

# Els Kontos, la nissaga grega de Cadaqués

Constantí Kontos

---

Permeteu que em presenti. Soc Constantí Kontos o, més ben dit, Κώστας Α. Κόντος, descendent directe d'una família de bussos que van abandonar l'illa de Simi a principis del segle XX.

Com milers de compatriotes seus, els Kontos van fer un llarg viatge que els va portar a deixar la seva terra natal. Hi ha gairebé tants grecs a Grècia com fora de Grècia, i la guerra, la misèria i la manca d'oportunitats, encara ara, fan que la gent es llenci a la recerca de nous horitzons.

De totes maneres, és un fet molt puntual el que provocà l'èxode dels Kontos de la seva Simi natal, a finals del segle XIX i principis del XX, que és quan es produeix la gran diàspora dels simiotes. ¿Quin va ser el principal motiu?: la falta d'esponges deguda a un virus, que les anihilà. La principal indústria de l'illa era la pesca d'esponges, per bé que també hi havia drassanes i talladors de fusta, i eren famosos els pintors d'icones; però tot girava al voltant de la preuada esponja.

La gran majoria dels simiotes va emigrar. L'illa havia arribat a tenir 22.500 habitants, per bé que ara amb prou feines arriba a 3.000. Un dels principals destins fou Tarpon Springs, una petita ciutat de Florida on havia començat la febre de l'esponja. Per cert, hi vaig anar fa dos anys i vaig comprovar com era d'habitual sentir parlar grec als seus carrers pels més de 23.000 grecs que —segons em van assegurar— viuen a la regió. Molts anaren a Austràlia i a Amèrica del Sud, i, dels que es quedaren a la Mediterrània, la majoria anà a Marsella.

Sembla que la nostra família no va marxar de Simi tota alhora i que tampoc no van fer un viatge directe des de Grècia fins a Catalunya. Va recórrer gairebé tota la Mediterrània a la recerca d'esponges: tot l'Egeu, el nord de l'Àfrica, Itàlia i, sobretot, Marsella, on molts simiotes es van acabar instal·lant.

Iorgos Kontos, el meu besavi —o, com sempre li hem dit a casa, el *papús*—, era propietari d'una de les moltes empreses de bussos que hi havia a Simi. Originàriament bussos de pit, en una època en què tot just estàvem a les beceroles de l'escafandre. L'equipament que van fer servir aquí el compraren a França, tota una potència tecnològica de l'època. En Iorgos no va marxar sol, anava amb la seva dona, Maria Kontu —Barba era el seu cognom de soltera—, els seus fills Kostas, Anna, Irini i Xanthi; el petit de la família, l'Alejandro, naixeria més tard, ja a Barcelona. També els acompanyava una petita colla de treballadors, bussos tots ells, amb les seves famílies, ja que aquests sempre havien de ser grecs.

Les primeres notícies que tingué Iorgos Kontos de les nostres costes foren a través del seu compatriota Konstandinos Papaikonomu, que li va parlar de les costes de Mallorca com d'un lloc immillorable per a la pesca de l'esponja. Quan en Iorgos es traslladà a aquesta illa, va constatar la inviabilitat del negoci, ja que allà l'esponja era l'anomenada 'orella d'elefant', que no és de molta qualitat. A Eivissa varen trobar l'anomenada 'veneciana' però no n'hi havia prou quantitat per a una bona explotació comercial. Havien de cercar noves oportunitats i la que se'ls oferí era la pesca del corall vermell.

Som ja a principis del segle XX; tenim els Kontos i els seus bussos grecs instal·lats a Barcelona. S'han associat amb diversos nobles espanyols, sobretot amb el segon marquès de Comillas, que llavors feia negocis per a la marina de guerra espanyola. Sabem que els grecs van fer una primera prova —amb un èxit total— a Cartagena, fet que els portà a la creació de la «Compañía de Extracción de Coral y Esponjas». A més de la pesca, els va sortir feina de bussos al port de Barcelona i també al de Tarragona. Hi havia, doncs, força treball i l'empresa ja tenia una dimensió important. L'any 1907 neix el darrer fill de la família, l'Alejandro, i ja no hi haurà més desplaçaments a Grècia. És aquí a Barcelona on el fill gran, en Kostas, es fa càrrec de les feines de l'empresa, deixant l'administració del negoci familiar al seu pare, en Iorgos, que acabaria invàlid a causa d'un accident de descompressió que havia patit anys enrere.

Finalment, els Kontos, instal·lats a Barcelona, fan totes les feines que hom pot fer sota l'aigua: treballs de port, pesca de corall i esponges, recuperació de ferro, carbó i metalls de naufragis, descobriment de derelictes, etc. En les seves campanyes de pesca per tota la costa espanyola ben segur que ja tenien notícies del Cap de Creus. El seu compatriota Kostas Papaikonomu havia tingut força èxit amb la pesca del corall a la costa del Montgrí. Però no és fins a l'any 1917 que tenim la certesa de l'arribada d'un Kontos a Cadaqués.

El *Llanishen* era un vaixell de vapor amb matrícula de Glasgow que desplaçava unes vuit mil tones. Va ser torpedinat per un submarí alemany al Golf de Lleó i abandonat per la tripulació davant de l'imminent naufragi. Tanmateix, no va naufragar i, com un vaixell fantasma, després de diverses i capricioses circumstàncies, va quedar embarrancat a la punta de S'Oliguera, a Cadaqués. El vaixell només tenia la via d'aigua feta pel torpede alemany, però surava i és aleshores quan la Casa Tayà, de Barcelona, el compra —suposem que a molt bon preu— al seu armador. Tanmateix, es va desfermar un temporal de llevant que, ara sí, envià el vaixell al fons del mar. Aquest fet, però, no desanimà els Tayà, que estaven fermament convençuts de la possibilitat de poder reflotar la seva compra. Per a aquesta feina van cercar els millors bussos del port de Barcelona —i també els que estaven més a prop—, els Kontos.

Kostas Kontos arriba a Cadaqués i fa una inspecció del naufragi. Segons Josep Pla, bon amic seu, aquest li va dir al vell Tayà: «El vaixell podrà ésser tret a trossos, a miques i bocins, però no podrà ésser posat a flor d'aigua en la seva totalitat». «Vós, Kontos, sou massa jove, no teniu experiència —li respongué, amb una rialla burleta, aquell bon senyor—, i el vostre judici és massa precipitat». Kontos li dedicà com a resposta un molt

bon dia amb aquell punt de cortesia cerimoniosa apresada dels turcs de la Mediterrània oriental.

La Casa Tayà va contractar la competència, els bussos italians, i aquests van començar la campanya per refloatar el *Llanishen*. La idea era tapar amb ciment les vies d'aigua del casc, cobrir amb una forta lona tota la coberta del vaixell a sota el mar i, amb unes enormes bombes, omplir d'aire aquesta tela que, a mode de globus, elevaria el vaixell fins a la superfície. Arribat el gran dia, les bombes van començar a insuflar aire sota la lona, però res, cap moviment. Les enormes quantitats de ciment amb què s'havien tapat els forats del casc, havien lligat les planxes de ferro amb les roques del fons marí de manera permanent. El *Llanishen* va ser dinamitat i tret a miques i bocins, tal i com havia dit en Kostas. Ell mateix començà la primera campanya la primavera següent.

L'any 1922 serà el darrer any de l'estada de la família a Barcelona. El fill gran, en Kostas, es casa amb la cadaquesenca Maria Batllori i es queda a viure al poble. La germana més gran, la Irini, es casa amb el diplomàtic grec Aléxandros Politis, que és destinat a Rio de Janeiro, on tindran set fills. Les altres dues germanes es traslladen a Portvendres: Xanthi es casa amb el bus Kostas Eftimiópulos, i Anna amb el també bus Iorgos Andoniadis. Ambdós bussos, que treballaven per a l'empresa a Barcelona, s'instal·len pel seu compte al sud de França. Els pares, en Iorgos i la Maria, juntament amb el fill més jove, l'Alejandro, també s'estaran uns anys a Portvendres. Més tard aniran a viure a Cadaqués, on l'Alejandro es casarà amb la cadaquesenca Pilar Faixó.

Els anys que van del 1922 al 1936 són els de màxim rendiment de l'empresa. A Portvendres treballaran els gendres d'en Iorgos, i a Cadaqués, en Kostas. En els dos llocs tenen els seus bussos grecs, molts d'ells amb família, i les seves tripulacions. Administrativament, però, és en Iorgos qui governa tot el negoci, i el tràfec de grecs entre les dues poblacions és constant.

A Cadaqués, en Kostas és el primer bus i cap de la colla amb un *kaiki* que havien portat des de Grècia i que havien rebatejat amb el nom d'*Antoñita*. Una barca amb tres equipaments complets de bus i tot el material necessari per a la feina. Entre abril i octubre es concentra el gruix de la feina. Així, s'aprofita el bon temps per a la campanya de la pesca del corall, encara que també es fan campanyes a Mallorca i València per a la pesca de l'esponja.



Immersió d'un bus des de l'embarcació dels Kontos.

Fotografia: Arxiu Constantí Kontos

Quan l'any 1934 el *papús* i la *iaià* es traslladen a Cadaqués, compren una casa, que voldrien que fos a primera línia de mar per poder veure com arriba la barca, però no la troben. Finalment en troben una al centre del poble, al carrer Unió, núm. 11. El patriarca, ja força impossibilitat, té un despatx on rep les visites. Aquesta habitació és com un santuari, plena d'icones i llànties d'oli per donar-los llum. En Iorgos és molt devot —ortodox, naturalment—, i segueix en contacte amb els parents de Simi. Envia importants donatius al monestir de Panormitis, no només diners, també oli de Cadaqués per a les llànties de les icones, sobretot les d'Àgios Mikhaïl, patró de l'illa. L'any 1935 mor Maria Kontu i l'any següent Iorgos Kontos, consumit de pena per la pèrdua de la seva muller. Som al 1936, any en què canviarà tot, amb la guerra civil espanyola.



Rebut d'un donatiu de Iorgos Kontos  
al monestir de l'Arcàngel Miquel de Panormitis.

Imatge: Arxiu Constantí Kontos

Arribat a aquest punt, voldria explicar com feien la seva feina aquests pioners del treball sota el mar. Antigament de ben segur que en Iorgos i la resta de bussos pescaven l'esponja a pit. El sistema era simple: el bus s'abraçava a un marbre llis lligat amb una corda, es llançava al mar en el lloc escollit i el pes del marbre l'enfonsava fins al fons marí, agafava totes les esponges que podia i pujava a la superfície deixant el marbre a baix, que recuperaven amb la corda a la qual estava lligat.

L'arribada de l'escafandre va revolucionar la feina, ja que permetia baixar a més profunditat i estar-hi molta més estona. El vestit de bus era de tela impermeable d'una sola peça, fet de capes de lona combinades amb capes de cautxú. La part de les mànigues, a l'alçada dels canells, era exclusivament de cautxú per aconseguir que el vestit fos totalment estanc; les mans quedaven al descobert. A sota hi portaven roba de llana per protegir-se del fred i la humitat.

A l'alçada del pit, el vestit portava fixada una mena de pitet o un plastró amb un collar circular de metall on s'acoblava el típic casc de bus. El casc de forma ovoide era de coure o de bronze, amb vidres a l'alçada del ulls, als laterals i a la part superior. Damunt del casc hi havia l'entrada de la mànega per on el bus rebia l'aire i la vàlvula de sortida que aquest obria i tancava a voluntat.

Anaven molt llastrats, fins a seixanta quilos. Per davant i per darrera del plastró portaven els *escapularis*, peces de plom de fins a vint quilos i les típiques sabates de bus amb les soles de plom.

A bord hi havia la màquina que subministrava l'aire al bus. Era una bomba pneumàtica moguda manualment per un volant. Aspirava l'aire i el transmetia amb força a través de la mànega fins arribar al casc del bus. Havien de fer rodar el volant sense parar i, com més profunditat guanyava el bus, més pesat era fer girar la maneta.

També era molt important la figura del guia, la persona encarregada del cap que portava el bus amarrat a la cintura; era la comunicació entre la barca i el bus; si aquest feia una estrebada, volia dir 'vull més aire', un toc i repicó, 'vull pujar', dos tocs, 'alentiment de la pressió', etc. Aquest cap tenia un nus a cada braça i així sabien la profunditat a la qual es trobava el bus. En Kostas va contractar un vailet de tretze anys per fer la feina de guia, l'Àngel Borrell, mort fa pocs anys. Li va explicar la feina i li va fer entendre que el més important era comptar en veu alta els nusos que anaven baixant, ja que tots havien de saber la profunditat a la qual estava el bus. Però això no era tot: calia comptar en grec, que era la llengua que es parlava a bord. L'Àngel, doncs, va aprendre a comptar fins a quaranta en grec i, fins al final dels seus dies, va recordar també —de tant sentir parlar la tripulació— moltes paraules d'aquest idioma.

Sempre hem parlat dels bussos com a corallers, però feien moltes més feines: pescaven esponges, quan trobaven àmfores o restes arqueològiques també les agafaven, recuperaven ferro i metalls de vaixells enfonsats, en molts casos feien servir dinamita, i realitzaven les feines més variades del port: instal·laven blocs de formigó als espigons, netejaven els cascs dels vaixells, etc.

El més normal era treballar una mitja hora a una profunditat de tretze o catorze brases, uns vint-i-dos metres. Com més s'enfonsa el bus, menys temps hi pot estar i més lentament ha de pujar. Podien arribar a trenta brases de profunditat i els accidents de descompressió eren freqüents (d'aquests en deien 'l'ha agafat la màquina').

Com he dit, el bus portava molt de llast, fins a seixanta quilos, per poder baixar ràpidament al fons. Un cop a baix, podia caminar, cosa que feia de puntetes, amb grans salts de fins a tres o quatre metres o també nedant; regulant la sortida d'aire del casc s'aconseguia més o menys flotabilitat. La tècnica de treball la marcava la feina que havien que fer: s'arrossegaven per terra per pescar esponges, entraven a les coves i amb una piqueta treien el corall, etc.



Treballant en l'extracció de corall, a Cadaqués.

Fotografia: Arxiu Constantí Kontos

Som a la guerra civil i els grecs tenen por. Van arribar a ser metrallats i a mar obert no tens on refugiar-te. Els bussos van haver de marxar, i ho van fer amb una profunda recança i entre plors. A Cadaqués només quedarà en Kostas i el seu germà Alejandro, que muntarà un taller mecànic i, uns anys més tard, el conegut Bar Boia. Tampoc marxarà en Dimitris Psaràs, que tothom coneixia com en «Mitso». No tenia família i va tenir un final tràgic: va ser metrallat per un avió italià quan pescava calamars.

Els meus avis van tenir cinc fills: Jorge, Demetri, Andrea, Irene i Alejandro, i durant els anys durs de la guerra només van poder fer treballs menors: posar morts (boies), desenredar xarxes de pescadors, etc.

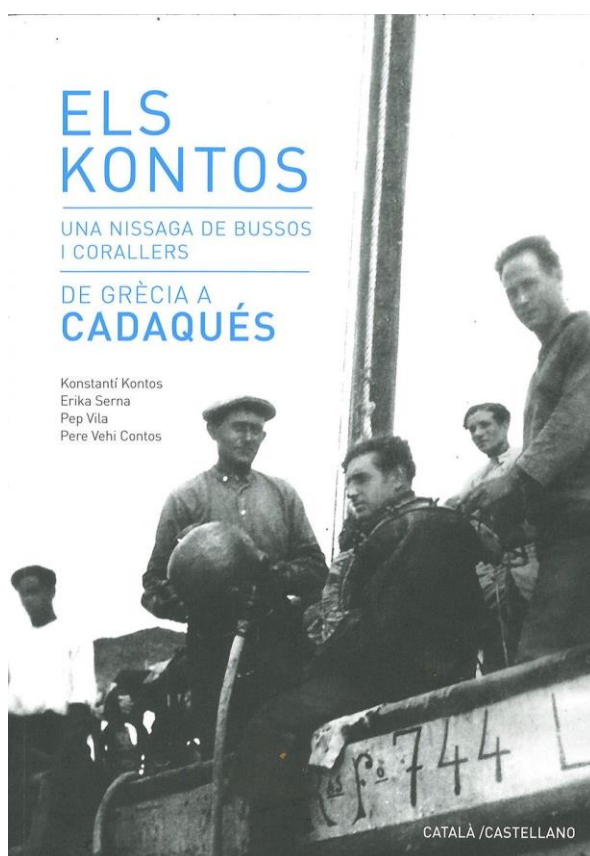
Passada la guerra, el volum de negoci de l'empresa no és ja el d'abans. En Kostas, malgrat tenir gairebé seixanta anys, encara baixa sota l'aigua, per bé que el bus principal és el seu fill gran, en Jorge, que sempre deia que era el primer bus català de la història, i també tenen algun bus grec, italià o francès; els acompanya, a més, el fill petit, l'Alejandro, que era el meu pare. En aquests anys s'han associat amb la família Rossini, italians instal·lats a Barcelona, que són els únics que aquí treballen el corall al seu taller. L'any 1955 es dissol

definitivament l'empresa, i en Jorge Kontos, 'l'últim bus', segueix treballant al port de Roses, alternant l'escafandre clàssic amb el nou escafandre autònom, fins a l'any 1970.

Hem d'esperar als anys 80 per al retrobament familiar dels Kontos d'aquí amb els de Simi, on he estat més de mitja dotzena de vegades (i ells han vingut una vegada aquí). Fa gràcia que molts portem el mateix nom i cognom i que tant aquí com allà estem orgullosos de la nostra història.

Per acabar, vull recordar el meu pare, que, malgrat no haver fet de bus, els va acompanyar en tantes aventures i em va explicar tantes coses que, gràcies a ell, he pogut escriure el llibre *Els Kontos: de Grècia a Cadaqués*. Ell —un autèntic artista— va treballar en una feina també apassionant: feia maquetes de vaixells.

I els darrers Kontos —jo i els meus fills, en Iorgos i l'Alexandra (com s'havien de dir, si no)— vivim amb la meua dona a Cadaqués, que és el més semblant a viure a Grècia. Després de moltes feines, fa uns deu anys vaig obrir un restaurant al mateix local on s'havia emmagatzemat i tractat el corall que pescava la família. Buscava un nom per al negoci i només se'm va ocórrer ajuntar els meus dos cors, el cadaquesenc i el grec. ¿Quin nom millor, doncs, que «Es Grec» per al meu restaurant?



Portada del llibre editat per Farell Editors,  
Sant Vicenç de Castellet, 2020, 228 pàgs.