidad en el tratamiento de contenidos para televisión y otros soportes multimedia.

Quiero dar las gracias a todos los que trabajan en BIO y en especial a Paula de Santiago y Ana Isabel Moreno. También agradecer a Ana Mattern su valioso trabajo en la redacción y coordinación de este libro.

Por último, me gustaría agradecer a Plaza & Janés y a nuestros editores por su entusiasmo y confianza en el éxito de este proyecto.

Y para los que aún no nos conocen, los invito a que se asomen a BIO, un canal dinámico, divertido, a veces provocativo, pero siempre entretenido... ¡Les sorprenderá!

DIEGO CASTRILLO
Director general de BIO

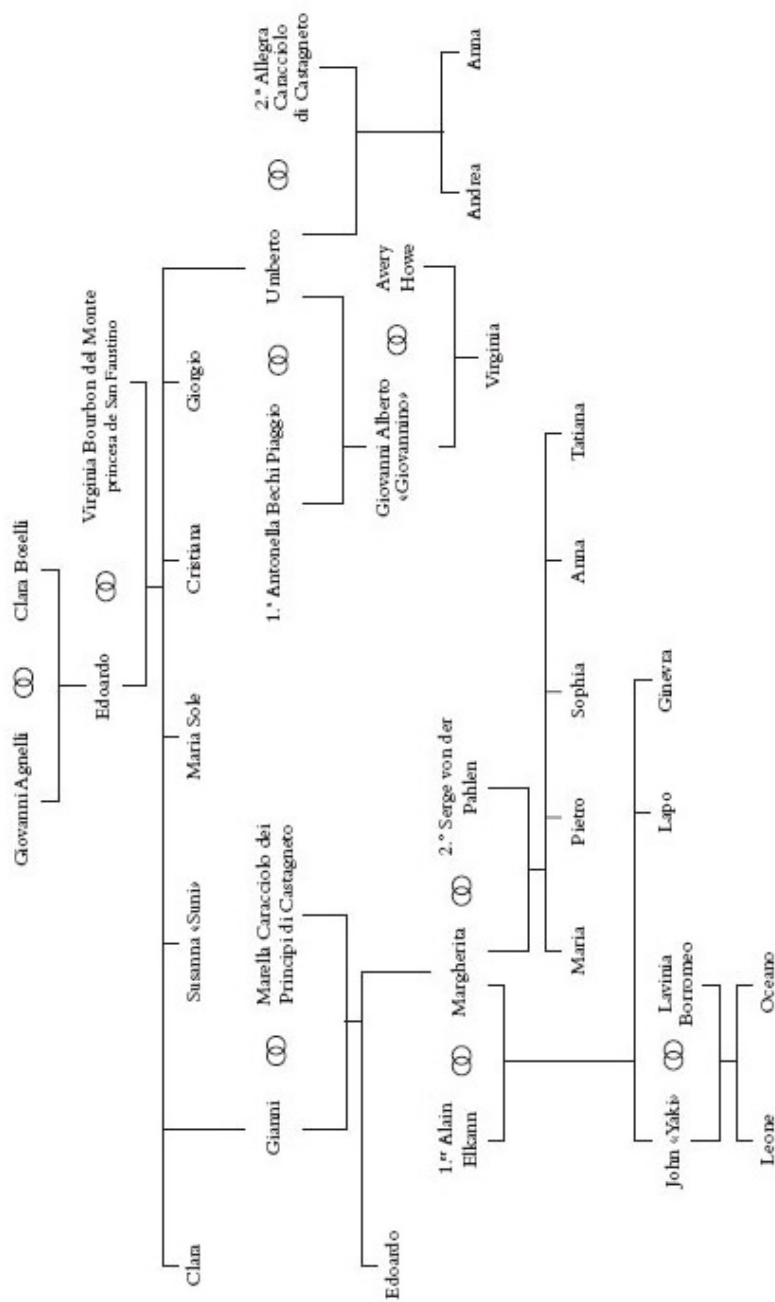
1

Los Agnelli

No me gusta hablar sobre mujeres, me gusta hablar con ellas.

GIANNI AGNELLI
(1921-2003)

LOS AGNELLI



La perseverancia, el ingenio, el liderazgo y la firme determinación han sido las cualidades imprescindibles para que las estirpes familiares, con sus exorbitantes riquezas, hayan dominado el poder económico durante los dos últimos siglos. Un tercio de las compañías del índice *Fortune 500* son empresas familiares que gobiernan, con frecuencia, con bastante pasión y numerosas tragedias los sectores financiero e industrial en el mundo occidental. Y entre las historias que contienen la mezcla exacta de poder, parentesco, dinero y dedicación al éxito destaca la del insigne apellido de los Agnelli.

A medida que las carreteras se llenaban de Fiat, los Agnelli fueron creando una dinastía familiar de un poder sin igual, con influencias en todos los sectores de la economía italiana. Gianni Agnelli, «Il Avvocato», el magnate que dirigió la compañía durante treinta y siete años, era el rey no coronado de una Italia republicana, pero tal poder tiene su precio. Los dueños de Fiat, del equipo de fútbol Juventus, del club automovilístico Ferrari, de los vinos franceses Château Margaux, de los diarios *Corriere della Sera* y *La Stampa* y de otras muchas sociedades, a medida que han ido ganando dinero también han sufrido terribles desdichas. Los fallecimientos de los viejos patriarcas Gianni y Umberto, en 2003 y 2004 respectivamente, dejaron el imperio en las inexpertas manos de dos hermanos menores de 30 años, John y Lapo Elkann, nietos del legendario Il Avvocato, quien poco antes de morir estaba convencido de que su imperio automovilístico acabaría en manos de General Motors. Seis años después, la historia dio la vuelta. Lo que tampoco podía haberse imaginado el admirado Gianni era que las disputas por su herencia entre su esposa y su hija llevarían a la familia a recorrer los juzgados de Italia.

CÓMO SE FORJÓ LA EMPRESA MÁS IMPORTANTE DE ITALIA

El 10 de octubre de 2005, Lapo Elkann, de 28 años, que trabajaba como responsable de la promoción de Fiat en todo el mundo, permanecía en estado grave en la unidad de cuidados intensivos del hospital Mauriziano de Turín unido a un aparato de respiración asistida. Fue ingresado a las nueve de la mañana, por una sobredosis de cocaína. Lapo era bien conocido para la prensa. Alto y guapo, el soltero de oro salía con la famosa actriz Martina Stella. Era el nieto que más se parecía al mítico Gianni Agnelli en el físico, en el gusto por la buena vida, en la simpatía y en la audacia. Un joven entusiasta al que le encantaba ser el centro de atención. Como director de comercialización de Fiat, acababa de dirigir una exitosa campaña para mejorar la imagen de la empresa. Sus ideas de marketing fueron parte importante de una inesperada resurrección de la empresa automovilística.

Tanto el padre de Lapo, el escritor y periodista Alain Elkann, como la madre, Margherita Agnelli, y su hermano John, vicepresidente de Fiat, acudieron al hospital en cuanto se conoció la noticia. La familia había mantenido en secreto su internamiento en el centro, pero pronto se supo que Lapo había pasado la noche en compañía de una joven y había consumido un cóctel de cocaína, heroína, opio y fármacos. Sin embargo, no fueron las drogas lo que causó más revuelo, sino dónde y con quién fue encontrado. «Las primeras informaciones hablaban del apartamento de una mujer. Todo el mundo pensó que se trataba de Martina Stella, su novia, pero resultó ser la casa de Donato Brocco, más conocido como Patrizia, una prostituta travestida que al parecer le salvó la vida porque llamó rápidamente a una ambulancia», explica el periodista Mark Seal.

Tres días después, Lapo despertó. Los italianos respiraron aliviados, pero no dejaron de preguntarse si la actual generación de Agnelli llegaría a estar a la altura del formidable fundador de Fiat. No en vano, durante más de un siglo la familia ha sido una fuerza industrial dinástica en Turín, en el norte de Italia y al pie de los Alpes. «La monarquía de los Saboya fue reemplazada por la monarquía de los

Agnelli. Ése es el problema de Turín», afirma el periodista Salvatore Tropea.

El imperio fue creado en 1899 por un militar de 32 años llamado Giovanni Agnelli (1866-1945). Pertenecía a una familia de terratenientes del pequeño municipio piamontés de Villar Perosa, cerca de Turín. Giovanni nació el 3 de noviembre de 1866, entre las paredes de la casa que había comprado su abuelo. Los Agnelli se movían con una sólida situación financiera. Giovanni estudió en la Academia Militar, donde alcanzó el grado de oficial de caballería. Se fue a vivir a Verona, y allí se casó con Clara Boselli (1869-1946). Cuando se cansó de la vida militar, decidió embarcarse en la aventura de la industria automovilística y junto a un pequeño grupo de inversores crearon una fábrica de coches cuatro años antes de que Henry Ford montara la suya. Así nació la Fabbrica Italiana di Automobili Torino: FIAT.

Agnelli se convirtió en el director y socio principal de la compañía. Desde el principio, Fiat creció rápidamente, beneficiándose de su amistad con Giovanni Giolitti, primer ministro de Italia en cuatro ocasiones, cuya política apoyaba el desarrollo industrial del país. Frente a la mayoría de sus colegas de la época, interesados sólo en la fabricación de modelos especiales muy rápidos para ganar carreras, consiguió imponer su idea de fabricar coches en serie a gran escala. En 1908 comenzó la producción del Fiat 1 Fiacre, primer automóvil destinado a la función de taxi, modelo que exportaron a ciudades como París, Londres o Nueva York. En los años posteriores, la compañía aumentó sus actividades en el extranjero y comenzó la producción en serie del Fiat Zero, del cual se fabricaron aproximadamente dos mil unidades, ya equipadas con instalación eléctrica. En quince años, Fiat pasó de ciento cincuenta trabajadores en sus inicios a cuatro mil a comienzos de la Primera Guerra Mundial.

Como ha sido frecuente entre las grandes fortunas nacidas en el siglo pasado, el conflicto mundial supuso el verdadero despliegue de lo que llegó a ser, años más tarde, un imperio económico. Cuando Italia entró en guerra, el gobierno dio a Fiat un cheque en blan-

co. «Fiat empieza a ser no sólo una fábrica de coches, sino también de material militar, de componentes de ferrocarril y acabará convirtiéndose en el grupo industrial más grande de Italia», señala Marco Ferrante, autor de *La casa de los Agnelli*. Y a medida que la empresa crecía, «Fiat transformó Turín de una pequeña capital de provincia a una enorme ciudad industrial, quizá la mayor de Italia», indica Vittorio Zucconi, editor del periódico *La Repubblica*.

En 1916, Agnelli rompió moldes con la construcción de una fábrica en Lingotto, entonces a las afueras de Turín, con una futurista pista de pruebas de dos kilómetros y medio, ubicada sobre su techo, a seis pisos de altura. Giovanni Agnelli visitó la fábrica de Henry Ford en Highland Park, Detroit, donde el norteamericano había creado la primera línea de producción móvil del mundo en 1913, reduciendo el tiempo de ensamblaje del chasis de doce horas y media a una hora y cuarenta minutos. Giovanni revolucionó la industria automovilística italiana al copiar las técnicas de la cadena de montaje de Ford. Instaló en la fábrica de Lingotto una espectacular, que comenzaba en la planta baja y ascendía hacia la pista: a medida que el nuevo coche iba siendo armado, subía de nivel hasta alcanzar la planta más alta, donde el automóvil daba unas vueltas de prueba y control. Las obras acabaron en 1923 y, en su momento, fue la fábrica de automóviles más grande del mundo, de donde salieron más de ochenta modelos diferentes de Fiat, hasta que, en 1982, la producción cesó, y la planta se transformó en un centro cultural.

Al final de la Primera Guerra Mundial, Fiat era la tercera mayor industria de Italia. Pero el éxito trajo nuevos retos: las huelgas y los paros laborales interrumpieron la producción en todo el país. Se temía que Italia estuviera al borde de una revolución. Benito Mussolini se aprovechó de la situación de caos y descontento con sus «camisas negras», el grupo fascista que se fue imponiendo a base de la violencia para restaurar el orden. En 1922, Mussolini se convirtió en primer ministro. A los pocos meses, Agnelli fue elegido senador y, en 1926, se hizo fascista a regañadientes. «Los Agnelli solían decir: “Fiat siempre está de parte del gobierno, sin importar quién esté en

él"», señala Vittorio Zucconi. Bajo el apoyo del dictador, la compañía siguió prosperando, recibiendo contratos del gobierno. En esos años Agnelli adquirió el influyente periódico *La Stampa*, que todavía controla la familia y que siempre desempeñó un importante papel en la imagen pública de Fiat.

En los comienzos de los años veinte, Agnelli se convirtió en un fabricante de autos medianos y pequeños apuntando al mercado más popular de clase media. Una década más tarde, la prosperidad de Fiat cobró impulso con la introducción de la producción en cadena. En opinión de Giuseppe Berta, «el paso más importante de esta etapa fue la fabricación de un coche muy pequeño, el primer Cinquecento italiano, conocido por todos como "Topolino" y que tuvo mucho éxito entre los consumidores». Los primeros modelos del Topolino salieron al mercado en 1936 y, en dos décadas de producción, alcanzó la envidiable cifra de medio millón de unidades vendidas. La familia Agnelli ganó bastante dinero con este coche y con los beneficios empezó la construcción de la nueva factoría de Fiat de Mirafiori, levantada en el solar donde una vez se erigió el castillo Saboya, del que toma su nombre. En la nueva fábrica se comenzó a trabajar por turnos las veinticuatro horas del día.

LA MONARQUÍA DE TURÍN: LOS KENNEDY DE ITALIA

A mediados de los años treinta, Giovanni, sexagenario, empezó a pensar en su sucesión. Esperaba que su único hijo Edoardo (1892-1935) se hiciera cargo del negocio familiar. Pero éste estaba más interesado en la alta sociedad y los deportes que en fabricar coches. Edoardo había comprado en 1923 el club Juventus y lo había convertido en el mejor equipo de fútbol de Italia: ganó cinco campeonatos nacionales seguidos, de 1930 a 1935, período conocido como Quinquenio de Oro por los forofos, proeza sólo comparable a la lograda por su histórico rival el Torino F. C. durante los años cuarenta. Edoardo también creó un lujoso complejo de esquí en Sestriere, en

los Alpes, cerca de Turín. Sin embargo, el 14 de julio de 1935, Edoardo, de 43 años, subió a un hidroavión con destino a Génova y se estrelló al amerizar. Su muerte repentina rompió la línea sucesoria de la dinastía. Giovanni entonces eligió a su nieto mayor como sucesor. El hijo de Edoardo y su esposa, la princesa italiana Virginia Bourbon del Monte, Giovanni (1921-2003) —al que todos llamaban Gianni para diferenciarlo de su abuelo— tenía entonces 14 años. Durante la siguiente década, el autocrático patriarca mimó y forjó a su nieto, preparándolo para la tarea que lo convertiría en el rey no coronado de Italia.

El joven Gianni, el varón mayor, creció entre la casa de campo en Villar Perosa y la de la ciudad, rodeado de lujo, bajo la atenta mirada de su abuelo y junto a sus seis hermanos: Clara (1920), Susanna «Suni» (1922-2009), Maria Sole (1925), Cristiana (1927), Giorgio (1929-1965) y Umberto (1934-2004). Diez años después de la muerte de su padre, la hermosa y aristocrática madre, Virginia, murió a los 46 años en un accidente de coche.

Gianni no era un buen estudiante, pero llegó a graduarse. Más tarde, su abuelo lo envió a conocer Estados Unidos, donde viajó invitado por la familia Rockefeller. Regresó para estudiar Derecho en la Universidad de Turín, lo cual le valió el apodo de *Il Avvocato*, con el que sería conocido toda su vida, aunque jamás ejerció la abogacía. Su formación se interrumpió en 1940, cuando Italia entró en la Segunda Guerra Mundial como aliada de Alemania. Su abuelo no quería que participara en la contienda, pero «tenía un enorme sentido del deber y decidió alistarse como todos los jóvenes de su edad», explica Marco Ferrante. En junio, se unió a un regimiento de tanques y llegó a combatir en el frente ruso. Fue herido dos veces: en África, donde fue condecorado, y en Italia.

A medida que la guerra avanzaba, la empresa familiar suministraba al ejército fascista más y más camiones, ametralladoras, aviones y ambulancias. Sin embargo, las bombas aliadas pasaron factura a las dos fábricas Fiat, que quedaron casi en ruinas. En 1943, Italia se rindió en el norte de África y el gobierno de Mussolini se hundió. En-

tonces, el abuelo Giovanni ofreció su ayuda a los aliados. Gianni, gracias a su fluido inglés, se convirtió en un oficial de enlace con las tropas de ocupación de Estados Unidos. Y las fábricas de la empresa no volvieron a ser bombardeadas.

Al final de la guerra, en 1945, el gobierno italiano de posguerra obligó al anciano patriarca a dejar Fiat por su asociación con Mussolini. «No podía ni pisar la fábrica que él había levantado», cuenta Ferrante. A los pocos meses murió, con el corazón roto. Antes de un año, también murió su esposa Clara Boselli.

Gianni era demasiado joven, sólo tenía 24 años y poca experiencia en el negocio, por lo que no estaba capacitado para dirigir la gran compañía que ya era Fiat en esos años. Vittorio Valletta, que había sido director de la compañía con Giovanni desde 1921, asumió el mando total.

En esa época Gianni decidió seguir el consejo de su abuelo: divertirse y disfrutar de la vida con su asignación de un millón de dólares al año. Ya habría tiempo para responsabilidades y disciplinas. Se hizo un habitual de las fiestas de la Costa Azul, de la ruleta hasta el amanecer en el Casino de Montecarlo, de los lujosos yates... Le gustaba divertirse rodeado de ricos y famosos donjuanes, como el príncipe Alí Khan —que en 1959 se convertiría en el tercer marido de la actriz Rita Hayworth—, Porfirio Rubirosa, Errol Flynn... y se hizo buen amigo del príncipe Rainiero de Mónaco. De su brazo y en su cama, siempre estaban las mujeres más guapas del mundo. Se le relacionó con Anita Ekberg, una de las diosas del sexo de los años cincuenta y sesenta, y con Pamela Beryl Digby, la joven aristócrata británica ex esposa de Randolph Churchill, con quien había tenido en 1940 un hijo, al que llamaron Winston en honor a su famoso abuelo. El recién nacido y Pamela fueron fotografiados por Cecil Beaton para la revista *Life*. Ésta fue la primera portada de una madre con su bebé en la historia del periodismo.

Pamela, que se divorció del hijo del primer ministro británico en 1945, era una mujer muy inteligente, con mucha facilidad para las relaciones sociales e introdujo a Gianni en la alta sociedad europea.

Se cuenta que el romance comenzó en 1948, en París, y terminó en 1952, después de una pelea. Entonces Agnelli huyó en su Ferrari y se estrelló. Se fracturó la pierna por seis sitios y las secuelas de la lesión le hicieron cojear y sufrir el resto de su vida. «Llevaba una pierna ortopédica de la cadera al pie. No podía calzar zapatos normales, tenían que ser botas de ante o un calzado muy suave tipo zapatillas. Le costaba nadar, esquiar y hacer todo lo que le gustaba, pero lo hacía de todas formas; era un hombre con mucho coraje», cuenta Marco Ferrante.

En la biografía escrita por su hermana, la ex senadora y ex ministra, Susanna «Sunì» Agnelli, lo describe por aquellos años como un cínico rompecorazones, capaz de criticar los enamoramientos de sus hermanas: «Sólo las camareras se enamoran», les decía. Según cuenta Susanna, Gianni consideraba el amor una tontería, pero más tarde cambió de opinión. Puede que para él el accidente de coche fuera aleccionador ya que sentó la cabeza. Decidió casarse con una princesa italiana de belleza exquisita que había trabajado como fotógrafa para la revista *Vogue*. Así, el 19 de noviembre de 1953, en el castillo de Osthoffen en Estrasburgo, donde el padre de ella era el representante diplomático italiano en el Consejo de Europa, se unió a Marella Caracciolo dei Principi di Castagneto, perteneciente a la antigua nobleza de Nápoles, de quien se decía que tenía el cuello más largo de Europa, perfecto para lucir las joyas. Hija de un príncipe y de una norteamericana de ascendencia italiana, Marella pasó su infancia rodeada del mejor arte, bajo una filosofía basada en la belleza por la belleza, y viajando por el mundo. Estudió arte en París, aunque llevó la profesión hacia la fotografía. Sin duda, era la candidata perfecta para casarse con Gianni Agnelli. Su unión fue el comienzo de la leyenda de ambos.

El 9 de junio de 1954, a los siete meses de la boda, nació en Nueva York un niño, Edoardo, y un año después, una niña a la que llamaron Margherita. Mientras Marella era inmortalizada por el fotógrafo Richard Avedon como una de las mujeres más bellas del mundo, Gianni abandonaba el papel de donjuán para asumir el nuevo

de padre y marido, dejando a un lado sus presuntos idilios con Jacqueline Kennedy y Silvia Monti, por citar sólo los más sonados. La pareja comenzó a disfrutar de una vida de lujo entre Manhattan, Córcega, Capri, Portofino, Roma, París... Gianni aún no estaba preparado para asumir la responsabilidad para la que había nacido: ser presidente de Fiat. No había necesidad, el viejo Vittorio Valletta dirigía la compañía con mucho éxito.

Valetta fue el encargado, en 1957, del lanzamiento del que se convirtió en el coche más famoso de Fiat, el nuevo 500, el Cinquino, hijo del entrañable Topolino. El proyecto arrancaba de 1951, cuando partiendo de este coche, el ingeniero Dante Giacosa y Vittorio Valletta comenzaron a concebir un coche ligero, lo suficientemente grande para albergar a cuatro viajeros, pero al menor coste posible. Cuatro años después, con seiscientos kilos de peso, el motor montado atrás, una velocidad de noventa kilómetros por hora y diecinueve caballos de potencia, nacieron los primeros prototipos del Fiat 600. Tuvo un sorprendente éxito en sus diferentes versiones y nombres. Tras un acuerdo con los representantes turineses, en abril de 1957, salía de la fábrica de Seat, de la Zona Franca de Barcelona, su versión española: el Seiscientos, uno de los símbolos del desarrollismo en nuestro país en la década de los sesenta.

Durante veinte años, el imparable Vittorio Valletta ocupó la cima de Fiat. Finalmente, a sus 83 años, reconoció que había llegado el momento de retirarse. En 1966, dimitió de su cargo en Fiat y fue nombrado senador vitalicio por el presidente de la República, Giuseppe Saragat.

ABANDERADO DE PODER Y ELEGANCIA

Tras una juventud de playboy y de vida mundana, Gianni pasó a ser un hombre familiar y de costumbres fijadas. Sin embargo, el 30 de abril de 1966, cuando con 45 años se presentó ante los accionistas de Fiat y anunció su decisión de asumir la presidencia, la mayoría