

La història de l'imperi Onassis

Tassula Eptakili

Traducció: Cèsar Montoliu

La professora i investigadora Tzelina Kharlavti, partint d'una ingent quantitat de documents inèdits, ha editat i en bona part escrit un voluminós llibre que exposa la història de les moltes empreses d'Aristotelis Onassis, el cèlebre armador i magnat greco-argentí; arran d'aquesta publicació, la periodista Tassula Eptakili va parlar amb l'autora en una entrevista que es va publicar al diari *Η Καθημερινή* [El Quotidià] el 17 d'octubre de 2023 i que us oferim en traducció; es trobarà l'original en el següent enllaç: <https://www.kathimerini.gr/society/562671613/i-istoria-tis-aytokratorias-toy-onasi/>

En un volum de 700 pàgines es recull tot el rastre de l'imperi d'Aristótelis Onassis des dels anys a Esmirna fins a l'Argentina i la manera com va adquirir el seu primer vaixell després del Crack del 29.



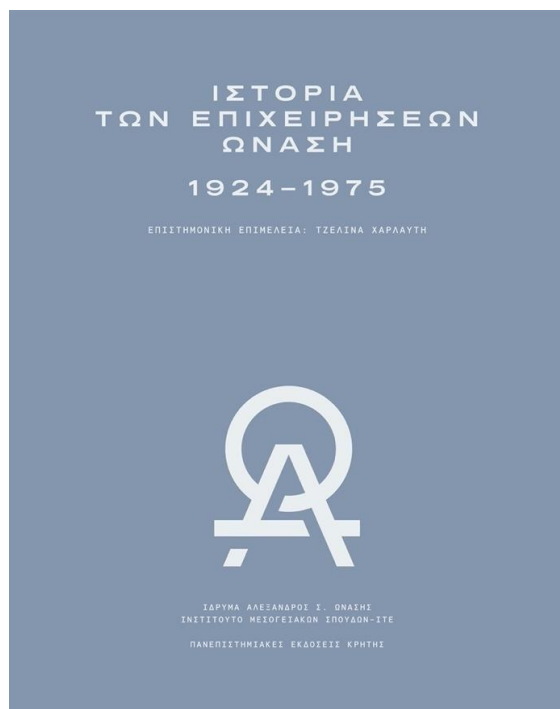
Avarada del petrolier Tina Onassis el 25 de juliol de 1953.

Quan va crear el seu imperi, Onassis no tenia manies a feinejar en els seus vaixells.

Fotografia: Arxiu Onassis.

«El son de qualsevol historiador és descobrir en algun moment de la seva vida, en algun lloc, en un bagul, en un soterrani, en unes golfes o en un magatzem, un arxiu, capses polsegoses i oblidades que obriran una porta tancada i aportaran llum a una època històrica», afirma Tzelina Kharlavti, professora de la Universitat de Creta, directora de l'Institut d'Estudis Mediterranis de la Fundació de Tecnologia i Recerca i cap del Centre d'Història Marítima. El seu somni es va fer realitat el mes de gener de 2016. «Un matí molt

fred vaig veure centenars de caixes en un gran magatzem de Rendi (Atenes), propietat de la Fundació Onassis. Havien travessat l'Atlàntic i el Mediterrani per arribar al Pireu i duien la marca «MV», és a dir, Montevideo, o «MC», és a dir, Montecarlo. La quantitat d'informació que contenien era impressionant: estatuts societaris, actes, correspondència, factures, nolis de les 240 empreses propietat d'Aristotelis Onassis. No me'n sabia avenir».



Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία των επιχειρήσεων Ωνάση, 1924-1975*. Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης, 2023. 706 σελ.

Tzelina Kharlavti (ed.), *Història de les empreses Onassis, 1924-1975*. Atenes: Publicacions Universitàries de Creta, 2023. 706 pàgs.

Era l'Arxiu Onassis, amb desenes de milers de documents. La recopilació i classificació dutes a terme per Tzelina Kharlavti i Amalia Papà, subdirectora dels Arxius Generals de l'Estat, i per un equip de joves científics, constitueixen una revolució en el camp de la història empresarial no només de Grècia, sinó també a escala internacional. Aquesta ha estat la matèria primera del llibre *Història de les empreses d'Onassis, 1924-1975*, publicat per Publicacions Universitàries de Creta. La mateixa Tzelina Kharlavti s'ha encarregat de l'edició científica i de la redacció de la major part del text, amb la col·laboració de Maria Damilaku, Amalia Papà, Alexandra Papadóπου, Lars Scholl i Khristos Tsakas. Evidentment, després el material s'ha anat enriquint arran de converses i entrevistes amb antics i actuals directius de les empreses de la Fundació Onassis. I així s'ha anat completant el mosaic de l'imperi de l'armador més famós del segle xx i símbol de l'esperit emprendedor dels grecs al món.

Com és que Onassis va tenir tant d'èxit? Què determina l'ascens d'un empresari? «És una combinació de factors externs i personals? Els factors externs tenen a veure amb l'entorn internacional i nacional en què es mou i en les circumstàncies econòmiques i polítiques; els personals, amb la perspicàcia, el gust pel risc, la capacitat de sobreviure en entorns jurídics diferents, la filosofia empresarial i la manera de gestionar i organitzar els recursos humans i materials», explica Tzelina Kharlavti. En el seu cas tot va contribuir a fer realitat el

«miracle». La companyia naviliera que va fundar Onassis en el període d'entreguerres va determinar el rumb de la marina mercant grega i mundial del segle XX.



Buenos Aires, desembre de 1929. Sokratis i Aristotelis Onassis (asseguts) i els cosins Nikos i Kostas Konialidis (drets). Fotografia: Arxiu Onassis.

Alçant el vol

Aristotelis Onassis no només va invertir en la marina mercant, sinó també en el transport aeri i va crear en aquella època una de les poques companyies aèries privades del món que havia creat una xarxa internacional, com ara Olympic Airways. A començament dels anys 1970 Onassis tenia una flota comercial de vuitanta vaixells amb una capacitat de 2,5 milions de tones brutes i una flota aèria de trenta aeronaus amb una capacitat de transport de tres milions de passatgers l'any. Les seves 240 empreses ubicades a dotze països i tres continents tenien uns 10.000 empleats a terra i mar. El 1975 la seva riquesa estava valorada en 2.600 milions de dòlars (valor de mercat del 2020). El llibre, de 700 pàgines, fa un repàs de sis dècades d'activitat i aclareix molts aspectes desconeguts de la seva vida: segueix els seus passos i els de la seva família des d'Esmirna a Atenes arran del Desastre de l'Àsia

Menor i d'allà fins a Buenos Aires, on Onassis va engegar un negoci de fabricació de cigarretes, descriu el seu retorn a la marina mercant i els conflictes que va tenir amb l'establishment dels armadors grecs i explica com es van assentar les bases del seu imperi. Alhora, tal com assenyala Tzelina Kharlavti, desmunta molts mites relacionats amb la seva situació financera, com ara «que era un pobre refugiat que es va enriquir amb les seves martingales». I, sobretot, ajuda el lector a entendre les virtuts de l'empresari Onassis.

«Què és el que va fer que es creés un mite tan potent com el d'Aristotelis Onassis?», demana a Tzelina Kharlavti abans de fullejar juntes el volum tan falaguer. «Per a nosaltres els grecs Onassis és un heroi senzill, un ric simpàtic. No tenia guardaespalles ni mansions i parlava amb tothom. Gaudia de la vida i es divertia a cor què vols. Era «un dels nostres»: no li agradava ni el caviar ni el xampany, sinó l'uzo i les llavors salades. Duia la cultura grega a la sang i no se n'avergonyia. I, sí, és cert, Maria Callas i Jackie Kennedy li van donar fama mundial, però per damunt de tot hi ha la seva capacitat emprenedora. El mes de gener del 2000 l'editorial de la revista *Lloyd's List* duia el títol "Gegants que han canviat la noció de la marina mercant" i entre les fotografies que hi figuraven en destacava la seva...».



Amb Maria Callas a la recepció de l'avarada de l'*Olympic Chivalry* el 1964.
Fotografia: Arxiu Onassis.

Cigarretes per a dones

El 1923, tan bon punt es va haver instal·lat a Grècia [fugint de l'ocupació turca d'Esmirna], Socratis Onassis, el pare d'Aristòtil, estableix contactes amb la societat grega i troba que pot fer negoci amb el tabac de Tessàlia perquè, amb la seva experiència com a comerciant de tabac a Esmirna, sap distingir-ne prou bé la qualitat. Se li fica al cap la idea d'exportar-ne a l'Argentina, aconsegueix la documentació necessària i la tardor de 1923 envia el seu fill a Buenos Aires. Vuit mesos després, l'Aristotelis escriu una carta a la seva germana i li confessa la seva decepció i els dubtes que té de si arribarà mai a ser empresari, que era el seu gran desig. Tanmateix, les coses milloren dos mesos més tard quan arriba el seu cosí germà Nikos Konialidis. El tabac oriental que importava a Buenos Aires la família Onassis era més lleuger que el cubà i el brasiler, de manera que el jove Aristotelis decideix adreçar-se a un nínxol de mercat, el de les dones fumadores, i crea una fàbrica de cigarretes. No hem d'oblidar que l'època d'entreguerres és el moment de l'apogeu del moviment feminista i de l'emancipació de la dona. La fàbrica, però, no va donar els resultats que n'esperava per diversos entrebancs que pateixen, però ell, fent gala de la seva perspicàcia, la tanca al cap d'un parell o tres d'anys i se centra en les activitats comercials.

Els vaixells de vapor

El 1932 Onassis va prendre una decisió que va determinar el seu futur. De cap de les maneres disposava el 1931 d'un milió de dòlars, com afirmen la majoria dels seus biògrafs; potser ni de 50.000 lliures esterlines, com afirma un estret col·laborador seu. En aquella època d'oportunitats ben minses, amb 10.000 o 20.000 lliures a tot estirar n'hi havia prou per invertir en la marina mercant. Tal com va escriure ell mateix: «Hi vam arribar el 1932. Tant se val com n'estiguessis d'arruïnat, amb una mica de voluntat i d'esforç podies començar de bell nou. Si hi havia un vaixell de 8.500 tones que es vengués per 4.000 lliures, amb 1.500 lliures que tingués a les mans, n'hi podien prestar les altres 2.500 que li faltaven i encara trobava una oficina [a Londres] que li avancés 3.400 lliures més per al trajecte fins que no cobrés les 5.000 o 6.000 lliures per un noli o lloguer d'una durada de noranta dies». Els preus dels vaixells de vapor s'havien enfonsat tant que la compra d'un vaixell es podia amortitzar amb un noli de només tres mesos. Per tant, el pitjor moment de la crisi econòmica, quan els preus dels vaixells havien tocat fons, era el millor moment per comprar vaixells i justament va ser quan Aristotelis Onassis va comprar els seus dos primers vaixells de vapor per un preu de 3.750 lliures cadascun a través de l'oficina de Drakulis a Londres.



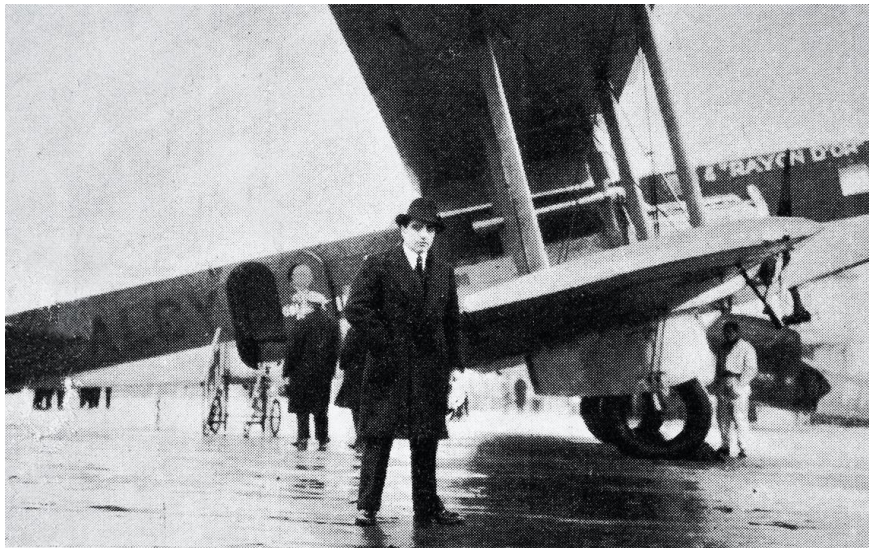
El Christina tot just abans de llevar l'àncora el mes de juliol de 1954 a Kiel.

Fotografia: ARXIU ONASSIS.

«On és el patró?»

Fins a 1954 Onassis no era conegut ni la seva foto apareixia tant als diaris com en els anys posteriors. Això sí, en circulaven moltes anècdotes. El capità Iorgos Stogiannos explica l'anècdota següent que li va passar quan feia de grumet a l'*Olympic Laurel*: «Serien principis de la dècada dels anys 1950. El vaixell era a la drassana de Baltimore i estàvem netejant la bodega amb rajos de sorra. Jo m'encarregava de recollir la sorra que ja s'havia fet servir i l'amuntegava per treure-li el rovell de ferro i poder tornar-la a utilitzar. Aleshores va baixar un senyor desconegut amb corbata i es va quedar mirant què feia. Se'm va adreçar i em va demanar on podia penjar la jaqueta. Sense fer-ne gaire cas, li vaig

assenyalar un clau que hi havia a la bodega i vaig continuar feinejant. Aquell desconegut va agafar la pala del mariner que tenia al meu costat i va començar a omplir de sorra la galleda per garbellar. Quan se li va acabar la pila de sorra, es va tornar a posar la jaqueta, va dir adeu amb la mà i se'n va anar. "T'has esllomat, oi? Doncs espera't a veure el jornal", li vaig etzibar. "Prou que ho sé, nano! Encara més que tu!", va respondre i se'n va anar». Un parell d'hores més tard, al menjador, va aparèixer aquell mateix senyor i llavors l'Stogiannos es va adonar que aquell senyor era el patró. En aquella època Onassis apareixia de cop i volta i feia el mateix en els seus vaixells als ports on atracaven.



El 1937 durant els seus primers passos empresarials a l'aeroport de París.
Fotografia: Arxiu Onassis.

Un Mides sense casa

Els primers trenta-tres anys de la seva vida empresarial, Onassis no va tenir casa pròpia. Vivia principalment a luxosos hotels o pisos de lloguer moblats o s'estava a les cases de la seva família. Als anys 1920 va llogar una habitació a Buenos Aires i, quan va fer diners, es va allotjar a l'Hotel Plaza. Quan anava a Grècia als anys 1920, s'estava al Pireu a casa del pare i, més tard, als anys 1930, a Kolonaki, al pis de la seva germana Àrtemi i del seu cunyat Theódoros Garofalidis. A Londres s'allotjava a l'Hotel Savoy, tal com demostra la correspondència que mantenia amb la seva germana, i a París al pis de la seva primera companya, Ingeborg Dedichen. Quan es va casar amb Tina Livanú, el desembre de 1946, i fins a 1959, van viure a Nova York, a una casa que pertanyia a la seva dona, a Sutton Square, 7. Tenia 50 anys quan va comprar la seva primera casa *mòbil*, el iot *Christina*, i 52 quan va comprar la seva primera propietat *immòbil*, un pis al número 88 de l'Avenue Foch de París. I 57 quan va comprar l'illa de Scorpis i l'illot veí d'Esparta davant del poble de Nidrí a l'illa de Lèucada, a més d'un parell de cases més a Glifada i Lagonissi.



La seva primera companya, Ingeborg Dedichen (a la dreta), en un viatge a bord de l'*Ariston* el 1938. Fotografia: Arxiu Onassis.



Passaport argentí d'Aristotelis Onassis (1951).

La companya desconeguda

La primera companya d'Aristotelis Onassis provenia de l'aristocràcia naviliera noruega. És la menys coneguda de totes les seves dones, però va ser especialment important per al seu reeiximent. La seva relació va durar dotze anys. Es deia Ingeborg Dedichen (1899-1984), però li deien Ingse. Ell en tenia 30 i ella 35, casada i separada un parell de vegades, quan la va conèixer dalt del vapor italià *Augustus*, que feia la travessia de Buenos Aires a Gènova el 1933. Ingse era filla d'un dels més importants armadors noruecs i dels primers a comprar vaixells de vapor i a dedicar-se a la caça de balenes. Amb la Ingse, Aristotelis Onassis va descobrir i va gaudir, als anys 1930, la riquesa i la prosperitat d'Europa, París,

la Costa Blava i Suïssa, llocs que va continuar freqüentant la resta de la seva vida. Per a ell la Ingse formava part de la seva família i, d'ençà que la va deixar a final de 1946 per casar-se amb Tina Livanú, trenta anys més jove que ell, se'n va ocupar i va pagar les cases on va viure i totes les seves despeses, a més de passar-li una assignació anual fins a la seva mort el mes de març de 1975, tal com va continuar fent també la seva filla Christina (1950-1988) tot i ser filla de Tina Livanú.



Aristotelis Onassis amb Winston Churchill de copilot, durant una escala a Estambul amb el seu iot Christina. Fotografia: Arxiu Onassis.



L'equip de l'Arxiu Onassis. D'esquerra a dreta: Amalia Papà, Tzelina Kharlavti, Semina Protopsalti. Darrere: Alkis Kapokakis, Iannis Diamandópulos, Iannis Gonatidis, Ànguelos Drugutis.

Tzelina Kharlavti a *El Quotidià*: com els vaixells dels grecs van dominar la Mediterrània

Hi ha algunes entrevistes que em fan dubtar si s'hi ha dit tot. La conversa amb Tzelina Kharlavti n'és una. Hem parlat de moltes coses, no només d'Aristotelis Onassis, sinó també dels seus estius de nena a Kiato, del seu pare Vassilis, oficial de marina, que li va transmetre l'amor del mar, de la seva mare Evi, mestressa de casa, que la va empènyer a estudiar i ampliar horitzons; de l'escola americana de Nàpols on va estudiar; dels seus estudis d'Economia a la Facultat de Dret de Cambridge i Oxford; dels professors que la van inspirar; dels seus llibres i projectes de recerca; dels joves a qui intenta donar suport amb totes les seves forces –«perquè aquest és el deure de qualsevol professor universitari, mostrar generositat i transmetre coneixements». I, per descomptat, del seu marit, Dimitris Khrissis, i dels seus fills, Khrissida i Nikos.



«Els grecs sabem menar vaixells i tripulacions: és això l'ofici de mariner»,
diu Tzelina Kharlavti. Fotografia de NIKOS KOKALIAS .

Sovint es parla de l'ofici de mariner. Com ho definiríeu?

Els grecs sabem menar vaixells i tripulacions: és això l'ofici de mariner. Però més enllà dels coneixements, l'ofici de mariner també implica els armadors, les tripulacions i un codi d'honor, un orgull.

Quan comença la nostra història marítima moderna?

Doncs, al segle XVIII, quan els vaixells dels grecs, fossin otomans o súbdits venecians, van començar a destacar a la Mediterrània. De les cent vint illes habitades en aquella època, almenys quaranta tenien flotes mercants de vaixells a vela que eren construïts a les drassanes de l'Egeu i del Jònic i transportaven principalment cereals de la Mediterrània oriental i la Mar Negra a occident. De totes aquestes illes, al segle XX encara estaven vinculades amb companyies marítimes principalment Cefalònia, Ítaca, Andros, Quios i Kassos. Per tant, com a poble, fa vuit generacions que ens dediquem a feinejar al mar.

Quins factors van fer possible aquesta expansió tenint en compte la dominació veneciana i l'imperi otomà?

La dominació veneciana tenia les hores comptades i, encara que la historiografia «oficial» digui el contrari, la majoria dels sultans donaven suport a les activitats comercials dels grecs per tal de desenvolupar el comerç de l'imperi. L'exemple de Selim III [1761-1808] n'és ben típic. Ja sabem, però, que el tret els va sortir per la culata: els grecs van fer diners i des de Trieste, Odessa o Livorno no només van arribar a les illes gregues diners i béns materials, sinó també les idees de la Il·lustració i la idea de justícia, llibertat i igualtat de la Revolució francesa.

Quin va ser el moment àlgid de la navegació grega i quan se'n va produir el més gran declivi?

La cosa més sorprenent és que fins avui dia la tendència sempre ha estat ascendent. Al segle XIX hi va haver un punt d'inflexió, primer durant la guerra de Crimea (1853-1856) i després durant la transició dels vaixells de vela als de vapor (1880-1890). Els grecs, però, van aconseguir entrar a la nova era gràcies a la xarxa comercial i al sistema de producció que havien desenvolupat els empresaris de la diàspora i les famílies d'armadors de les illes, els membres de les quals s'havien instal·lat als grans ports i centres comercials de l'època, com ara els germans Val·lianos de Cefalònia: Marinos vivia al port rus de Taganrog, al mar d'Azov. El «regne dels grecs», en deien, de Taganrog. Allà va néixer precisament Anton Txékhov, el pare del qual el va matricular a l'escola grega perquè se li encomanés el nostre geni comercial. Andreas vivia a Marsella i Panagís a Londres. Avui dia l'estàtua de Panagís Val·lianos ens observa, al carrer Panepistimiu d'Atenes, davant la Biblioteca Nacional, que es va construir gràcies a les seves donacions. Potser hi ha molta gent que no ho sap, però Panagís Val·lianos va ser el «patriarca de la marina mercant» grega del segle XX. Al segle XX la marina mercant grega va prosperar tant arran de la Gran Depressió de 1929, com de les dues guerres mundials. És cert que la crisi del petroli dels anys setanta i la crisi dels anys vuitanta van provocar terrabastalls, però encara que van haver de plegar moltes empreses, també se'n van crear de noves.

Aquesta resiliència té alguna explicació?

Doncs, el fet que la flota grega no estigués en mans d'unes poques grans empreses. Durant l'època d'entreguerres, per exemple, hi havia armadors que només tenien un vaixell. I n'hi havia molts! Representaven el 70% de les companyies marítimes gregues.

N'hi ha que us diran: «sí, marina mercant grega, però amb bandera estrangera». Què hi teniu a dir?

Una de les transformacions que s'han produït en la legislació en matèria de marina mercant internacional arran de la globalització és l'ús de banderes de conveniència (avui dia, «registres oberts de vaixells») i l'existència d'empreses *off-shore*. Aquesta eina va ser inventada pels americans. Fins a la Segona Guerra Mundial, la primera potència marítima era la Gran Bretanya i la bandera corresponia a la nacionalitat de l'armador. Els Estats Units, conscients que la marina mercant era una eina geopolítica important, van fer molts vaixells per transportar subministraments durant els anys de guerra, però un cop acabada la guerra es van quedar sense gent per ocupar-se'n i les seves drassanes sense clients. Per això van oferir finançaments atractius a potències marítimes tradicionals, com ara els grecs o els noruecs, a condició que triessin les banderes de Panamà, d'Hondures o de Libèria per poder requisar-los els vaixells en cas que es declarés una nova guerra. De fet, d'ençà dels segles XVIII i XIX els grecs, com a marina mercant internacional, ja navegaven sota pavelló de molts estats: Rússia, Moldàvia, Valàquia, Jerusalem, Malta, França, Itàlia, etc. I aquesta pràctica va continuar al segle XX. A partir dels anys 1950, molts dels nostres compatriotes

van fer servir banderes de conveniència, especialment les de Libèria i Panamà. En el seu moment això va ser una novetat i van rebre moltes crítiques, però després tothom va fer el mateix. Avui dia hi ha més de quaranta països amb registres oberts. Ja és una pràctica comuna i internacional, que lideren Panamà i Libèria. A més, cal pensar en la contribució dels armadors grecs a l'economia grega perquè d'ençà de la Segona Guerra Mundial són qui més inversions hi han fet: en el sector industrial, turístic i bancari.

Per concloure l'entrevista amb Onassis. Si el tingués davant, què li demanaria?

Que t'ho passes bé, allà on siguis? No, faig broma. M'agradaria saber què va ser la cosa més important de la seva vida, les seves empreses o el fet de fer negocis com a activitat creativa?