

LA MISTERIOSA DESAPARICIÓ DEL PROPIETARI DEL FERROCARRIL DE CATALUNYA

DOMÈNEC MIQUEL I SERRA

Llicenciat en història per la UB

RESUM

Alfred Loewenstein va ser un important financer belga del primer quart del segle XX. Pearson el va introduir en el negoci de la hidroelectricitat, en el qual esdevindria la figura més destacada del seu temps. El 1918 va esdevenir membre del Consell d'Administració de la Barcelona Traction i el 1923, gràcies a una crisi financera, es va fer amb el control de l'empresa com a president de Sidro. El 1926 va visitar Barcelona i aprofità per comprar els Ferrocarrils de Catalunya per una quantitat ridícula, per tot seguit tornar a vendre'ls pel preu real. Pioner de l'aviació privada, va desaparèixer el 1928 en ple vol entre Londres i Brussel·les.

RESUMEN

Alfred Loewenstein fue un importante financiero belga del primer cuarto del siglo XX. Pearson lo introdujo en el negocio de la hidroelectricidad, en el cual se convertiría en la figura más destacada de su época. En 1918 fue nombrado miembro del Consejo de Administración de la Barcelona Traction y, en 1923, gracias a una crisis financiera, tomó el control de la empresa como presidente de Sidro. En 1926 visitó Barcelona, aprovechando para comprar los Ferrocarriles de Cataluña por una cantidad ridícula, que acto seguido vendió por su precio real. Pionero de la aviación privada, desapareció en 1928 en pleno vuelo entre Londres y Bruselas.

SUMMARY

Alfred Loewenstein was an important Belgian financier of the first quarter of the 20th century. Pearson introduced him to the hydroelectricity business, in which he would become the most prominent figure of his time. In 1918 he was appointed to the Board of Directors of the Barcelona Traction and, in 1923, thanks to a financial crisis, he took control of the company as president of Sidro. Taking advantage of his visit to Barcelona in 1926, he was able to acquire Ferrocarriles de Cataluña for a ridiculous amount, selling the company for its real price immediately. A pioneer of private aviation, he disappeared in mid-flight between London and Brussels in 1928.

El dia 6 de juliol de 1928, la premsa europea i americana publicava la notícia de la misteriosa desaparició del multimilionari belga Alfred Loewenstein, dins el seu avió privat i en ple vol entre Londres i Brussel·les.¹ El financier, considerat el tercer home més ric del món, havia concentrat els seus negocis en la generació hidroelèctrica i la seda artificial. Justament i com a conseqüència de la seva participació accionarial en la *Barcelona Traction Light & Power* (La Canadenca), el 1926 havia esdevingut propietari únic dels Ferrocarrils de Catalunya.²



Foto 1. El financier belga Alfred Loewenstein (1877-1928).

Loewenstein, nascut a Brussel·les l'11 de març de 1877, era fill d'un petit banquer jueu alemany emigrat a Bèlgica, fet que li va permetre rebre una bona educació. El 1900, el seu pare es va haver de declarar en fallida en el col·lapse de la Borsa de Brussel·les i va morir poc després. Alfred començà a treballar com a agent borsari, pagà tots els deutes del seu pare i molt aviat assolí grans èxits econòmics que li proporcionaren la fama de mag de les finances. El 1905 va conèixer Frank S. Pearson, que el va introduir en l'incipient negoci de la hidroelectricitat en els seus projectes de Mèxic i Brasil. Sempre el va considerar el seu mentor en aquest àmbit.³ Quan es produí la invasió alemanya

de Bèlgica, el 1914, s'incorporà a l'exèrcit amb el grau de capità. Fou destinat a Anglaterra, a proveïments i subministres,⁴ on va tenir coneixement de l'acetat de cel·lulosa⁵ i les seves possibilitats industrials i es relacionà amb el banquer anglocanadenc sir James Dunn, amb qui finalment s'associà. Les seves inversions en la *British Celanese*⁶ els reportaren beneficis milionaris.

La sobtada desaparició de F.S. Pearson el 1915 va comportar un reguitzell de dificultats financeres a la seva gran empresa catalana, la *Barcelona Traction Light & Power Co. Ltd.* Si els primers entrebancs es van poder solucionar amb l'emissió d'obligacions que es vengueren a inversionistes del país,⁷ la crisi del 1923 fou més profunda. La sortida de l'atzucac econòmic en què es trobaven els forçà a efectuar una ampliació de capital. Aquesta situació de debilitat fou aprofitada per Alfred Loewenstein per fer-se amb el control de dita empresa, de la qual ja era soci minoritari i membre del Consell de Direcció i Administració des del 1918. Si fins llavors les grans decisions havien restat en mans del capital fundacional anglocanadenc a través de les societats matrius *Canadian and General Finance Co. Ltd.*, *Guarantee Insurance and Investment Co. Ltd.* i *Spanish Securities Co. Ltd.*, l'entrada del capital belga va obligar a formar una nova companyia, la *Société Internationale d'Énergie Hydro-électrique Co. Ltd.* (SIDRO). Es tractava d'una multinacional més complexa en la qual participaven les esmentades companyies anglocanadenques, però també la belga SOFINA⁸ amb el seu director Danni Heineman i els banquers sir James Dunn i Alfred Loewenstein. Aquest darrer n'assolí la presidència, de forma que a la pràctica esdevingué el nou home fort de La Canadenca i de retruc del Ferrocarril de Catalunya i la seva filial, el Ferrocarril de Sarrià.

El dia 7 de setembre de 1926, el diari *La Vanguardia* anunciava la visita d'Alfred Loewenstein al Principat. Havia arribat a Lleida dos dies abans amb el seu avió particular, després d'intentar aterrar, inútilment, al Pont de Suert.⁹ El seu objectiu era visitar les grans obres hidràuliques que l'empresa elèctrica *Barcelona Traction Light & Power* estava efectuant al Pirineu. Va ser rebut pel subdirector de l'empresa, el coronel i enginyer Mr. Betts, que guià la visita i els proporcionà les dades tècniques al llarg del recorregut. El dilluns a la tarda visitaren l'embassament de Sant Antoni i la central de Tremp, retornant al Pont de Suert a sopar i dormir. El dimarts al matí anaren a les centrals de Cabdella i Molinos, des d'on pujaren a l'estany Gento amb el funicular de servei i caminaren fins altres llacs. La segona nit feren estada als xallets que la companyia tenia per als seus treballadors. El mateix dimarts se'ls uniren els financers francesos Thom i Rochete, que arribaren en un petit hidroavió, amerant al citat embassament de Sant Antoni.

Loewenstein aprofità per fer una roda de premsa dedicada als corresponents de diferents diaris europeus integrats en la seva comitiva. En essència es presentà com un dels principals accionistes de la hidroelectricitat catalana, iniciada per Pearson i que ara ell, en tant que president de SIDRO, desenvolupava perquè esdevingués l'energia del futur. També aprofità l'avinentesa per comentar la situació delicada que travessava el franc belga i com ell mateix havia ofert al govern un crèdit de 50 milions de dòlars, sense interès i a un termini de dos anys, per superar-la. Es va callar, però, que a canvi els havia exigint el monopoli de l'emissió de la moneda belga, cosa que no li fou acceptada.¹⁰



Foto 2. Embassament de Sant Antoni o de Talarn, el primer dels visitats per la comitiva de Loewenstein.

El dimecres la comitiva marxà en cotxe vers la central de Camarasa i creuaren l'embassament amb les canoes motoritzades de la companyia. Finalment tots plegats anaren a dinar a Lleida. Després, acompanyat d'un reduïdíssim grup d'amics, Loewenstein s'adreçà al seu avió privat per volar a la ciutat de Barcelona. Al Prat de Llobregat els esperaven els directors de La Canadenca, Mr. Lawton, i el de *Les Tramways de Barcelone*,¹¹ el marquès de Foronda, que els donaren la benvinguda. Des d'allí es traslladaren a l'hotel Ritz, on havia reservat la millor suite, que ràpidament transformà en una oficina, i una planta sencera d'habitacions per al seu seguici i convidats. Aquests darrers, una setantena de persones, arribaren en un tren llogat expressament.¹² Hi havia una bona representació de grans inversors europeus, entre ells el director del Banc d'Anglaterra, Mr. Edward R. Peacock,¹³ els exministres britànics sir George Greenwood i Mr. Guest, el duc de Vendôme, el duc de Nemours, el marquès de París, el comte de Brum i el comte Von der Traelts. La visita del financer als embassaments del Pirineu i a Barcelona responia tant a la seva voluntat de tenir una informació de primera mà de tots els seus negocis, com a la de crear un clima de confiança en els seus inversors mostrant les grans infraestructures construïdes amb els seus diners i la promesa dels beneficis que havien de generar en el futur.

El dijous al matí, Loewenstein pronuncià una conferència a la Cambra de Comerç de Barcelona. La seva arribada en un avió privat havia despertat una gran curiositat i molts assistiren per poder conèixer una persona tan moderna i que es podia permetre tal luxe. El tema genèric tampoc era menor: l'estabilització monetària. El discurs fou un cant continuat al liberalisme més exacerbant, titllant d'ineficient tota intervenció de l'Estat en els afers econòmics, cosa que portava, segons ell, a la confrontació estèril entre financers i polítics. Amb tot, va reconèixer que l'especulació i l'acumulació de capitals té límits i que els grans problemes de l'economia d'un país són alguna cosa més que simples operacions financeres. L'Estat, per exemple, hauria de fer-se càrrec de les empreses deficitàries, com era el cas dels transports ferroviaris amb tarifes políticament barates.¹⁴ També de la cultura, destacant que a Espanya era rudimentària alhora que absolutament imprescindible per al progrés tecnològic. Semblantment va carregar contra els pressupostos de defensa massa elevats en temps de pau, els errors del Tractat de Versalles, l'absurda solució als deutes de guerra i les dimensions de les empreses europees, massa petites per fer front a les economies d'escala americanes. Mentre Europa produeix car pagant salaris barats –proseguí–, Amèrica produeix barat pagant salaris elevats gràcies a l'ús de tecnologies més avançades. La crisi europea, recalçà, no trobarà solució fins que augmenti la productivitat i la capacitat del consum. La gran empresa només és possible –continuà– arreblegant grans quantitats de diners de l'estalvi privat internacional, gestionats a partir de les grans societats anònimes financeres que són les que fan fructificar el petit estalvi. És evident –afegí– que això fa augmentar la importància de la figura del financer internacional, però també la seva responsabilitat, ja que les nombroses ramificacions d'aquests grups obliguen a concentrar la seva direcció en unes poques mans i es redueix la capacitat de control directe per part del petit accionista, que no té altra defensa que la dels banquers del seu grup i les societats d'inspecció. Finalment clamà per una estabilització de la moneda, però no aportà cap mena de solució concreta.¹⁵

El cronista de *La Vanguardia* no pogué menys que recordar la gran aportació de capital espanyol amb què comptava la *Barcelona Traction*, sobretot a través de la Borsa de Barcelona, encara que el control de l'empresa estigués en mans estrangeres. La conferència de Loewenstein assolí que Barcelona fos el centre de l'atenció europea per unes hores. La premsa internacional assistent esperava que el discurs s'hauria centrat molt més en propostes per estabilitzar el franc belga i el franc francès, que travessaven moments molt difícils. Però el financer fugí d'estudi i en el col·loqui final es limità a anunciar vagament

que una setmana o dues després faria declaracions al respecte. Quant a la resta, els corresponsals van concloure que les idees exposades per Loewenstein eren contradictòries, ja que de seguir-les es provocaria una inflació dissimulada, ensems que en el pla teòric l'atacava com a perniciosa. En definitiva, molt bones paraules i molt poca concreció.

Un segon aspecte fonamental de la visita de Loewenstein a Barcelona foren els diferents àpats que li oferiren o amb què ell va correspondre. Cada un d'ells va ser una reunió selecta d'empresaris i financers enfront dels quals el menú esdevenia una demostració de capacitat econòmica per part de l'amfitrió, alhora que implicava diversos parlaments encaminats a millorar posicions en els negocis comuns i lligar-ne de futurs. El primer fou el dinar que oferí la Banca Arnús-Galí,¹⁶ amb assistència dels consellers de la *Barcelona Traction* i de *SIDRO*, i també del marquès de Foronda, director dels ja *Tranvías de Barcelona*. Protocol·làriament fou presidit per S.A.R. el duc de Nemours. En nom del banc amfitrió parlà el comte de Gamazo, que explicà com l'escassetat de carbó provocada per la guerra mundial havia afavorit el negoci de la hidroelectricitat, la qual havia ajudat al desenvolupament industrial del país. Després d'una remembrança a Pearson, recordà que l'aportació del banc en la *Barcelona Traction* i les seves filials superava els 250 milions de pessetes.¹⁷ La presència del financer Loewenstein era una mostra de la solidaritat internacional que dita empresa representava. L'homenatjat agraià a la Banca Arnús-Galí la seva col·laboració així com la de la Banca Marsans representada per Joan Ventosa i Calvell.¹⁸

Segons un periodista estranger, Loewenstein no s'esperava una exhibició de poder econòmic com la que li oferí la banca barcelonina, de forma que pensant en el sopar de comiat que li tocava convidar, envià els seus dos avions a París a proveir-se de les millors aus del nord de França, el *foie-gras* més extraordinari i caviar Prunier.¹⁹ El darrer dia d'estada a Barcelona, bona part de la jornada va transcórrer al Tibidabo, al lloc on Carles Montañés havia portat Frank S. Pearson per mostrar-li l'oportunitat de negoci que seria l'electrificació de Catalunya. Al migdia, foren els directius de la *Barcelona Traction*, presidits pel marquès d'Allella com a representant dels consellers espanyols, els que oferiren un dinar a l'hotel La Florida. Els parlaments de les postres foren molt protocol·laris, el marquès d'Allella agraint la visita del financer, el banquer belga Ms. Rolain agraint la invitació que els havia fet Loewenstein i aquest agraint totes les atencions rebudes. Es brindà pels reis d'Espanya, Bèlgica i Anglaterra i l'orquestra tocà els himnes nacionals dels tres països. Unes hores més tard, i al mateix hotel, Loewenstein els convidà a un

extraordinari i fastuós sopar de comiat per agrair totes les atencions que havien tingut amb ell i els seus invitats. El periodista mencionat opinà que el menú tingué un cost superior als 150 dòlars per comensal,²⁰ una quantitat inaudita i desorbitada per a l'època, però que tenia la clara finalitat de mostrar la riquesa del financer, amb voluntat d'atraure encara més diners a la *International Holdings and Investments Ltd.*, la nova societat d'inversió que acabava de crear.



Foto 3. L'hotel La Florida, escenari del gran sopar ofert per Loewenstein.

El dissabte a les deu del matí, Alfred Loewenstein va emprendre el vol en direcció a la seva vila Begònia, a Biarritz, acompanyat pel duc de Nemours, cosí del rei de Bèlgica. La visita, en aparença protocol·lària, a efectes pràctics no fou tan intranscendent, ja que en el complicat joc d'autocompravendes que aquestes societats financeres practicaven entre les seves filials, la *Barcelona Traction* li va cedir la totalitat de les accions del Ferrocarril de Catalunya, que passà a les seves mans privades.²¹ Mig anys després, però, el diari *La Vanguardia* del dia 16 de març de 1927 anunciava que l'empresa ferroviària havia deixat de pertànyer al grup de La Canadencia per passar al Banc Central. SALMERÓN (1988) parla que es formà un conglomerat financer en què participaren el Banc Hispano-Colonial i el Banc Comercial de Barcelona entre d'altres. En qualsevol cas, Frank Fraser Lawton abandonà la presidència de la companyia, tot i que continuà com a vocal del Consell d'Administració. El nou president fou Emilio Ortuño (1927-29), enginyer de camins i exministre de Foment (1920), i per a la gerència fou nomenat Ramon de Montagut, igualment enginyer de camins, que l'exercí fins a la seva mort, el 1939.

Resulta un xic difícil entendre com Loewenstein va renunciar al negoci que eren els Ferrocarrils de Catalunya i la seva filial de Sarrià. Entre els anys 1920 i 1922, els beneficis bruts de l'empresa havien superat els dos milions de pessetes anuals i fins i tot el 1923, moment en què la *Barcelona Traction* té la

necessitat d'ampliar capital i passa a ser controlada per SIDRO, tancà l'exercici amb resultats positius que fregaven el milió. No hi ha dades per al 1924, de manera que no sabem com l'afectà el canvi d'accionariat. En qualsevol cas el 1925 es clou amb pèrdues superiors al mig milió, en part a causa d'una disminució del 12% del nombre de viatgers i tal volta per la inversió que va implicar construir l'estació subterrània de Sabadell Rambla. El 1926 es torna a les xifres lleument positives. És possible, doncs, que Loewenstein es volgués desfer d'un negoci que no considerava suficientment rendible i per això el vengués a un conglomerat de bancs espanyols. Tampoc hi ha les dades del 1927, any de la venda, però el 1928 i 1929 els beneficis bruts tornaven a superar el milió i tres quarts. Això crea alguns dubtes sobre quina fou la gestió de SIDRO.²²



Foto 4. La compra de Ferrocarrils de Catalunya, a baix preu, fou una maniobra de descapitalització de l'empresa Barcelona Traction en benefici personal de Loewenstein.

És evident que Loewenstein era una personalitat controvertida. Díficilment hom pot enriquir-se de la manera com ho assolí, sense crear-se molts enemics. Així, mentre que alguns entenen que fou una ment financera privilegiada, altres consideren que només era un especulador sense ètica ni escrúpols, que es movia en els límits de les lleis i fins i tot els traspasava. Algunes de les seves polèmiques operacions van ser investigades tant per la policia de diferents països com per les agències reguladores de l'època, sense que mai es pogués provar una il·legalitat, però amb fortes sospites de corrupció. D'altra banda, la seva actitud personal, arrogant, el seu estil de vida cridaner, l'ostentació de la seva riquesa, el feien desagradable dins l'alta societat, que l'havia de tolerar.²³ Al marge de la gran mansió que es comprà a Brussel·les,²⁴ adquirí una sumptuosa vil·la a Biarritz juntament amb una renglera de cases de vacances per al servei i convidats i un castell a Anglaterra, a Leicestershire, envoltat de 400 ha de terra on tenia una important quadra de cavalls de cursa i de salt. El príncep de Gal·les era un convidat habitual a les caceres de guineus. Li agradaven els cotxes de luxe²⁵ i fou un dels primers empresaris a disposar d'una petita flota d'avions privats per guanyar temps en els seus desplaçaments, sempre acompanyat d'un seguici de servents.

El dia 4 de setembre de 1928, Loewenstein era a Londres i decidí retornar al seu domicili de Brussel·les. S'adreçà, doncs, a l'aeroport de Croydon²⁶ on l'esperava el seu avió particular, un Fokker F-VII, monoplà trimotor de fabricació holandesa però matriculat a Anglaterra.

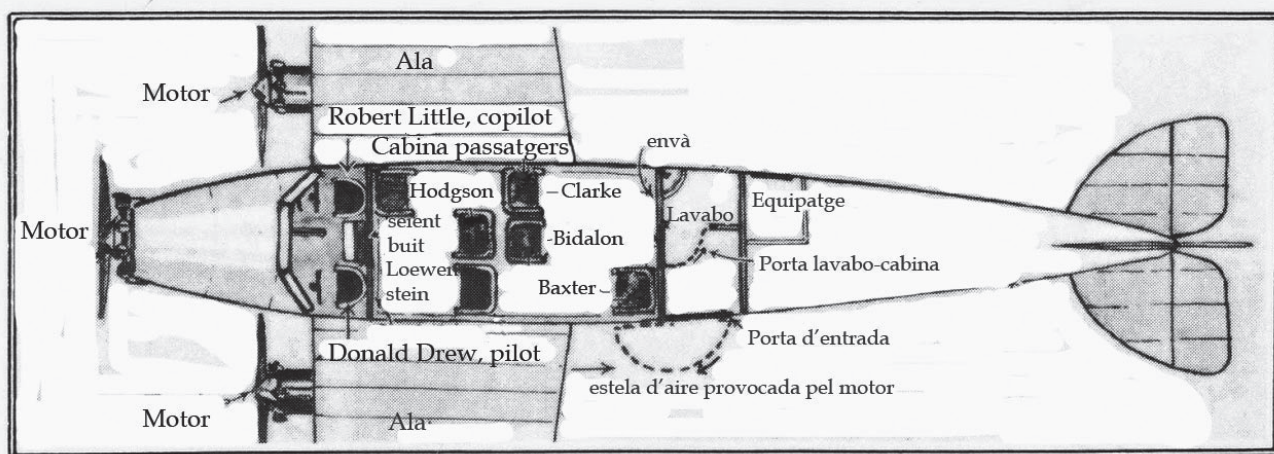


Foto 5. Esquema de l'avió de Loewenstein, amb els ocupants el dia de la seva desaparició.

El pilot era Donald Drew i el mecànic Robert Little. Havia de ser un vol rutinari en un dia magnífic, sense núvols. Acompanyaven al financer el seu secretari particular, Arthur Hodgson, el seu ajuda de cambra Fred Baxter i dues taquígrafes, l'anglesa Eileen Clarke i la francesa Paula Bidalon. Restava un seient buit a la luxosa cabina de passatge. Loewenstein, treballador compulsiu, anà dictant notes fins que en un moment, quan eren sobre el canal de la Mànega, s'aixecà per anar al lavabo.²⁷ Volaven a 4.000 peus d'alçada i a una velocitat d'uns 160 km/h. Passats deu minuts sense haver-ne sortit, Baxter es preocupà i trucà a la porta. No va obtenir resposta. Quan l'obrí, el petit reservat era buit. El financer havia desaparegut en ple vol i la porta de sortida de l'avió estava mal tancada.

El que succeí a continuació esdevé un xic confús.²⁸ Baxter alertà la tripulació i, pel que sembla, el pilot va fer baixar l'avió i donà diverses voltes sobre el mar per si localitzava el cos a l'aigua. Després decidí aterrar a la platja de St. Pol, propera a Dunkerque, aprofitant que es trobava en marea baixa.²⁹ Malgrat que es pensaven que estaria deserta, prop d'allí hi havia un destacament de soldats que, sorpresos, va córrer vers l'avió, creient que havien sofert un accident i necessitaven ajuda. Trigaren uns sis minuts a arribar-hi i en aquest temps tots els ocupants de l'avió ja havien baixat a terra. Els portaren a Fort Mardick, on van ser interrogats pel tinent Marquailles del perquè de l'aterratge. Les primeres declaracions resultaren inconnexes i vagues, sobretot per part del pilot Drew. Finalment van admetre que havien perdut un passatger sobre el canal i que aquest era, ni més ni menys, el financer Loewenstein.³⁰ No es va detenir a ningú, sinó que atesa la necessitat de treure l'avió abans que tornés a pujar la marea, foren enviats a l'aeròdrom militar de Saint Inglevert, entre Boulogne i Calais, a pocs minuts de vol. Allà altra volta foren interrogats per l'inspector Bonnot, de la *Sûreté Nationale*, que es mostrà desconcertat pel fet. Tot i que des d'un principi es va mantenir la teoria d'un desafortunat accident, va admetre que hi havia altres possibilitats.³¹ Assabentada la senyora Loewenstein, es desplaçà des de Brussel·les a Saint Inglevert en automòbil i, una vegada efectuada la inspecció judicial a l'avió, disposà que els pilots s'adrecessin de nou a l'aeroport de Croydon, on l'aparell seria posat a la venda. Semblantment s'envià un vaixell a la recerca del cos. Després, retornà al seu domicili.



Foto 6. Portada de diari francès amb Loewenstein caient de l'avió.

La teoria d'una obertura accidental de la porta exterior de l'avió fou àmpliament investigada per la Comissió d'Accidents del Ministeri de l'Aire britànic, no tant per aclarir la desaparició del financer, com per determinar si les mesures de seguretat del tancament eren suficients i avaluar la necessitat d'introduir correccions en la fabricació a fi evitar futurs incidents. La hipòtesi era que Loewenstein, en sortir del lavabo, tal volta un xic marejat, ja que s'havia tret la corbata i el coll de la camisa que foren trobats a la pica, s'havia equivocat de porta i, en lloc d'obrir la de la cabina de passatge, havia obert l'exterior, precipitant-se al buit.³² Aquesta possibilitat va ser negada en un primer moment pels pilots Drew i Little, ja que l'estela d'aire provocada pel motor i l'ala llisca pel lateral de l'avió pressionant sobre la porta, impeding la seva obertura. El mateix afirmaven els enginyers de la *Fokker Aircraft Corporation*. Per comprovar-ho, el Ministeri de l'Aire anglès ordenà la reconstrucció del vol el dia 12: entre dos homes convenientment lligats, empenyent només assoliren obrir la porta uns 15 cm, insuficients per caure a l'exterior. La força de l'aire la tancà de nou i els va rebotar al sòl de la cabina. El comandant Cooper, cap de la comissió, va concloure la impossibilitat del fet i considerà que no calia introduir nous elements de seguretat a la porta de sortida.³³ La desaparició i com s'havia produït continuava inexplicada, però consideraren que era un afer que no els corresponia escatir.

Tanmateix, per poder estendre el certificat de defunció, les autoritats belgues exigien trobar una justificació plausible a la causa de la mort. En les posteriors declaracions de Drew i Little al jutjat de Brussel·les, el dia 9, finalment van admetre que si es donava la circumstància excepcional d'un gir de l'avió inclinant-se sobre el seu lateral esquerre, la força de la gravetat podia ajudar a obrir la porta a desgrat de l'estela. En conseqüència, es podia suposar que Loewenstein va sortir del lavabo just en el moment en què l'aparell efectuava tal gir. L'home s'hauria desequilibrat i precipitat contra la porta i, en un gest reflex per subjectar-se, involuntàriament l'hauria obert, essent arrossegat a l'espai exterior i caient al mar. En redreçar-se l'aparell, l'estela d'aire del rebuf del motor hauria tornat a tancar la porta.³⁴ Les autoritats belgues es donaren per satisfetes, consideraren que havia estat un accident fortuït i signaren el certificat. Ningú es va voler preguntar com això hauria estat possible sense que l'avió es desestabilitzés, ni que fos durant un moment, cosa que haurien d'haver notat tant els pilots com els passatgers. El dia 11 se celebraren els funerals a Brussel·les malgrat no haver aparegut el cos. Hi assistiren polítics i financers, però no la seva vídua.

Dues setmanes després de l'accident, uns pescadors francesos atraparen en les seves xarxes un cos d'home en descomposició. El trobaren el dia 19, a uns 25 km del cap Gris-Nez, al sud de Calais. La seva identificació amb Loewenstein es va basar essencialment pel rellotge de polsera.³⁵ L'autòpsia, realitzada a petició de la família, negà la possibilitat d'un enverinament previ com s'havia insinuat, ni tampoc presentava rastres de violència prèvia que poguessin fer sospitar un crim.³⁶ El crani i diversos ossos mostraven fractures que s'atribuïren al brutal impacte de la caiguda del cos sobre l'aigua, des d'una altura d'uns 1200 m. Els metges forenses van concloure que era viu en el moment de xocar contra el mar i que fou el cop el que el matà: no tenia aigua als pulmons i per tant no va morir ofegat.

El cert és que no va existir gens d'interès per part de ningú per escatir què era el que realment havia succeït. L'avió era de fabricació holandesa, però matriculat a Anglaterra, país del qual també eren els pilots i des d'on s'havien enlairat. La declaració de la desaparició s'havia efectuat a les autoritats franceses, però la víctima era belga així com la destinació i el fet havia passat en aigües internacionals. Tots els països s'espolsaren de sobre la responsabilitat del cas i tampoc la família s'interessà gaire per saber la veritat. A tothom ja li estava bé la versió oficial del certificat de defunció belga. Un estudi posterior dels corrents marins demostrà que era impossible que el cos fos arrossegat des d'on teòricament desaparegué fins a

l'indret on fou trobat. Però aquest detall no sembla que importés a ningú.³⁷ El cos recuperat fou enterrat a Evere, l'antic cementiri de Brussel·les, en una tomba familiar on no consta el seu nom.

Dins el món de les finances la primera sospita fou que Loewenstein s'havia suïcidat, ja que les seves empreses es trobaven sobrevalorades³⁸ i es va creure que no podia fer front als pagaments d'interessos pendents en un moment en què els inversors d'*International Holdings and Investments Ltd.* li reclamaven els beneficis dels seus diners.³⁹ Els accionistes començaren a vendre massivament les seves participacions i les accions de SIDRO i Holding caigueren gairebé a la meitat dels valors assolits els dies precedents a les borses de Londres, París, Brussel·les i Berlín, que patiren fortes fluctuacions.⁴⁰ La realitat és que en aquells moments la fortuna personal neta de Loewenstein es calculava en més de 200 milions de dòlars, descomptats els passius. Totes les seves empreses hidroelèctriques i de seda artificial no sols eren viables, sinó que produïen beneficis. Per tant, no existia una raó econòmica que justificés la mort voluntària per no poder atendre obligacions financeres. La seva vídua, Madeleine, va heretar la respectable quantitat de 53 milions de dòlars. El seu imperi de seda artificial el va sobreviure i resistí el crack del 1929 i la posterior depressió.

La mort del financer va repercutir, sobretot, en les seves empreses d'inversió. Sense el mag dels diners que era Loewenstein, els valors caigueren i molts petits inversionistes que li havien confiat els seus estalvis, especialment els belgues, s'arruïnaren. La seva desaparició també va afectar Catalunya. SIDRO, la societat que presidia, era la propietària de la majoria d'accions preferents i ordinàries de la *Barcelona Traction Light & Power Co. Ltd.* i la disminució del valor de les accions de la societat matriu arrossegava a la baixa les de les seves filials. Per sortir del mal pas, SOFINA, que també era un dels socis de SIDRO al costat dels canadencs, de Dunn i de Loewenstein, aprofità l'avinentsa de la caiguda del preu borsari per quedar-se amb la totalitat del paquet accionarial de la societat barcelonina, juntament amb el de *Mexican Light & Power Co. Ltd.* Així, Danni Heineman, director de SOFINA, dotze anys després de la mort accidental de Pearson, havia assolit fer-se amb la possessió i el control de l'empresa del seu rival i s'incorporava de ple dret al Consell d'Administració de la *Barcelona Traction*. La companyia no sols va sobreviure la crisi, sinó que el 1935 era la primera productora d'electricitat d'Espanya, amb 688 milions de Kw/h.⁴¹ El 1948, quan el financer mallorquí Joan March instà la seva fallida al jutjat de Reus al·legant la manca reiterada de pagament d'interessos als obligacionistes estrangers, Heineman apareix en la causa com a president de SIDRO, en el lloc que havia ocupat el també seu rival Loewenstein.

BIBLIOGRAFIA

- CAPEL, Horacio (1994): *Las tres chimeneas. Implantación industrial, cambio tecnológico y transformación de un espacio urbano barcelonés*. Barcelona. FECSA. 3 vol.
- DEHON, Robert (2012): *Le milliardaire bruxellois Alfred Loewenstein tombe de son avion!* <http://sofei-vandenaemet.skynetblogs.be/archi-ve/2009/08/23/le-milliardaire-bruxellois-alfred-loewenstein-tombe-de-son-a.html> [29.04.2017].
- FONG, William (2008): *JW MacConner, Financier, Philanthropist, Patriot*. McGill-Queen's Press. Londres.
- LA VANGUARDIA: dies citats en el text (1926-27).
- MILTON, Gilles (2015): *Fascinating Footnotes from History*. John Murray Publisher. Londres.
- NORRIS, William (1987): *The Man Who Fell from the Sky*. Nova York. Viking Books.
- OPPENHEIM, E. Philips (2012): *Who Travels Alone. The Life and Death of Alfred Loewenstein*. Project Gutenberg. Austràlia. Roy Glashan's Library (e-book).
- PERIS TORNER, Joan (2012): *La Barcelona Traction Light and Power*. <http://www.spanishrailway.com/2012/03/11/barcelona-traction-light-power-c%C2%BA-ltd/> [29.04.2017].
- RIQUER, Borja de (2016): *Cambó en Argentina*. Barcelona. Edhasa.
- SALMERÓN I BOSCH, Carles (1988): *El tren del Vallès*. Barcelona. Ed. Terminus.
- THE COMMERCIAL AND FINANCIAL CHRONICLE, vol. 127, núm. 3289, dia 07.07.1928.

NOTES

1. *La Vanguardia* (06.07.1928), pàg. 20, *Información extranjera*. La notícia ocupa tres columnes de quatre. Es va fer un seguiment del cas, publicant altres notícies els dies 10 i 19 de juliol.
2. CAPEL (1994), PERIS TORNER (2012). També era propietari del Ferrocarril de Sarrià, que depenia de FCC.
3. OPPENHEIM (2012). Segons aquest autor, Pearson l'animà a convertir-se en financer d'empreses hidroelèctriques, que llavors tot just es trobaven en els seus inicis i esdevindrien negocis molt rendibles.
4. Incorporat a l'exèrcit, Loewenstein va ser enviat a Anglaterra amb grau de capità. La seva tasca consistia a proveir d'aliments l'exèrcit belga atrinxerat al riu Yser, a la frontera amb França, així com d'altres subministraments. Pel que sembla, vers el final de la guerra una comissió trobà irregularitats en la seva gestió i fou destituït. L'endemà, però, ocupava el mateix lloc i rang, només que amb uniforme anglès. Veure DEHON (2009).
5. El vernís d'acetat de cel·lulosa es va utilitzar per recobrir les lones que folraven les estructures dels avions militars, substituint la nitrocel·lulosa que tendia a inflamar-se si era travessada per una bala.
6. Acabada la guerra, el 1921, la fàbrica d'acetat de cel·lulosa s'orientà a la producció civil i començà a fabricar el fil «celanese» o seda artificial, que obtingué un gran èxit comercial. Loewenstein, però, no assolí fer-se amb el ple control de l'empresa *British Celanese* com pretenia.
7. La tàctica de Pearson sempre fou la mateixa. El gruix del finançament de les obres de les empreses no procedia del seu capital social, sinó de la capacitat de mobilitzar l'estalvi del país on treballava a través de l'emissió d'obligacions ben remunerades.
8. Darrere SOFINA hi havia l'alemanya AEG i la nord-americana General Electric.
9. *La Vanguardia* (09.09.1926). Loewenstein venia de la seva vil·la de Biarritz i el pilot no va trobar cap terreny adient per aterrar l'avió al Pont de Suert com volia el financer. Al final optaren per l'aeròdrom de Lleida i prendre un automòbil per arribar on l'esperaven els convidats a l'excursió. La major part d'ells hi anaren amb cotxe entrant a Catalunya per la Vall d'Aran. Un segon avió transportava el seu metge, massatgista i criats personals.
10. El 1925 Bèlgica estava governada per les esquerres i travessava un moment de grans dificultats financeres, de forma que el franc belga s'enfonsa enfront de la lliura esterlina (1 £ = 107 fb). La contrapartida que exigia Loewenstein pel seu préstec era inacceptable. El govern va caure i fou substituït per un de dretes que restablí la situació mitjançant impostos extraordinaris i la devaluació del franc a 1/7 del que valia el 1914. La mesura es va mostrar efectiva i la producció industrial començà a créixer.
11. La companyia *Les Tramways de Barcelone* havia estat creada per SOFINA el 1905, que comprà l'empresa *The Barcelona Tramways* al financer anglès Parrish. Mariano de Foronda fou el seu director. No solament l'amplià amb noves línies, com la de Rambla de Catalunya a Hostafrancs pel carrer Consell de Cent, sinó que el 1911 també controlava la *Companyia General de Tramvies*, la *Companyia Catalana de Tramvies*, la *Société des Tramways de Barcelone à San Andres et Extensions* i la línia de tramvia de Sarrià a Barcelona, de manera que pràcticament havia unificat l'electrifi-

ció i el servei. El 1923, en crear-se SIDRO, restà sota el seu control. El 1924 una societat formada per la Banca Arnús-Galí (35%), Banca Marsans (35%), Banc Internacional d'Indústria i Comerç (10%), Banc Hispano-Colonial (10%) i Banc de Vizcaya (10%) compraren a SIDRO *Les Tramways de Barcelone*, que seguí presidida pel marquès de Foronda, ara amb el nom de *Tranvías de Barcelona*. La liquidació de l'empresa belga s'efectuà el 26 de desembre de 1926, uns mesos després de la visita de Loewenstein a Barcelona.

12. Mentre *La Vanguardia* del dia 7 afirma que el gruix de la comitiva arribà a Barcelona en un tren noliejat expressament, la crònica del dia 9 diu que ho van fer en una «caravana d'automòbils». En realitat tal caravana fou la que els portà de l'estació de França fins a l'hotel.

13. Edward Peacock serà el president de la *Barcelona Traction* durant la dècada del 1940.

14. En definitiva, privatitzar els beneficis i socialitzar les pèrdues.

15. El discurs va ser ressenyat a la primera pàgina de *La Vanguardia* del dia 11 de setembre, ocupant tres de les quatre columnes. Semblantment la premsa europea se'n feu ressò.

16. *La Vanguardia* publica el fastuós menú de cuina francesa: *caviar frais solera 1847; consommé doublé frappé à la tasse; vol-au-vent de turbot aux sauternes; Paternina Monte de Haro 1910; poularde de la Bresse rôtie; salade cressonnière; Paternina Bourgogne; pouding Chevreuse au chocolat; fruits extra; pâtisserie; champagne Mumm cordon rouge; café Moka doublé; cognac Insuperable*. L'àpat se celebrà al desaparegut restaurant Ribes, que estava situat a la Gran Via, entre Rambla de Catalunya i passeig de Gràcia i era considerat el millor de Barcelona.

17. Aquest recordatori no tenia res d'innocent: mentre les obligacions col·locades en el mercat català i espanyol rebien un interès del 5%, les accions anglocanadenques i ara també belgues de la *Barcelona Traction* repartien dividendes de l'orde del 10%. La Banca Arnús-Galí reclamava un major tall del pastís.

18. Francesc Cambó i Joan Ventosa i Calvell foren els homes forts de la *Compañía Hispano Americana de Electricidad (CHADE)*, que amagava els interessos alemanys a l'Argentina i altres països sud-americans. Darrere la CHADE també hi havia SOFINA, amb el poderós Danni Heineman. Veure RIQUER (2016).

19. OPPENHEIM (2012). El dinar de la Banca Arnús-Galí, la mateixa banca que en el seu dia no havia volgut finançar Carles Montañés i que en aquell moment participava de ple del negoci elèctric, havia posat el llistó molt alt. Loewenstein es veié obligat a superar-lo, ja que havia de demostrar que era el president de SIDRO i que posseïa una de les més grans fortunes mundials. L'anècdota d'enviar un avió a cercar caviar rus també es troba recollida per FONG (2008).

20. El dòlar es cotitzava a 6,60 ptes. aproximadament. Això vol dir que el cost per comensal va ser d'unes mil pessetes. Per entendre millor l'obscuritat de la despesa, cal tenir present que el salari mitjà dels treballadors tèxtils girava entorn de les 40 pessetes setmanals. Així doncs, en un sol àpat, cada comensal va menjar per valor del que aproximadament guanyava un obrer en mig any de feina.

21. Pel que sembla, Loewenstein pagà 7.775 lliures esterlines per la companyia, quan segons els llibres de comptabilitat de la *Barcelona Traction* valia 4.414.529. Es podria pensar que la primera

quantitat només era una «paga i senyal», però pel que sembla Ferrocarrils de Catalunya passà plenament a mans de Loewenstein, sense que s'efectués cap altre pagament posterior. Caldria estudiar el tema amb més detall i veure com l'empresa es traspassà al conglomerat de bancs espanyols. En el moment de la declaració de la fallida de la *Barcelona Traction*, el 1948, la venda a favor de Loewenstein fou qualificada de fraudulenta. Veure PERIS TORNER (2012).

22. Els resultats d'explotació van ser publicats per SALMERÓN (1988). En aquesta època les multinacionals ja havien desenvolupat tècniques d'enginyeria financera a fi d'enviar beneficis a l'exterior evadint impostos. No sabem, però, si aquest fou el cas.

23. Com a exemple, va ser expulsat del Club de Golf de Biarritz per infracció de les normes i per semblants raons també li fou negada l'entrada al Casino de la mateixa població.

24. Per tenir una idea de les dimensions i luxe de la seva residència de Brussel·les, només cal dir que actualment és la seu del Consell d'Estat belga.

25. Com a simple curiositat, direm que acostumava a anar amb un Hispano-Suiza de fabricació barcelonina, llavors considerat superior al Rolls Royce.

26. Croydon va ser el principal aeroport de Londres fins al 1959, quan, en no ser possible ampliar-lo, fou substituït per Heathrow.

27. Aquest model de Fokker fou un dels primers avions de passatgers equipats amb lavabo.

28. Les narracions de diferents autors sobre el fet resulten un xic contradictòries i d'aquí la confusió.

29. *La Vanguardia* del dia 7 de juny de 1928, que dona la notícia de la desaparició de Loewenstein, informa de l'aterratge a la platja i especifica que es produí vers les 8 del vespre. Segons l'enquesta judicial, però, va ser passats dos quarts de set.

30. *La Vanguardia* (07.07.1928): Drew no va ser capaç de precisar en quin punt hauria esdevingut la desaparició i finalment calculà que a unes cinc milles de la costa.

31. DEHON (2002), i també MILTON (2015), sospitava que podien amagar un assassinat.

32. Aquesta teoria fou exposada pel *New York Times* (06.07.1928). També pel *Times* de Londres.

33. *La Vanguardia* (19.07.1928). El *New York Times* ja ho havia publicat el dia 13.

34. L'agència francesa de notícies Havas ja havia avançat aquesta possibilitat. *La Vanguardia* (07.07.1928). De seguida, però, sortiren teories fantàstiques sobre complots d'assassinat o fins i tot d'una desaparició voluntària, llançant-se amb paraigudes i essent recollit per un iot que l'esperava.

35. Algun autor afirma que també va existir un examen dental en la identificació. En contrapartida, l'informe de l'autòpsia trobà «un nivell normal d'alcohol en sang», quan era ben sabut que Loewenstein ni fumava, ni prenia begudes alcohòliques. L'informe de la troballa del cos diu que aquest només portava calçotets i hom es preguntava com havia pogut perdre els vestits.

36. Encara el 1987, el periodista i escriptor britànic William Norris va escriure una biografia novel·lada de Loewenstein, *L'home que va caure del cel*, on exposa la teoria de la complicada trama d'un crim en què el financer és empès fora de l'avió pels seus ajudants seguint ordres de la seva esposa, que volia controlar la seva

immensa fortuna. L'episodi de la seva mort en ple vol ha inspirat algunes pel·lícules, entre elles *Mr Arkadin*, d'Orson Welles. La posterior mort del seu secretari, aparentment d'una grip, la de l'ajuda de cambra, oficialment suïcidat el 1932 d'un tret al cap, el mateix any que el pilot Drew també moria de càncer a Sud-Amèrica, la desaparició de les dues secretàries i el curiós estavellament de l'avió a la selva de l'Àfrica central on no es van poder recuperar les restes, és a dir, la desaparició de tots els testimonis personals i materials del cas, llevat de Little, han ajudat a fomentar tota mena de teories basades en estranyes conspiracions.

37. Tampoc va importar el fet que el cos trobat anés vestit solament amb calçotets. Com és que en la caiguda havia perdut la camissa, els pantalons, les sabates, els mitjons i només restava cobert per uns púdics calçotets que miraculosament no li havien estat arrabassats ni pel vent, ni pels peixos?

38. FONG (2008): les accions de la *International Holdings and Investments Ltd.* valien 65 \$ el mes de gener i 352 \$ el mes de maig del 1928. Eren els moments en què Loewenstein intentava fer-se amb el control de *Brazilian Traction* i del Banc de Brussel·les, societat de la qual va arribar a comprar 50.000 accions.

39. MILTON (2015). També es va dir que les seves pràctiques corruptes estaven a punt de fer-se públiques i que preferí la mort a l'escàndol i possible ruïna. El fet que mai es demostrés res en contra seva també ha fet sospitar que tenia comprats jutges, policia i polítics.

40. *The Commercial and Financial Chronicle*, vol. 127, núm. 3289, pàg. 38. Es calcula que les pèrdues de valor assoliren els 50 milions de dòlars.

41. CAPEL (1994), RIQUER (2016).