

**Palamós en blau.  
El Club Nàutic  
Costa Brava.**

**Crèdits**

**Gerent de Ports de la Generalitat  
Alcaldeessa de Palamós  
President del Club Nàutic Costa Brava**

**Introducció**

**Palamós**

**Les primeres regates**

**L'escullera**

**Pepe el bus**

**Els orígens**

**El Club Nàutic Costa Brava**

**Antonio de San Roman Ruiz**

**Reactivació del Club**

**Conrad Walter Hermann**

**El primer pantalà**

**Vicenç Martí, el primer mariner**

**Competicions pròpies**

**Carles Usandizaga Leonard**

**El pes del turisme**

**Paulí Torras Majem**

**Regates internacionals**

**La motonàutica**

**Enric Corominas Vila**

**Entre l'escar i els Mollets**

**El vial entre el port i l'escullera**

**Enric Coma-Cros Pérez**

**Els pirates de Cala Gogo**

**La construcció del nou Club**

**El Club de Vela Palamós**

**Jocs Florals de la Catifa**

**Francesc Valldeperas Casas**

**Inauguració del Club**

**La gasolinera**

**Ni ciment ni petroli**

**El "chef" Antonio**

**Un nou impuls del Club de Vela**

**L'Escola Nacional de Vela**

**Manuel Albalat Jr**

**El Club i l'Alguer**

**Projectes sense sortida**

**La Christmas Race**  
**Remodelació del Club**  
**El Butlletí Informatiu**  
**Francesc Llagostera Boté**  
**Els ports de la platja**  
**Platja no, Sota Pedró sí**  
**Els presidents de la Vela**  
**Presències reials**  
**Juan Antonio Picardo Bertran**  
**Duana, Capitania, Moll comercial...**  
**Palanques definitives**  
**Josep Maria Ribas Poch**  
**Centre d'Alt Rendiment de Vela**  
**L'administració del Club**  
**El personal del Club**  
**Els projectes de futur**  
**Els socis**

## **Introducció**

El Club Nàutic Costa Brava de Palamós, el primer de la Costa Brava que encara existeix i un dels més antics de Catalunya, és una entitat que té per objectiu el foment, el desenvolupament i la pràctica continuada de l'activitat física i esportiva sense finalitat de lucre. L'activitat esportiva principal de l'entitat és de caràcter federat. I té com a principal modalitat esportiva la vela, és a dir, la vela lleugera i els creuers, però també la pesca esportiva, la motonàutica i el radiocontrol. Així ho diuen els seus estatuts, ratificats el 2008, que segueixen la línia marcada des dels seus orígens: desenvolupar l'afició als esports marítims de vela, motor, rem, natació, pesca en les seves diverses modalitats, i activitats subaquàtiques, celebrar competicions nàutiques i fomentar el progrés i la construcció naval.

L'entitat, que des dels seus orígens, a finals dels anys 40 del segle XX, ha ocupat la zona de la platja de la Catifa, a redós de l'escullera del port de Palamós, origen de la vila, compte actualment amb 255 amarratges per embarcacions de 5 a 25 metres d'eslora. El Club, que es va desenvolupar a partir de 1958, proporciona aigua, llum, combustible, extracció d'aigües negres i sentina, grues, varador, magatzems i marineria les 24 hores del dia.

El Club, ubicat al centre de la Costa Brava, a 117 quilòmetres de Barcelona i 46 de Girona, també compte amb una sèrie de serveis complementaris, com són el restaurant, una terrassa bar, una piscina d'aigua salada i dutxes.

## **Palamós**

El port de Palamós, origen del Club, ha estat també el motiu del naixement de

la vila. El port de Palamós va sorgir de la iniciativa del comte-rei de Barcelona Pere II el Gran per tenir un lloc per als seus vaixells a l'Empordà, sota domini eclesiàstic o dels comtes d'Empúries, ja que oferia unes bones condicions nàutiques. I per aconseguir aquest port, el comte-rei va adquirir el castell de Sant Esteve de la Fosca al Bisbat de Girona. L'adquisició es va fer l'any 1277. I per assegurar un ràpid i durador poblament del nou territori reial, Pere II va dictar al cap de dos anys la Carta Pobla, que és com l'acta fundacional de la vila de Palamós. La Carta Pobla, signada el 3 de desembre de 1279, marcava els privilegis dels habitants del nou territori reial, on ja existia un palau fortalesa. En els primers deu anys, es constata que de les dinou famílies residents a Palamós, set eren de Vilarromà, quatre de Mont-ras, dues de Calonge, dues de Fanals (actual Platja d'Aro), una de Vall-llobrega i una de Barcelona.

El port, en els seus orígens, tenia una funció totalment militar. No només per fer front als altres poders de l'Empordà, especialment del comtes d'Empúries, sinó també per donar suport a l'expansió de la corona catalano-aragonesa cap a la Mediterrània. Això va fer que el port i Palamós es convertís en un enclau estratègic. I ben aviat, dins els conflictes amb França, va tenir lloc una batalla naval davant les nostres costes. És la batalla de les illes Formigues. Però el port no va fer cap progrés d'infraestructures. L'equipament va començar a dinamitzar-se a partir del segle XIV, davant les pressions polítiques que afavorien la utilització portuària de Palamós en front al de Sant Feliu de Guíxols. I no es fins després de la Guerra del Francès, a principi del segle XIX, quan les embarcacions de guerra van haver de començar a conviure amb les de comerç de cabotatge, especialment incentivat per la indústria del suro de la comarca. I també va començar a agafar pes el sector pesquer, que va incorporar noves tècniques i sistemes de pesca.

## **Les primeres regates**

I és també durant el segle XIX quan es van fer a la badia de Palamós les primeres regates de vela. La primera que es té documentada va tenir lloc el 28 de juliol de 1895, amb proves de vela i de rem. Les regates van estar organitzades per l'estació de Palamós del Real Yacht Club de Barcelona, segons consta en un programa de l'època.

Les proves de vela van consistir en tres sèries de velers, segons el seu pes (menors d'1 tona, fins a 2,5 tones i més de 2,5 tones). Les regates van començar a les 3 de la tarda. I mitja hora més tard van tenir lloc les proves de rem, amb quatre sèries segons el nombre de remers. En aquella època el president de l'entitat organitzadora era Enric Vilalta. El jurat de les regates estava integrat per Antonio Rizo, comandant de la canyонера Diligente, com a president; Acisclo Benabal, ajudant de Marina d'aquest districte, com a vicepresident; Ildefons Camós, alcalde del municipi, i els vocals Enric Vilalta, Aureli Martín, Florenci Cabarrocas i Adrià Álvarez.

I dos anys abans, en concret, el dia 19 de juliol de 1893, a la tarda, hi ha constància a través d'un diari de l'època que una balandra de les que utilitzava el Club de Regates de Barcelona va arribar a Palamós. I s'explica que aquesta

embarcació presentava l'avantatge que un cop tancades les escotes es feia insubmergible. I durant el segle XX hi ha més informacions de regates de rem, encara que sempre vinculades amb els actes de la festa major del municipi, com va ser per la festa major de 1902, en què es va col·locar la primera pedra de l'escullera.

Per la festa major de 1914 es van organitzar unes regates de balandres i canoes, organitzades pel Reial Club Nàutic de Barcelona. I l'any 1928, hi ha constància que el Reial Club Marítim de Barcelona va celebrar una setmana nàutica a la Costa Brava, amb diverses proves de creuers i de triangles per aquesta zona. I l'any següent, era la secció de rem del reial Club Marítim de Barcelona que feia un festival marítim a base de regates a rem amb canoes i yolas.

Queda clar que el món de la vela va arribar a les nostres contrades a través de la gent de Barcelona que començava a estiuejar a Palamós. El Real Club de Regates de Barcelona va ser fundat el 1881, mentre que el Real Yacht Club, ho havia fet dos anys abans. I aquestes dues entitats, que van ser les primeres en portar vaixells i regates de vela al municipi, es van fusionar el 25 de gener de 1902 amb el nom de Real Club de Barcelona. La nova entitat tenia per objectiu desenvolupar l'afició als esports nàutics, efectuar regates de vela i rem i fomentar el progrés de la construcció naval. Però aquesta unió no va durar gaire i es van separar, creant-se el Club Marítim i el Club Nàutic, entitats que encara perduren a la capital catalana.

## **L'escullera**

Des dels seus orígens, el port de Palamós va romandre gairebé sense modificacions. Tot i això, el port va anar potenciant-se amb el temps. I en aquest objectiu de donar més força a l'equipament portuari, un grup de persones encapçalades pel palamosí August Pagès Ortiz van aconseguir i explotar una línia de tren entre Palamós i Flaçà, on enllaçava amb la línia de Barcelona a França. La línia ferroviària va ser inaugurada el 23 de març de 1887, la qual arribava fins a les rampes del port. I el tren, ja més de passatgers, va fer el seu darrer viatge el 28 de febrer de 1956.

I a nivell intern, el primer gran canvi del port va arribar a principi del segle XX amb la construcció de l'escullera o espigó d'abric per acabar amb els temporals de garbí i per millorar el moll comercial, que no parava de créixer i necessitava més calat. Les obres de construcció de l'escullera, adjudicades a Antoni Piera, gerent de la societat Fomento y Construcciones de Barcelona, es van iniciar el 24 de juny -festa major de la vila.- de 1902, amb la col·locació de la primera pedra. L'acte va comptar amb la presència del ministre d'Instrucció Pública, Joaquín López Puigcerver, considerat el vertader artífex de la seva construcció. L'alcalde de Palamós era el republicà Josep Fàbrega i Pou. L'espigó va començar a fer-se prop de la punta del Molí, davant l'illot del Gibé, i es va anar allargant en direcció oest-sud-oest. Tenia que fer 700 metres de llargada. I tot i que la pedra provenia de les canteres del costat, on ara es troben els magatzems del Club i de Ports de la Generalitat, la construcció del dic, a principi dels anys 10 del segle XX, encara estava en

construcció. Al mateix temps, a partir de l'any 1907 es va fer l'ampliació del Moll Vell, on es van anar ubicant amb el temps el rafal (construït l'any 1935-36 i actual Museu de la Pesca) i la llotja de peix.

L'espigó d'abric va provocar el canvi dels corrents. I això va obligar l'any 1915 a construir un espigó de contenció de sorres a la platja Gran i, a principi dels anys 30 del segle XX, es projectessin unes defenses a la platja de Sant Antoni de Calonge.

## **Pepe el bus**

Molta gent va participar en la construcció de l'escullera del port de Palamós. I entre aquests hi havia Epaminondas Katulas Beloca, natural d'Estacós, prop d'Atenes (Grècia). Katulas va arribar a Palamós l'any 1906, juntament amb altres nois grecs, per pescar esponges, si bé també pescaven corall, ja fos a la Llosa o a les illes Formigues, amb el seu vestit de bus. Però ben aviat li van oferir la possibilitat de participar, com a bus, en la construcció de l'espigó. La seva tasca es concretava en la col·locació dels blocs, mirant que s'assentessin correctament.

En enllestir-se la construcció de l'espigó, Katulas va continuar treballant a Palamós a través dels consignataris del port. Es dedicava a carregar i descarregar les mercaderies dels vaixells. I quan feia falta un escafandrer, ell era l'encarregat de submergir-se per arreglar les avaries o recuperar embarcacions esfonsades, per mitjà d'un vestit que tenia l'empresa Ribera. Una vegada el consignatari Matas li va encarregar la feina de buscar una àncora amb set grillets que havia perdut un vaixell norueg a la badia. I li va demanar un preu. Katulas li va demanar 1.000 pessetes si ho trobava i la meitat, si no ho aconseguia. En va cobrir mil. El seu darrer treball de bus va ser a principi de la dècada dels anys 50 del segle XX arran de l'incendi del vaixell anglès *Blue Star* a la badia.

L'any 1922 es va casar. I abans es va batejar, prenent el nom de Josep, ja que el seu nom era molt complicat i els seus companys, per abreviar-ho, li deien *Pepe*. Posteriorment es va nacionalitzar, però sense renunciar a les seves arrels. Per això, sempre que la gent li preguntava qui era ell responia: 'Sóc ciutadà del món, però m'enorgolleix l'haver nascut grec'. Mentre treballava al moll era conegut com el cònsol grec, ja que era l'intèrprete quan arribava al port un vaixell amb bandera hel·lènica.

L'any 1981, coincidint amb la celebració de la fira del vaixell d'ocasió, Expobarco, que organitzava l'Associació d'Indústries Nàutiques (ADIN), Katulas, amb 95 anys, va ser guardonat amb el premi Una vida dedicada al mar. El guardó li va entregar el comandant de Marina de Palamós, Antoni González Huix, en un acte celebrat el 23 de maig de 1981 als locals del Club Nàutic Costa Brava.

## **Els orígens**

Per buscar els orígens del Club Nàutic Costa Brava cap remontar-se als anys 40 del segle XX. En concret, l'any 1945 quan un reduït grup de joves

palamosins amants de la navegació van decidir tirar endavant un equip de vela. Dins aquest grup hi havia els germans Eduard i Rafael Pagès i Francesc Ribera. El grup de joves van tirar endavant la construcció de vaixells, en concrets de la classe Snipe, per poder participar en unes regates que es feien a Sant Feliu de Guíxols i que organitzava el Club de Mar s'Agaró, l'únic que existia al llarg de la Costa Brava i que aplegava gent de Barcelona.

Els joves palamosins van arribar a crear una vintena d'embarcacions d'aquesta classe i van constituir la 31 flota divisionària adscrita a l'Associació de la classe Snipe. I per poder-hi participar, davant la manca de transport de les embarcacions per terra, es veien obligats a fer els desplaçaments navegant. Així, quan feien la sortida en una regata ja portaven entre 3 i 4 hores de navegació. I en acabar les proves, novament a tornar amb el vaixell cap a Palamós per mar.

El mes d'agost de 1946, els joves regatistes palamosins van participar en la prova Palamós-Sant Feliu de classe Snipe. I el guanyador va ser Eduard Pagès amb l'embarcació Neptunete. A més, dins de les regates realitzades durant la setmana, Pagès va aconseguir el quart lloc, guanyant la copa de Josep Fradera. A més, Francesc Ribera va aconseguir el segon premi general, obtenint la copa de l'Ajuntament de Sant Feliu de Guíxols. L'entrega dels premis, que va comptar amb la presència del Governador civil de Girona, Luis Mazo Mendo, es va fer el diumenge 4 d'agost al Casino Guixolenc. I l'any 1947 es va fer una nova regata amb la presència de velers de la classe Snipe dels clubs de s'Agaró, del Natació de Barcelona, del Reial Club Nàutic i del de Palamós. L'embarcació Bobaret, de la flota palamosina, va quedar en quart lloc.

## **El Club Nàutic Costa Brava**

Tot i el gran entusiasme de poder competir en regates, des de la Federació Espanyola de Clubs Nàutics els hi van comunicar que per poder estar federats i poder competir en proves oficials calia adherir-se a un club o bé crear-ne un. I fou d'aquesta manera com els joves regatistes, amb el suport de gent del municipi, van tirar endavant un club nàutic. I es va dir, després d'obtenir el vistiplau de la Federació Espanyola, Club Nàutic Costa Brava. La nova entitat es va constituir i federar el mes de maig de 1946.

I per fer possible la nova entitat es va crear una junta gestora, que va estar presidida per Antonio de San Roman. La junta també comptava amb els germans Pagès, Francesc Ribera, J. Soler Roig, Lluís Bofill i Manuel Albalat. Bofill va ocupar-se durant molts i molts anys de la tresoreria de l'entitat, mentre Albalat, de la secretaria.

I la nova junta va decidir ubicar provisionalment la seu a la caseta de l'Estació de la Societat Espanyola de Salvament de Naufrags, una entitat creada el 1884 i que es trobava davant la platja de la Catifa. L'edifici era de principis del segle XX, després que un aiguat va destrossar l'any 1908 la que tenia i que no es trobava a la platja de la Catifa. La ubicació a l'edifici del Salvament de Naufrags va ser possible gràcies a Manuel Albalat, que en aquella època era el secretari de la junta local de la societat.

També van crear una petita palanca amb quatre bidons i una planxa vella i el seu propi gallardet, que agafa els colors de la matrícula marítima de Palamós, groc i blau. Així es va acordar que el banderí fos de fons groc amb una franja blava vertical i una altra d'horitzontal creant quatre espais. I a l'espai de dalt a la dreta un castell de color vermell, en referència al rei Pere II, fundador de la vila.

### **Antonio de San Roman**

Antonio de San Roman va presidir la junta rectora que va tirar endavant el Club Nàutic Costa Brava, convertint-se així en el primer president de l'entitat. San Roman comptava com a vicepresident amb el doctor J. Soler Roig. El doctor tenia una clínica privada a Barcelona i l'any 1949 va publicar el llibre *Cirurgia del esòfago*. D'altra banda, el càrrec de secretari va recaure en la persona de Manuel Albalat, mentre la tresoreria la va agafar Lluís Bofill, que també va estar molts anys a la junta de l'entitat, fent-se càrrec de la tresoreria fins poc abans de morir, el 15 de maig de 1976. L'assemblea va acordar, poc abans de morir, concedir-li la medalla al Mèrit del Club.

I la junta va tirar endavant la redacció dels estatuts de la nova entitat. I paral·lelament, el Club desenvolupada una gran activitat esportiva. Així es van organitzar regates de vela i de motor entre els esportistes de la Costa Brava. A nivell de vela es va arribar a organitzar una prova de la classe Snipe d'àmbit estatal. Mentre que a motor, es van organitzar competicions en les que hi participaven Albert Puig Palau, Soler Roig o una de les dones de l'artista Josep Maria Sert.

Però aquells anys de gran efervescència van donar pas a uns anys de decadència. Cada cop es feien menys actes esportius, on cal destacar l'envelliment d'aquells primers vaixells Snipe.

### **Reactivació del Club**

En pocs anys, totes les il·lusions es van anar diluint. Tot i això, l'entitat encara constava com a federada. I això va ser el motiu del seu salvament i, seguidament, reactivació. I gran part de culpa la van tenir els fundadors del Club Nàutic de Sant Feliu de Guíxols, que van decidir l'any 1957 crear l'entitat amb el nom de Costa Brava, que era el nom del de Palamós.

La Federació Espanyola de Clubs Nàutics veia bé la creació del nou club, però no va autoritzar el nom perquè ja constava en el club de Palamós. Tot i això, davant els anys de quasi nul·la inoperància del club palamosí i més quan encara no havia presentat els estatuts definitius, es va decidir encarregar al delegat regional, Félix Escalas, que contactés amb el club de Palamos per saber si continuava les activitats o bé es declarava dissolta.

I Escalas, que no sabia on dirigir-se per contactar amb el club, va decidir adreçar-se a un amic seu de Palamós, Fèlix Ribera, que sabia que havia estat soci de l'entitat. I Ribera va decidir convocar els antics membres de la junta directiva i alguns nous propietaris d'embarcacions per veure que fèien. I tots ells van acordar revifar l'entitat. Començava així una segona etapa del club

que ja no va deixar de ser inoperant mai més.

D'aquesta manera es va crear una nova junta gestora, presidida per Conrad Walter, per tornar a començar a tirar endavant l'entitat. En aquest temps també es van redactar els estatuts i es van fer les primeres passes per aconseguir un emplaçament per a les passarel·les d'amarratges. I amb les aportacions d'algunes persones, com van ser Carlos Usandizaga, Luis Alonso, Josep Jordi Garí, Santiago Soler Mata, Joaquín Garí i Albert Puig Palau, es va poder sufragar la construcció de la primera palanca d'amarratges i fer front a les primeres despeses d'organització.

## **Conrad Walter Hermann**

Conrad Walter es va convertir en el nou president de l'entitat que sorgia per mirar de reactivar l'entitat. I per això es va constituir la junta gestora. Walter, que es va convertir en el soci número 1 de l'entitat, va comptar en la seva junta amb Fèlix Ribera Casamada, vicepresident; Lluís Bofill, tresorer; Francesc Ribera, secretari, i Montserrat Mañach, Josep Matas, Rogeli Mont, Narcís Vilar i Manuel Albalat com a vocals. Walter va néixer el 1907 a Manheim (Alemanya), però per aquesta època feia ja molts anys que residia habitualment a Palamós.

I la nova junta va enllestir els estatuts de l'entitat, com també va començar a treballar amb idees i projectes, com podien ser les passarel·les, de cares a assegurar la permanència de l'entitat i evitar la seva possible desaparició, com va estar a punt de passar.

Els estatuts es van aprovar definitivament l'estiu de 1958. I, segons aquests, es deixava clar en el primer article: "Entitat esportiva, tenint per objecte desenvolupar l'afició als esports marítims de vela i motor, celebrar competicions nàutiques i fomentar el progrés i la construcció naval". I que la seu es trobava al port de Palamós, encara que provisionalment, s'ubicava al número 5 de la plaça Murada.

Amb els estatuts aprovats, es va poder aprovar la junta directiva, que va mantenir Walter com a president de l'entitat. Així l'agost de 1958, el secretari va demanar el vistiplau del Governador Civil del nomenament del president. I el mes de novembre del mateix any, la Falange de Girona informava favorablement pel seu nomenament en ser una persona de "bona conducta", però també "adicte a la Causa Nacional".

I amb la constitució de la junta directiva, on hi estaven presents tots els que eren membres de la gestora, es van incorporar també Carlos Usandizaga, com a vicepresident, i Lluís Alonso, com a vocal i responsable de l'apartat de motonàutica. I Manuel Albalat va ocupar la secretaria de l'entitat.

I Usandizaga va ser qui el va rellevar a la presidència. A més, l'any 1978, en la constitució de la primera junta presidida per Francesc Llagostera, Walter va ocupar la tercera vicepresidència. I a principi de 1980, davant una renovació que es va fer de la junta, va decidir quedar-se a la junta directiva, però només com a vocal.

## **El primer pantalà**



Entre les primeres despeses que va tenir el Club hi havia un pantalà, que donava consistència a l'atrancament dels vaixells. Era el mes de juny de 1958 i s'acabava així un llarg procés de dificultats diverses que es van poder superar. Fins llavors, els vaixells havien atracat a l'invent de quatre bidons amb una planxa. I després es va apostar per amarrar les embarcacions a unes boies que hi havia dins la dàrsena, com també feien els pescadors amb les seves embarcacions, si és que no es col·locaven a la platja de la Catifa.

La passarel·la, que feia 25 metres de llargada, estava davant mateix de l'edifici del Salvament de Nàufrags. La passera va aplegar en la seva primera temporada un total de 18 embarcacions. I poc després es va construir un nou pantalà, que també sortia de quasi davant del mateix edifici. Amb els anys, es van anar fent altres passarel·les al tram de la zona costera entre l'edifici i els Mollets. Un creixement que anava paral·lelament lligat a l'increment de socis de l'entitat, una part dels quals eren de fora de l'Estat espanyol.

Però també un creixement condicionat per la Confraria de Pescadors. Per exemple, l'any 1965 es van voler allargar algunes de les palanques, però dues d'elles estaven condicionades al mort que tenia el vaixell Uranio dins de la dàrsena. I en no voler treure el mort, les dues palanques no es van poder allargar.

L'edifici de Salvament també feia de seu del Club. I al mateix edifici hi havia un petit bar que regentaven Josep Maria Ribas i Rafel Pagès. Però al poc temps el va agafar Joan Romaní Figueras, que, amb l'ajuda del seu pare, Joan Romaní Elias, que era pescador, van començar a fer ranxos de pescadors. Així es complementava el bar amb un restaurant. L'any 1966, el restaurant ja ocupava tota la planta baixa del Salvament. Al mateix temps, la junta del Club es va veure en l'obligació de mirar de buscar un espai on fer-hi una caseta per a oficina a l'espera d'aconseguir un lloc definitiu.

### **Vicenç Martí, el primer mariner**

Però la junta directiva també era conscient de tenir una persona per fer-se càrrec de les necessitats nàutiques, és a dir, un mariner. I van agafar Vicenç Martí Canalda, convertint-e en el primer treballador de l'entitat. Martí, gran coneixedor del mar, ja que havia fet durant molts anys de pescador, va poder ensenyar als socis de l'entitat moltes coses al respecte, essent més un mestre que no pas un sirvent. Sempre tenia informat als membres del Club del temps o dels racons del litoral.

La primera anècdota de Martí va tenir lloc el primer dia que va començar com a mariner del Club. Resulta que Martí va voler netejar una embarcació de vela classe 505, que presenta la peculiaritat que és molt inestable. Però en trobar-se amarrada a la palanca, el mariner va decidir saltar a dins, com feia amb les barques de pesca. Però el veler es va començar a moure fins que el va fer caure a l'aigua. I el mes de setembre de 1958, davant un fort temporal de llevant, Martí, juntament amb Miquel Doutres i algunes persones més, entre els quals hi havia el mecànic Llibert Aviñó, van aconseguir treure de la palanca la vintena d'embarcacions i evitar així destrosses a les naus.

Tot i jubilar-se, Martí apareixia força sovint pel Club. I la junta directiva va decidir el 17 d'abril de 1976 retre-li un homenatge. L'acte va estar presidit pel president del moment, Enric Coma-Cros, acompanyat de les vídues dels presidents Paulí Torras i Carlos Usandizaga i d'integrants de la junta. Però també van venir força socis, com també la família del mariner homenatjat. Martí va ser obsequiat amb un rellotge, mentre la seva dona, Encarnació Brull, va rebre un ram de flors.

Vicenç Martí va morir el 5 de febrer de 1977, als 81 anys d'edat. I el rellotge va passar a un dels seus néts, Miquel Martí, que anys després es va convertir en el director del Museu de la Pesca de Palamós.

Amb el temps van anar entrant nous treballadors, entre els quals cal destacar la presència de Miquel Doutres Calvet, que va convertir-e en el cap de la marineria. L'any 1965, la junta va acordar que Doutres, que guanyava 2.000 pessetes a la setmana durant la temporada estival, es quedés també durant els mesos d'hivern, amb un sou setmanal de 1.500 euros. I abans de'acabar l'any, va entrar també un mariner, que guanyava 1.000 pessetes setmanals.

### **Competicions pròpies**

El resorgiment de l'entitat es va acompanyar ben aviat d'una revifalla de les activitats nàutiques. Així, el mateix any 1957, en ple mes d'agost, el Club va organitzar, amb el suport del Reial Club Marítim de Barcelona., les primeres regates. Per un costat, el Trofeu Palamós, adreçat a les embarcacions de la classe Snipe. Per l'altre, el Trofeu Costa Brava, per a les embarcacions de la classe *6 M.F.I.*. El Trofeu Costa Brava va consistir en una regata creuer amb sortida de Barcelona i arribava a Palamós, on s'havien de realitzar diverses proves en un camp fet a la mateixa badia. L'any 1961, el Trofeu Costa Brava es va fer per a embarcacions de la classe Dragón. I aquell mateix any, a més, es va fer una regata internacional de la classe Vaurien. A l'any següent, aquesta classe era la que participava en el Trofeu Costa Brava.

L'any 1963, els dos trofeus del Club es van integrar dins de l'organització de la I Setmana Nàutica de la Costa Brava. Això va permetre que també hi participessin embarcacions de diverses nacionalitats. I l'any següent, les dues regates es van suprimir, ja que el Club va haver d'organitzar el Campionat d'Espanya i del Món de la classe Vaurien. Era la primera vegada que es feia el campionat mundial d'aquesta classe.

L'any 1965 va tornar-se a celebrar les dues competicions tradicionals del club, encara que el Trofeu Costa Brava comptava amb el premi Monés. Trenta anys més tard, el 1995, l'activitat esportiva es centrava en el trofeu Primavera, destinat als raquero -embarcació d'aprenentatge- i als optimists, la regata per a velers Palamós, illes Formigues i Palamós i el Trofeu Vila de Palamós, que arribava a la setena edició, adreçat a les classes Optimist, Europa i 420. Un parell d'anys abans, el 1993, encara s'havien celebrat el trofeus Costa Brava -classes Optimist i Europa- i Baix Empordà. Des de l'any 1971 fins ara, l'entitat ha organitzat un total de 78 regates locals i socials.

I sense oblidar les proves a nivell espanyol i català. Des de l'any 1971, s'han comptabilitzat 11 campionats d'Espanya i 12 de Catalunya. L'any 2005, el

regatista del Club David Omedes es va proclamar campió de Catalunya de la classe 420. Això va permetre a Omedes participar en el campionat Mundial, que es va celebrar el 2008 a Atenes, acabant en onzè lloc. I aquest mateix any, el regatista Ramon Figueras va participar en el campionat del Món d'Optimist celebrat a Turquia. Figueras va acabar en el lloc 51 sobre un total de 198 participants.

### **Carlos Usandizaga Lleonard (doctor?)**

Carlos Usandizaga era un enamorat de les monotàutiques. El mes d'agost de 1958 va aconseguir a l'estany de Banyoles el campionat d'Espanya de llanxa ràpida en la categoria D U de la classe Turisme. I el seu amic Albert Puig Palau, va aconseguir el mateix en la categoria de C-I-U. I l'any següent, Usandizaga va aconseguir el subcampionat d'Espanya en la categoria E U, també de la classe Turisme.

Usandizaga, tan punt va entrar en la junta directiva del Club, al llarg del 1958, va començar a preocupar-se directament de l'organització dels serveis i va estudiar les possibilitats i llocs idonis per a l'emplaçament definitiu de les instal·lacions del Club. I aquest impuls i capacitat de treball va fer que Walter apostés per ell com a nou president de l'entitat. I així, a finals de 1958 o a principi de 1959, Usandizaga va assumir el màxim càrrec del Club. I va continuar treballant en un espai adequat per a un local social i serveis, més després del temporal de setembre de 1958.

De les gestions davant Ports de l'Estat, Usandizaga ja li arribava la idea de Madrid de traslladar el Club a la platja, al costat del Moll Vell. Usandizaga va morir el mes d'octubre de 1960 com a conseqüència d'un accident de trànsit. I en el seu lloc va entrar Paulí Torras Majem.

### **El pes del turisme**

El creixement i expansió del Club Nàutic Costa Brava va venir especialment pels estiuejants, ja fossin de la demarcació de Barcelona o de l'estranger. L'expansió turística va afavorir moltíssim l'increment del nombre de socis de l'entitat. L'any 1959, el Club comptava amb 31 socis i 18 embarcacions. D'aquests socis, se sap que 28 eren espanyols i la resta, 3, estrangers. És a dir, un francès, un suís i un nord-americà, que representaven el 9,6 per cent dels socis.

I aquestes dues xifres, tant a nivell de socis com d'embarcacions, van anar a l'alça en pocs anys. Eren els anys de la gran expansió turística de la població, com també passava a la resta de municipis costaners del litoral gironí. L'any 1960, l'entitat va doblar el nombre de socis i quasi d'embarcacions. Així tenia 67 socis i 33 embarcacions. El nombre de socis estrangers ja era de 15: 5 francesos, 4 nord-americans, 3 anglesos, 2 suïsos i 1 belga.

L'any 1961, ja va passar a tenir 98 socis i 46 embarcacions. I el 1962, ja comptava amb 153 socis i 98 embarcacions. Ara, el nombre de socis estrangers era de 24: 10 francesos, 4 nord-americans, 3 anglesos, 3 suïsos, 3

belgues i 1 alemany. I el nombre de socis estrangers ja supera el 15 per cent del total.

Un any més tard, el 1963, el Club tenia 186 socis i 137 embarcacions. I l'any 1964 superava la barrera dels 200 socis (232) i 168 embarcacions. L'any 1965 el número d'embarcacions supera les 200 (217) i 298 socis, I l'any 1966, supera els 300 socis i embarcacions (343 i 302, respectivament).

Aquest gran creixement va obligar, per primer cop, a tancar temporalment l'admissió de socis davant la manca d'espai. En aquells moments de la primavera del 1966, és quan es va tirar endavant la redacció del projecte del nou Club Nàutic Costa Brava. L'espai era molt minse, ja que el pàrquing comptava només amb unes 40 places per a cotxes, el restaurant només tenia una capacitat per a 50 persones, la palanca de 215 metres no donava més de si, la gent que volia guardar les embarcacions fora de l'aigua havia d'anar a buscar magatzems fora de l'entitat i els serveis de vestidors i dutxes no donaven a l'abast.

I deu anys més tard, el 1976, el nombre de socis es va disparar fins als 447. Però aquest fort increment va venir per la gent de Barcelona que venia a estiuajar a Palamós o rodalies, no dels estrangers, que van anar a la baixa. El nombre de socis de Barcelona era de 245, és a dir, el 54,4% del total Els de Palamós representaven el 10%. I a principi d'aquest nou segle, el 2001, el nombre de socis es va reduir dràsticament, quedant amb un nombre semblant a l'any 1963, amb 246. I novament, els socis de Barcelona, que eren 116, representaven quasi la meitat.

## **Paulí Torras Majem**

La mort de Carles Usandizaga, el mes d'octubre de 1960, va provocar que Paulí Torras, que en aquella època ocupava la vicepresidència, agafés les regnes del Club com a nou president. Torras va intentar seguir l'estela que va deixar el seu antecessor, però els diferents canvis dins de Ports de l'Estat Girona van frenar les converses de cares a concretar un emplaçament definitiu per al Club.

Tot i aquest impàs de les relacions amb l'Estat, el president Torras va poder veure com l'entitat anava creixenet de socis i embarcacions, però no d'espai i ubicació. El seu mandat, però va ser curt, ja que el 1963 va deixar el càrrec perquè l'ocupés Enric Corominas Vila.

En la presidència de Torras es va tirar endavant una nova activitat, la qual, per desgràcia, no va arribar a quallar. Es tracte de la travessia de la badia de Palamós. És a dir, de Torre Valentina, on hi havia la sortida, fins al port palamosí. Era una travessia dura. I per incentivar la participació, el Club va convidar a presenciar la competició a dos grans nadadors de llarga distància de Girona, Montserrat Tresseras i Felipe Sánchez Babot. Tresseras, d'Olot, havia realitzat diverses proeses nedant, com creuera el 1957 l'Estret de Gibraltar i, posteriorment, l'Estret de la Mànega i els rius cabdalosos dels Estats Units. Per la seva banda, Sánchez Babot, doctor gironí, també havia creuat, dos anys abans de Tresseras, l'Estret de Gibraltar. Sánchez Babot, però, no va resistir no fer-la; va arribar en el setzena posició.

## **Regates Internacionals**

Amb el creixement del Club amb socis i embarcacions, tot i que encara no podia créixer en espai, l'entitat també va voler començar a obrir-se a l'exterior. Així entre el 10 i 18 d'agost de 1963 va organitzar, juntament amb els clubs de Calella i de l'Estartit, el I Festival Nàutic Internacional de la Costa Brava. Era un preàmbul del gran esdeveniment que acabaria celebrant-se un any més tard, en concret del 24 al 26 de juliol de 1964, el primer Campionat Mundial de classe Vaurien.

La prova de vela, que fins ara s'havia fet només a nivell europeu en els anteriors quatre anys, va aplegar un total de 50 embarcacions de dotze països. La participació més nombrosa va ser la de França, amb 15 embarcacions, seguida de Suïssa (7) i Espanya i Bèlgica (5). També hi havia participants del Marroc, Àustria, Senegal, Noruega i Luxemburg, entre d'altres. El campionat va comptar amb la presència del president de l'Avaurien Internacional, M. Herbulot, que és qui havia dissenyat aquest vaixell de vela. Els guanyadors de la prova mundial va ser el matrimoni francès Quevarel amb l'embarcació *Fufu III*. Uns dies abans, es va fer el campionat estatal de la mateixa classe Vaurien, que és una embarcació semblant a l'Snipe, però de mesures més reduïdes.

I dos anys més tard, el 1966, va tornar a organitzar un altre campionat mundial. Va ser el Campionat del Món de classe 420. En aquesta prova, que va tenir lloc del 19 al 22 d'agost, es van aplegar 85 embarcacions d'11 països diferents, entre els quals hi havia Espanya, França, Itàlia, Anglaterra, Dinamarca, Canada i Israel. Va guanyar la prova la parella Mouvet, de França. El primer espanyol de la classificació final va ser Tomàs Moret, del Club de Vela Palafrugell.

I el 1968, va organitzar el Campionat d'Europa de la classe 470, que va aplegar 134 participants. El francès Marc Bouet, amb el vaixell Kokus, va guanyar la prova d'aquesta classe, que feia poc que es fabricaven. El primer espanyol va ser Francesc Blasco, amb el vaixell Nereo, que va quedar en el lloc 33.

Des de l'any 1971, el Club de Vela Palamós ha portat a terme un gran nombre de competicions internacionals, arribant a organitzar 7 campionats del món i 5 d'Europa. Així trobem el Campionat del Món juvenil de la IYRU, l'any 1974; la Finn Gold Cup, el 1977; el Campionat d'Europa de classe Star, el 1979; el Campionat del Món de la classe Flying Dutchman, el 1981; el Campionat del Món de classe Winlander, el 1981; el Campionat del Món de classe 420, el 1998, i el Campionat Europeu de classe Finn, el 2006, que va aplegar unes 80 embarcacions, entre els quals hi havia Rafael Trujillo, medalla de platja als Jocs Olímpics d'Atenes 2004.

## **La motonàutica**

Les activitats esportives, a part de la vela, comptava amb un altre atractiu. Era el de la motonàutica. Hi havia socis que els hi encantava les embarcacions

amb motors fora borda i fer carreres, com és el cas de la família Usandizaga. Carlos Usandizaga, que va ser president del Club, va arribar a ser campió d'Espanya.

Les primeres competicions de motonàutica van tenir lloc el 1957, amb el Trofeu Baix Empordà, adreçades a les de classe Turisme. A partir de l'any 1961, la junta directiva del Club va acordar l'organització anual d'una regata anomenada Trofeu Carlos Usandizaga, reservat a embarcacions fora borda de la classe Turisme.

I dins les proves de motonàutica que es feien a la badia de Palamós, organitzades pel Club, cal destacar la gimcana que es va fer el 1965, en ple mes d'agost. Era una prova que fins aquell moment era desconeguda en els annals de l'esport nàutic espanyol. Però la novetat va tenir males conseqüències, ja que el jove José Maria Llorens Usandizaga, de 15 anys, va tenir un aparatós accident en topat amb l'embarcació Norfeo. El jove pilot va sortir disparat del seu vaixell i va caure a l'aigua després de volar uns 10 metres. El noi va patir lesions greus i va ser internat a la clínica del doctor Muñoz, a Girona, on el va operar el doctor Galofre, de Barcelona.

L'any 1966, a nivell de motonàutica, el Club va organitzar el Campionat d'Europa en la categoria EU, el Campionat Estatal en les categories ET, FT i EU.

A Palamós, a part de la motonàutica, també presentava aquell anys problemes era l'esquí nàutic, ja que les embarcacions fora borda arribaven fins a la platja per anar a buscar els esquiadors. Això va crear un conflicte amb els banyistes. I davant les protestes davant l'Ajuntament, aquest va decidir el 1965, amb el suport del Club, col·locar un balissament de boies per crear una zona reservada només als banyistes. Però molts conductors de fora borda van fer cas omís a les boies i continuaven entrant. A finals d'any, la junta directiva, davant la perillositat dels aparells de motonàutica va decidir anar eliminant les proves que no tinguessin caràcter oficial.

Però les proves de caràcter oficial van continuar celebrant-se al llarg de les dècades dels anys 60 i 70. Així es van organitzar campionats de Catalunya, Espanya i d'Europa. A més, l'any 1968 es va decidir que el trofeu de Carlos Usandizaga tingués caràcter internacional i destinat als fora borda de la categoria ET. El guanyador d'aquell any, amb participació de pilots italians, francesos i alemanys, va ser per a l'espanyol Adolfo Platero. L'any 1972, aprofitant una prova puntuable pel campionat d'europa de motonàutica, el Club va crear el I trofeu Costa Brava de *Offshore*. El va guanyar l'italià Ronny Bonelli.

## **Enric Corominas Vila**

Enric Corominas va entrar en substitució de Paulí Torras l'any 1963 i va deixar el càrrec el setembre de 1965 per motius estrictament personals, entrant en el seu lloc Enric Coma-Cros., que ocupava en aquell moment el càrrec de vicepresident.

Tot i el curt mandat, Corominas va tirar endavant el que poc després es convertiria en el nou Club, i que és encara. Durant el seu mandat van tenir

lloc ja les millores de les instal·lacions de l'entitat de cares a millorar el servei. Al llarg de l'any 1963 es van començar ja les obres per instal·lar els serveis d'aigua potable i electricitat. I complementat amb la col·locació de més palanques per amarraments i la construcció del primer magatzem del Club, que feia uns 300 metres quadrats i ocupava una nau que actualment ja no existeix i que en el seu lloc hi ha ara la sala d'actes de l'entitat.

En aquesta mateixa època va començar a funcionar un servei de bar, ubicat a la caseta del Salvament de Nàufrags. Però ben aviat, el local es va convertir en bar-restaurant.

Però Corominas, a igual que els seus antecessors, volia aconseguir una concessió de l'Estat per obtenir una ubicació definitiva per al Club. I dins d'aquestes gestions, va arribar a aconseguir que vingués a visitar el port i les instal·lacions de l'entitat el ministre d'Obres Públiques, Silva Muñoz. Va ser el 15 de setembre de 1965. Tot estava encarrilat i era qüestió d'esperar una mica més per aconseguir les respectives concessions estatals per fer el nou Club. I no era per menys, més quan l'entitat no parava de créixer en nombre de socis i d'embarcacions.

### **Entre l'escar i els Mollets**

A principi de l'any 1965, davant les bones perspectives d'aconseguir un lloc permanent per a l'entitat, la junta directiva va apostar per no continuar fent millores a les instal·lacions existents. El criteri de la junta era anar a continuació dels Mollets i fins arribar a l'escullera. Per contra, Ports de l'Estat a Girona era partidari de traslladar el Club a la platja, al costat del Moll Vell. La idea de Ports es considerava bona pel fet de poder disposar de molt més d'espai per emplaçar-hi el local social, els magatzems i un gran aparcament. El punt negre de la proposta era el seu alt cost en la construcció de la dàrsena. Però Ports de l'Estat també justificava aquest emplaçament, ja que tenia en projecte a la zona que volia el Club la construcció d'un escar, un punt per avarar les embarcacions. L'estudi de l'avarador es va autoritzar el 31 de març de 1964. Es va tramitar al llarg de l'any 1965 i es va aprovar econòmicament el mes de febrer de 1966. El projecte, amb un cost de quasi 4 milions de pessetes, preveia fer una plataforma sobre els esculls d'en Gibert i fer-hi una rampa de 125 metres de llargada, dels quals 75 estarien submergits, amb una via per poder treure vaixells de fins a 6 tones de pes i 3,5 metres de calat. L'equipament es complementava amb uns tallers i una esplanada de 20 metres d'ample amb espai per a dos vaixells de 20 metres d'eslora.. Però aquest projecte no es va executar.

Com tampoc va tirar endavant el projecte que va fer l'arquitecte Reig el mateix any 1965. El seu projecte es concretava en fer l'edifici social del Club sobre els Mollets. El pressupost de fer la seu del Club als Mollets pujava a 300.000 pessetes.

### **El vial de l'escullera**

Però hi ha un projecte que sí que va tirar endavant. Es tracta del vial d'accés a

la dàrsena pesquera i l'escullera per la platja de la Catifa, que va executar Ports de l'Estat; sortia del moll comercial i acabava a la zona de la pedrera. Era un projecte que ja rondava des de l'any 1961. Segons els enginyers de Ports, la idea del vial havia de servir per reordenar els diferents sectors de la zona portuària. En concret, havien plantejar preservar el moll comercial per a vaixells mercants i construir un moll de ribera entre aquest moll i l'inici del dic, amb un calat de 4 metres que podria habilitar-se com a moll pesquer. I fer una dàrsena de menor calat al nord del moll comercial, al principi de la platja, per al tràfic de la badia, banys de recreo i embarcacions menors. En redactar-se l'avantprojecte del vial, ja es va especificar que aquell tram de la Catifa era plena d'embarcacions de pesca i esportives "en complerta anarquia", més quan no disposava de serveis.

Però el vial, que millorava substancialment el camí existent, també afectava les concessions que hi havia al llarg de la platja de la Catifa, com eren l'establiment de Salvament de Nàufrags, que es deia que estava en desús i que era utilitzat pel Club Nàutic, i la pròpia entitat nàutica Costa Brava. I això comportaria uns canvis de les concessions de la zona portuària.

Això va fer que el Club, però també La Societat Espanyola de Salvament de Nàufrags, la Cambra de Comerç, la Comfraria de Pescadors i el Centre d'Iniciatives i Turisme al·leguessin contra l'avantprojecte. Els motius eren clars: que destrueix la platja de la Catifa; que la platja mortigua el trencant de l'onatge en els dies de temporal; que fa desaparèixer l'edifici del Salvament, on es recorda que encara fa la seva funció; que destrueix la totalitat de les instal·lacions del Club sense solucionar prèviament el seu nou i definitiu emplaçament, i que no és cap urgència. En resum, creuen que és més important mantenir les dues entitats que no pas el nou vial. Tot i això, proposen un pla general de tota la zona portuària que tingui en compte les actuals i futures necessitats de les entitats.

I aquesta proposta també era defensada per l'Ajuntament en la seva al·legació. I per mantenir la platja i les dues entitats, l'Ajuntament plantejava com a solució més viable i econòmica aprofitar la carretera del far i fer una desviació que arribés fins al dic.

Però Ports de l'Estat tenia clar la necessitat de fer aquest vial, que tenia un preu de sortida d'1.500.000 pessetes. El projecte es va adjudicar l'any 1966 a l'empresa Pere Servià Cantó de Pals per 1.473.579 pessetes. Les obres van començar el 1967 i el 14 de maig de 1968 es feia la recepció provisional de l'obra. L'edifici del Salvament es va enderrocar el mes de desembre de 1967, després que es traslladés el Club al nou edifici.

## **Enric Coma-Cros Pérez**

Enric Coma-Cros va prendre les regnes del Club en la junta directiva de l'11 de setembre de 1965. I en la següent trobada, celebrada el 25 de desembre, es va constituir la junta directiva que ell va presidir. La junta comptava amb Santiago Fontanet, vicepresident i segon vocal; Manuel Albalat, secretari; Josep Albalat, secretari efectiu; Lluís Bofill, tresorer, i Ramon Sala, Francesc



Valldeperas, Paulí Torras, Enric Corominas -fins ara president- i Joan Roura, vocals, amb responsabilitats específiques cada un d'ells. I dos anys més tard es va renovar la junta, entrent Miquel Doutres, Ramon Sanhelli, Joan Roura, Jordi Bosch, Fèlix Gubert, Joan Figueras i Joaquín Ruiz-Giménez.

En la primera junta presidida per Coma-Cros, que és la primera que apareix documentada, es va parlar de diverses actuacions com eren la construcció de noves passarel·les, la perllongació de les ja existents, la instal·lació d'una grua, l'habilitació d'un aparcament de cotxes i magatzems per guardar les embarcacions a l'hivern.

Eren els problemes que tenien, més o menys cada any. Al mateix temps, la direcció del Club mantenia les converses amb Ports de l'Estat amb l'objectiu de poder trobar un emplaçament definitiu, més quan existia l'avantprojecte del vial de la Catifa que comportava la seva desaparició. Mentre continuaven les converses, el Club també treballava en dotar l'entitat d'una secretaria en condicions, encara que es dubtava del seu tamany i de la seva ubicació. Anava tot lligat amb les converses amb l'Estat.

Coma-Cros va deixar la presidència el 1968, ocupant el seu lloc Francesc Valldeperas, encara que a finals de 1974 va tornar a agafar les regnes del Club. I s'hi va estar fins al 1978, en què va entrar Francesc Llagostera. En retornar Coma-Cros com a president, es va tornar a aixecar actes de les juntes ordinàries i de les assemblees. En aquesta segona època com a president, Coma-Cros va comptar com a vicepresident a Josep Esteve Soler, a part de mantenir Lluís Bofill i Manuel Albalat com a tresorer i secretari, respectivament. Com a vocals de la junta tenia Leopoldo Rodés, Félix Gubert, Pau Camós, Juan Antonio Picardo, Lluís Martino i Joan Figueras.

## **Els pirates de Cala Gogo**

L'any 1966, Joan Roura Campabadal va voler celebrar el seu sant d'una manera especial. I va plantejar a la resta d'amics guarnir una embarcació de l'època pirata i anar fins a la platja del càmping Cala Gogó, a Calonge, on hi havia la famosa discoteca Bitacora's Club, inaugurada el 1962. Van guarnir el vaixell Teresa amb un canó del segle XVII i armes del segle XV i XVI. I el capità era Roura, que va sortir acompanyat amb una trentena de socis del Club. Així, van assistir al desembarcament Enric Coma-Cros, Lluís Maria Jover, Pere Cams, Enric Corominas, Juan Antonio Picardo, Jordi Cottet, Lluís Ramírez, Josep Vidal, Joan Vidal, Santiago Fontanet, Francesc Valldeperas, Josep Mestres, Miquel Coutres, Gabriel Moragas, Manel Recolons, Jordi Riviere, Paulí Torras, Joan Casas, Jordi Brussi, Agustí Comadran, Ramon Sanllehi, Ramon Sala i Josep Mata.

L'embarcació pirata tenia l'hora de sortida del Club a les 11 de la nit. I van arribar a la platja de Cala Gogó una hora més tard. Abans de desembarcar la tripulació, es van tirar dos trets amb el canó. I en la seva estada van raptar Ampar Soler Leal. La notícia del desembarcament va sortir publicada en el diari Tele/Expres del 27 de juliol de 1966.

## **La construcció del nou Club**

Les converses entre Ports de l'Estat i el Club Nàutic Costa Brava va prendre un nou rumb el 13 de gener de 1966, quan el president Coma-Cros, amb el seu antecessor, Corominas, i el secretari de l'entitat, Manuel Albalat, es van desplaçar a Madrid per parlar amb el director de Ports, Mariano Martínez. D'aquesta conversa, Martínez va plantejar destinar al Club l'espai que havien programat inicialment per emplaçar-hi un varador, és a dir, entre els Mollets i l'escullera. Eren uns 2.500 metres quadrats.

La junta directiva ja va encarregar el projecte als enginyers Pau Nobell i Jordi Soler-Peix, que els hi van presentar el 4 de novembre de 1967. I, paral·lelament, la junta va acordar una derrama entre els socis de cares a contribuir al finançament de l'equipament del Club. La contribució era de 10.000 pessetes per soci.

El projecte, que no és el que finalment es va construir, preveia dos àmbits d'actuació: al costat de l'escullera, amb l'edifici social, una piscina, un varador, grues, passarel·les flotants i passarel·les adosades a l'escullera, aparcament de vehicles... i a la zona de la pedrera, amb el taller i els magatzems per guardar les embarcacions a l'hivern. L'edifici social es plantejava en planta baixa i pis. A la planta baixa hi anava la secretaria tècnica, la infermeria, la cuina, el magatzem general, el menjador dels mariners i els vestidors, és a dir, totes les funcions esportives i de servei. I a la primera planta, que s'accedia per una escala, totes les funcions socials. El pressupost d'aquest projecte era de 19.777.231,89 pessetes.

La concessió de l'espai, que es va fer efectiva l'any 1967, es va concretar en 3.000 metres quadrats en primera zona o marítima, 10.000 metres quadrats en segona zona o espai de les canteres i 400 metres quadrats d'escullera. I ja amb el projecte revisat i modificat, es van poder iniciar les obres. Era el 19 d'abril. Es va començar amb l'ampliació cap al mar. Aquest espai, guanyat en gran part al mar, era destinat fins aquells moments a dipòsit d'embarcacions velles. Les obres per guanyar espai al mar es va adjudicar a l'empresa Puertos y Construcciones SA de Madrid per 2,6 milions de pessetes. L'actuació es va acabar el mes de setembre de 1967. Al final, l'actuació va costar més perquè es va incloure l'enderroc de l'edifici del Salvament i part de les instal·lacions de l'entitat i acabar el vial fins a l'escullera. Tota aquesta fase es va sufragar amb la derrama dels socis.

I després es va iniciar, abans d'acabar la primera, una segona fase, que amb un cost de 7 milions de pessetes (42.000 euros), es va concretar en col·locar palanques, varadors, magatzems i un sortidor de combustible. Els magatzems són els tres que es troben a la zona de la cantera i que estaven destinats a guardar embarcacions i serveis auxiliars. Aquesta segona fase es va cobrir amb els abonaments de propietat dels socis. I quedava una tercera fase i darrera, que era fer el local social.

## **El Club de Vela Palamós**

El Club Nàutic Costa Brava va decidir a finals de 1966 tirar endavant el Club

de Vela Palamós, com una filial seva. A més, es va decidir adquirir algunes embarcacions de cares a fomentar i revitalitzar l'afició a la vela, activitat que va ser l'origen del Club, però, al mateix temps, promocionar aquest esport entre la joventut, que per dificultats econòmiques no podia ser membre del Club.

L'assemblea general reunida el 3 de desembre de 1966 va acordar les dues actuacions esportives del Club. Els vaixells es van adquirir la primavera de 1967 i es van concretar en 5 embarcacions de classe 420 a l'empresa Poliglas. Al mateix temps, es va fer un projecte de reglament per regir les activitats. El delegat de l'Escola, Josep Maria Mata, va ser l'encarregat de buscar un monitor. I aquest va ser Josep Maria Prim. Tot i els èxits inicials de l'Escola de Vela, l'activitat, com ja passar en els orígens de l'entitat, es va anar diluint al poc temps.

### **Jocs Florals La Catifa**

L'any 1967, membres del Club van decidir organitzar uns Jocs Florals. Es va fer el 9 de desembre a l'hostal de la Catifa. El secretari dels jocs, Enric Corominas, va justificar-los amb la idea de mantenir les tradicions líriques dels antics trobadors, però amb una proposta de tema: evocar la Catifa d'abans. El jurat després de la corresponent deliberació va decidir, a les tres de la matinada, donar el primer premi, el guanyador de la Flor Natural, a Juan Antonio Picardo pel poema *Romance de Palamós y las siete donzellas mancilladas*. També van ser guanyadors, Pere Camps i Salvat, amb el guardó de la Viola, pel poema apòcrif *Catifa, que mal te veo* i presentat sota el lema de *Los pueblos tienen los veraneantes que se merecen*; Lluís Maria Jover, amb l'Englantina, amb el rodolí *Yo a la catifa llegué*, i a Bert Hoogvlist, amb una menció especial, amb el poema *Precaucions*.

Sembla que es van fer altres edicions dels esmentats jocs Florals i que Picardo va guanyar també la segona edició. El que sí podem recordar, ja que es van fer uns exemplars numerats, és el poema guanyador de la primera edició:

*Estad atentos, hermanos,  
Que un romcane os voy a contar  
De siete donzellas  
Sedientas de amor y sol,  
En la Playa de Palamós.*

*Ay Palamós, que fué de tus donzellas...*

*A la sombra de tu iglesia  
Sobre tu seno turquesa  
Siete mancebos aguardan  
Ahitos de vino y deseo  
En eterna centinela*

*Ay Palamós, que fué de tus donzellas...*

*Noches de vino y jodienda  
Amaneceres de sangre y hastío  
Boca contra boca  
Enfrentados mar y tramontana  
Tras un deseo siempre renovado*

*Ay Palamós, que fué de tus donzellas...*

*Las manos se buscan  
Los cuerpos se acercan  
Las bocas se abrazan  
Los cuerpos se mezclan  
Los sexos se juntan*

*Ay Palamós, que fué de tus donzellas...*

*Bajo la piel un fuego se extingue  
Tras la luz del amanecer  
Dos miradas muertas, sin esperanza,  
Un cigarrillo se enciende  
Un diálogo de muerte termina*

*Ay Palamós, que fué de tus donzellas...*

## **Francesc Valldeperas Casas**

Francesc Valldeperas va presidir el Club Nàutic Costa Brava a partir del mes de maig de 1968, en substitució d'Enric Coma-Cros, que el va rellevar 6 anys més tard. Tot i això, Valldeperas apareix dins de la primera junta de Coma-Cros, de l'any 1965, com a tercer vocal i responsable de Personal, Manteniment, Conservació, Obres i Serveis Nàutics. Al llarg del seu mandat, Valldeperas va tenir l'oportunitat de presidir la inauguració del nou Club, però també l'oposició a una estació receptora de Campsa de productes petrolers al dic d'abric i el reimpuls, per segon cop, de la vela. Abans de ser president, Valldeperas va ser el membre de la junta que va portar el pes i la vigilància de l'obra del nou Club.

Valldeperas, industrial del sector de la fusta, era de Sabadell, on va ocupar diferents càrrecs a nivell esportiu i polític. Va arribar a presidir la Joventut Atlètica Sabadell, el Centre d'Esports Sabadell -que va estar a punt de pujar a Primera Divisió- i el Panathlon Club Sabadell. Durant el seu període a l'Ajuntament es va construir la Nova Creu Alta (1968).

La seva primera junta directiva comptava amb Félix Ribera Casamada, vicepresident primer i responsable de l'Administració i el Patrimoni; Enric Corominas, vicepresident segon; Ramon Sanllehí, vicepresident tercer i responsable d'Obres i Serveis; Lluís Bofill, tresorer; Ramon Sala, secretari, i els vocals Josep Duran, Josep Gispert, Francesc Llagostera, Lluís Malfait i Luciano Vergara.

## **Inauguració del nou Club**

El local social del Club es va començar a construir a finals del mateix any

1967, com també la pavimentació de l'esplanda del pàrquing. I es va executar a un cert ritme, ja que Ports de l'Estat volia enllestir el vial del port comercial al dic d'abric. Aquesta tercera fase del projecte, el local social, es va executar amb subvencions. Se sap que l'Estat va donar a l'entitat 1.000.000 pessetes, de les quals 600.000 provenien del Ministeri d'Informació i Turisme i la resta, de la Delegació Nacional d'Educació Física i Esports.

Però ja no era el projecte inicial. S'havia canviat. El projecte inicial plantejava un edifici important amb planta i pis a l'actual zona d'aparcament i una piscina a la part més propera a l'aigua pel costat del dic. Però, al final, com apareix en informació als diaris, es va canviar per un projecte més senzill. Aquest projecte, que és el que es va executar, es concretava en dos cossos de planta baixa units per un porxo cobert que es perllonga al llarg de la façana principal d'un d'ells, el destinat a restaurant. En un dels cossos es va ubicar les oficines del Club, la sala de juntes, un petit magatzem i també uns vestidors i lavabos. A l'altre, el restaurant, amb el menjador, el servei de bar, la cuina i uns lavabos.

El local social es va enllestir pràcticament el mes de maig de 1968. I, quan encara hi havia treballadors fent acabats, es va iniciar el trasllat. El nou local del Club es va inaugurar oficialment el 21 de juliol de 1968. L'acte va comptar amb la presència d'autoritats catalanes, gironines i palamosines, els presidents de les federacions espanyoles i catalanes de motonàutica i vela, com també representants internacionals, aprofitant que per aquestes dates se celebraven unes proves europees. En concret, a principi d'agost, es van celebrar els campionats europeus de motonàutica en la categoria EU i de vela de la classe 470.

Al mateix temps, es va anar acabant de fer el pla d'obres. Així es va construir la piscina, es van condicionar els vestidors de la marineria i es va arreglar un magatzem, el número 4, per a l'entitat. Aquest magatzem havia servit per a les obres del port de Palamós i es preveia ara enderrocar-lo. I al mateix temps, es va tancar tot el recinte del Club i tota la zona de concessió. Un tancat obligat per Ports de l'Estat per evitar incidències i molèsties, sobretot en la zona que donava a l'escullera. A més, el Club va aconseguir, almenys, reduir l'alçada de la tanca a 140 centímetres.

## **La primera gasolinera**

Una de les grans novetats que oferia el Club Nàutic Costa Brava era la presència, dins de les instal·lacions, d'un sortidor de combustible. Fins ara, cap club nàutic d'Espanya comptava amb una estació de carburant. Però l'empresa no va ser gens fàcil, no només pels tràmits per aconseguir la corresponent autorització, sinó també per la seva pròpia construcció. Un que va facilitar la seva instal·lació va ser el membre de la junta Ramon Sanllehí, que era del sector, arribant a ser president de la Asociación d'Estacions de Serveis de Girona.

Una de les dificultats que més va costar de resoldre va ser precisament la col·locació dels dipòsits per al carburant, dos de 15.000 litres cadascun per a la gasolina i el gasoil, ja que havien d'anar soterrats a la zona d'ampliació de

la zona que es guanyava al mar. Arran de les seves dimensions, però, les cisternes flotaven.

La solució per poder esfondrar els dos dipòsits va ser omplir-los d'aigua. I un cop assentats al seu lloc, es va procedir al seu ancoratge per mitjà d'uns trentena de tones de carrils vells. I, seguidament, es va completar amb el farciment de pedra i grava. Un cop tot va quedar ben col·locat i ben lligat, es van buidar els dos tancs i es va fer una neteja a fons abans d'omplir-los de carburant.

A més, es va haver de fer unes boques de descàrrega del combustible apartades dels dipòsits, ja que del contrari els camions que venien a omplir les cisternes havien d'anar fins a la mateixa terrassa del bar-restaurant. Es va optar per acostar les boques al costat de l'escullera.

Amb les recents obres de reforma i redistribució del Club, el sortidor de combustible s'ha canviat de lloc, retirant-lo de quasi davant la terrassa del club nàutic. Ara es troba al final de la passarel·la que arranca d'on abans es trobava l'estació, creant més seguretat a la zona del bar i restaurant.

La presència de l'estació no ha creat mai cap problema per a l'entitat. Només, en alguna ocasió, va haver-hi un problema tècnic per l'afer del combustible. Tot va venir provocat pel fet que en fer el descarregament de combustible de gasolina i gasoil, es van equivocar de dipòsit. Això va provocar desperfectes en els motors de les embarcacions, que van ser poc quantioses pel fet que es va detectar força aviat

## **Sense ciment ni petroli**

Mentre s'estava executant el nou Club, l'Estat tenia sobre la taula un projecte per construir unes grans sitges de ciment en el moll pesquer i comercial, que havia presentat el 1967 l'empresa Cementos del Mar SA. El projecte es concretava en ocupar 468 metres quadrats en el moll comercial per ubicar-hi dues sitges de ciment de 16 metres d'alçada, 12 metres de diàmetre i una capacitat de 2.400 tones cadascuna, complementades per una torre central d'igual dimensió dedicada a planta envasadora destinades a distribuir la seva producció. Durant l'exposició pública del projecte, les entitats afectades, com eren el Club, l'Ajuntament, la Cambra de Comerç, la Confraria de Pescadors i el Centre d'Iniciatives i Turisme, van exposar unànimament la seva oposició frontal al projecte. Es va acabar el termini i va anar passant el temps sense que ningú hagi dit res més sobre el projecte.

I això va crear una situació de preocupació entre la població i els sectors afectats, en veure que l'organisme competent no deia res. Es va saber que es van suspendre algunes operacions financeres a Palamós arran que no se sabia com quedava el projecte. Fins i tot, se sap que des de Girona es van fer gestions a Madrid per saber alguna cosa sobre el projecte, sense aconseguir-ho. El que està clar és que el projecte no es va portar a terme.

Com tampoc va quallar el projecte de Campsa d'instal·lar una estació receptora de productes petrolers al port de Palamos. El projecte, que es va treure a exposició pública la primavera de 1969, es concretava en una terminal per als vaixells petrolers, que podien arribar a les 20.000 tonelades,

de 50 metres d'eslora i 17,5 de mànega a l'espigó d'abric i uns magatzems, amb instal·lacions i centre de distribució que ocuparien uns 13.000 metres quadrats de la pedrera. El cost del projecte era de 20 milions de pessetes (12 la terminal i 8 els magatzems).

A diferència del projecte de les sitges de ciment, en aquest es deia que representava un incentiu turístic, ja que assegurava un ràpid i eficaç abastament de productes petrolers a tota la Costa Brava i, a més, es podria subministrar carburant als vaixells comercials i als creuers que vinguessin a Palamós. Tot i això, va rebre també una forta oposició. Tan tècnica (enginyers tècnics), com política (Ajuntament) i social (Cambra de Comerç, Club Nàutic Costa Brava...). I, al final, tot i les bones intencions dels beneficis turístics que exaltava Campsa, el projecte es va abandonar.

### **El "chef" Antonio**

Al llarg dels anys 60, el Club Nàutic Costa Brava, que estava a l'edifici del Salvament de Naufrags, va comptar amb un servei de bar, que portava Joan Romaní Figueras. I ben aviat va començar a fer menjars, ranxos de pescadors, que cuinava el seu pare, Joan Romaní Elias, que era pescador. D'aquesta manera, el bar va ampliar-se a restaurant, ocupant tota la planta baixa, amb una capacitat per a unes 50 persones. Ja no donava més de si. Però a mitjans anys 60 del segle XX se'l va traspasar, ja que va decidir amb un soci obrir un restaurant a la Planassa, El Delfin. I el restaurant del Club se'l va quedar Antonio Gutiérrez, més conegut com el *chef Antonio*, que ha dirigit els fogons i el restaurant del Club, en la seva major part en l'edifici nou, fins a la seva jubilació, l'any 1997.

Gutiérrez va començar a treballar en el món de la restauració als 13 anys, fent de rentaplats, al restaurant Set Portes, el més antic de Barcelona. Gutiérrez, nat a Palau de Plegamans el 1927, després va anar a altres establiments de la capital catalana, on va anar pujant dins la cuina: hotel Sant Agustí, com a ajudant de cuina; al Rambles, restaurant Casa Joan i hotel Madrid, de mig cuiner. L'any 1945 va entrar a l'hostal del Fum, a Terrassa, i poc més tard va fer el salt, ja com a cap de cuina, a cal Ristol de Viladecavalls.

A partir d'aquí, va decidir venir a Palamós, aprofitant el *boom* turístic, i, abans d'entrar a portar el restaurant del Club, va passar pels restaurants Güell i la Catifa, que va dirigir amb un soci. Arran de la seva jubilació, el Club va permetre que el restaurant el portessin dos dels fills del xef, en Josep i l'Helena, que van crear una societat. El 27 de juliol de 2007, el Club va retre un homenatge a Antoni Gutiérrez pels seus serveis i els seus arrossos, que va ser el gran plat dels seus fogons, que anaven amb carbó.

### **Nou impuls del Club de Vela**

El 1970, encara sota la presidència de Coma-Cros es va decidir refundar el Club de Vela palamós de bell nou i federar-lo, essent el responsable de les activitats esportives de l'entitat. A finals de la dècada dels anys 60, l'activitat esportiva es limitava en algunes regates clàssiques com el Trofeu Monés,

Trofeu Doménech Soler i Cabot i alguna més d'àmbit més bé comarcal.

I per donar aquets nou impuls, es va decidir que tots els socis del Club fossin socis fundadors del de la vela. I, al mateix temps, es va decidir crear una junta directiva rectora, presidida per Guido Depoorter. La resta de la junta eren Agustí Comadrán, tresorer; Manuel Albalat, comodor; Josep Gispert, secretari, i Josep Duran, vocal.

I en obrir-se el Club de Vela a la gent de fora el Club, alguns d'ells es van incorporar a la junta. Són els casos de Carles Medir, vicepresident; Raimon Cortada, vocal delegat de la classe 420; Miquel Esteba, vocal delegat de la classe Optimist, Ramon Sarquella, vocal de la classe Europa, i Josep Sarquella i Francesc Ribera, com a vocals. Així, a partir de 1972, el Club de Vela va funcionar independentment com a entitat filial del Club Nàutic Costa Brava. En poc temps, el Club de vela ja va comptar amb 160 nous socis, dels quals 30 eren sèniors i la resta, joves. La direcció del Club de vela la portava Juan Carlos Martínez, encarregat de l'escola de vela, de l'organització de regates, dels cursets de vela...

Però, novament, va venir la davallada esportiva. I l'any 1977 es va decidir fer un nou relleu de l'activitat esportiva de la vela. L'any 1977 el Club de Vela comptava amb 241 socis, a part dels 450 socis fundadors, dels quals 42 eren de categoria sènior i la resta, 199, juvenils. A més, comptava amb 78 embarcacions, especialment de les classes Optimist, Europa i 470.

## **L'Escola Nacional de Vela**

La nova esbranzida del Club de Vela a l'any 1970 no va passar inadvertida per la Federació Espanyola de Vela, que també tenia coneixement de les qualitats esportives de la vela en aquest punt de la Costa Brava. I per tot això, la Federació Espanyola va decidir instal·lar a Palamós, aprofitant les instal·lacions del propi Club, l'Escola Nacional de Vela, un centre de perfeccionament destinat especialment als equips olímpics estatals. El centre comptava amb el suport del Consell Superior d'Esports de l'Estat. Per utilitzar i ocupar parcialment les instal·lacions del Club, la federació espanyola va decidir atorgar a partir de 1976 una subvenció anual de 600.000 pessetes.

Això va fer que per la badia i per les instal·lacions del Club apareguessin excel·lents esportives, com eren els casos de Paul Maes -entrenador-, José Maria Benavides, José Luís Doreste, Gustavo Doreste, Francisco Ontiveros, , Rigau Gutiérrez, Alejandro Abascal i Miguel Noguer. Abascal i Noguer van aconseguir als Jocs Olímpics de Moscou de 1980 la medalla d'or en la classe Flyng Dutchman.

Però les instal·lacions de Palamós també eren utilitzades per la Federació Catalana de Vela, fent les seves concentracions de regatistes. Aquest ambient esportiu i les bones condicions climàtiques i de vela van propiciar que molts equips olímpics de vela de països europeus també fessin a Palamós l'estada per als seus entrenaments hivernals. Davant tota aquesta situació, Coma-Cros creu que es va tenir l'oportunitat de crear una escola internacional de vela. Al final, però, va desaparèixer fins i tot l'Escola Nacional de Vela. Es va arribar a acusar el Club, però aquest va recordar que la causa havia estat la manca



d'espai per desenvolupar les activitats.

### **Manuel Albalat, campió mundial**

Als anys 70, amb la recuperació del Club de Vela, van aparèixer un grup de joves regatistes palamosins que van començar a despuntar. Són els casos de Josep Sarquella Oliveras, Joan Sarquella Ventura, Xavier Ribera Serra, Ramon Figueras, entrenats per Joaquim Garriga.

Josep Sarquella va començar a navegar l'any 1972, amb 10 anys, i al cap de dos anys va quedar primer en la regata nacional d'Optimist de Vilanova, tercer en el trofeu Saló Nàutic de Barcelona celebrat a Arenys de Mar i primer en el trofeu Optimist de Plata de Blanes.

Joan Sarquella també va començar igual que el seu cosí. I dos anys més tard va aconseguir el segon lloc en la regata de l'Escala, en el trofeu Costa Brava i el tercer a Blanes, en l'Optimist de Plata.

Xavier Ribera, de 13 anys, va quedar segon en el I trofeu Costa Brava 1972, quart en la regata nacional d'Optimist de Vilanova, sisè en el trofeu Príncep d'Espanya de Bilbao i cinquè en l'Optimist de Plata.

Aquell mateix any de 1974 els joves Josep i Joan Sarquella i Ramon Figueras, que es van classificar entre els 24 primers del Campionat de Catalunya d'Optimist, van participar en el campionat d'Espanya que es va celebrar a les illes Canàries el mes de juliol.

Però qui va destacar més va ser Manuel Albalat Piñol, fill del secretari del Club Nàutic Costa Brava. Albalat, un regatista de categoria juvenil, va aconseguir els anys 1973 i 1974 se considerat el millor esportista gironí, guardo que atorgava la Diputació de Girona. L'any 1973 el va rebre després que aconseguís el títol de campió mundial de vela en la categoria juvenil-dobles. I l'any següent va repetir després que es proclamés el mes d'agost a Nàpols campió del món de vela en la classe olímpica 470, juntament amb el santanderí Gorostegui. Aquell mateix any de 1974, Albalat també va aconseguir el segon lloc en la regata internacional Princesa Sofia que es va fer a Palma de Mallorca, els triomfs en les regates Copa d'or de Sitges i Martini d'Arenys i el vuitè lloc en el Campionat del Món de la classe 420 celebrat a Kiel (Alemanya).

### **El Club i l'Alguer**

L'any 1974, cinc membres del Club Nàutic Costa Brava van decidir fer un viatge amb un vaixell nou, el veler Cormoran -nom d'au marina-, fins a les illes de Còrsega i Sardenya. I aprofitant la seva anada a Sardenya, l'alcalde de Palamós, Francesc Fernández Sutirà, els va encomenar portar un quadre d'Ezequiel Torroella al seu homònim de l'Alguer.

L'expedició marinera estava format per Fèlix Ribera Casamada, capità; Lluís Martino Coll, primer oficial, i Sergi Subils, Josep Maria Casals i Ronald Foix, tripulació. El vaixell i els cinc integrants van sortir del port de Palamós el mes d'agost, essent la primera escala al port de Maó, a l'illa de Menorca. I després la segona parada ja va ser a la ciutat de l'Alguer, on encara es parla

català. En aquesta ciutat, la tripulació va fer entrega del quadre a l'alcalde de la ciutat sarda. L'alcalde d'Alguer va prometre donar el nom de Palamós a un carrer de la ciutat.

L'expedició del Club va continuar el seu viatge fins arribar a l'illa de Còrsega. Allà van anar fins a les Boques de Bonifaci, on hi havia una concentració de vaixells francesos de la classe coronat, com era el cas del Cormoran. La idea era trobar-se amb el senyor Mazet, president de l'associació de coronats de França i amic del club palamosí. Seguidament, el vaixell palamosí va anar fins a la capital, Ajaccio, per després fer ja el viatge de retorn fins a Palamós.

## **Projectes sense sortida**

Amb el nou Club, l'entitat va continuar creixent a nivell de socis i d'embarcacions. El nou Club, amb un edifici social i 300 metres de palanques dobles i 400 metres més al llar de l'escullera, ja entrava a la dècada dels anys 70 del segle XX amb novament problemes d'espai. I l'any 1972 es va plantejar fer una dàrsena esportiva. I com tot creixement del port esportiu estava condicionat al vistiplau del sector pesquer, segons una ordre ministerial, se'ls hi va presentar. I la Confraria no va donar-li suport fins que no es disposés d'una dàrsena pesquera.

I abans d'acabar, va tornar a fer una nova proposta als pescadors per repartir-se la dàrsena entre el moll comercial i el dic d'abric. El projecte plantejava perllongar el moll comercial 105 metres i després rematar-lo amb un espigó de 70 metres en direcció a l'escullera. I d'aquesta sortir un altre espigó de 30 metres per tancar la zona de la Catifa. Fins i tot, el Club estava disposat a posar-hi 10 milions de pessetes. Però la Confraria va exposar novament les seves reticències, ja que tot i ser conscients de l'expansió del Club Nàutic, creien que aquest no es podia fer en detriment dels pescadors.

Però davant la continuada manca d'espai per a les embarcacions i la preocupació dels socis, el Club va decidir fer una proposta nova, la construcció d'un nou port esportiu a Sota Pedró, una zona de penya-segats i petites caletes, a l'altre costat de la zona de la pedrera. Una proposta que trencava amb les pretensions que des de Ports de l'Estat sempre s'havia apostat per desplaçar el Club a la platja.

El projecte de Sota Pedró ha estat una idea que sempre ha plantejat el Club com una alternativa, evitant que algú el pogués portar a la pràctica, a més de convertir-se en una expansió de l'actual.

El projecte que va plantejar el Club a Sota Pedró tenia un cost d'entre 40 i 45 milions de pessetes. I en tornar-se a plantejar de cares al 1978, el preu va passar a 75 milions de pessetes. Per finançar el nou port esportiu, amb una capacitat per a 655 embarcacions a l'aigua, el club apostava pels actuals socis, però també amb una ampliació de socis amb un centenar més.

## **La Christmas Race**

De totes les regates que organitza o ha organitzat el Club Nàutic Costa Brava

i el Club de Vela Palamós, sens dubte la més important, tant a nivell de consolidació interna com de projecció internacional, ha estat la competició de vela lleugera Christmas Race. La idea de crear aquesta competició per Nadal, d'aquí el nom, va sorgir del fet que ja s'estava realitzant al municipi entrenaments de la classe Flying Dutchman. I en les dues primeres edicions de la competició només van participar-hi embarcacions d'aquesta classe nàutica. La primera edició va comptar amb la participació de 17 velers, tots ells amb integrants preolímpics europeus, convidats per la Federació Espanyola de Vela. Així podem trobar els germans francesos Pageot, el suís Jörg Hotz o els espanyols Alejandro Abascal i José Maria Benavides i Rafael Iturrioz i Enrique Fernández de la Mesa. A la tercera edició, es va afegir la classe Finn. L'any 1978 van participar en aquesta classe els cossins-germans canaris Joaquín Blanco i José Luis Doreste. I, seguidament, es va ampliar a la classe 470, tant masculí com femení. El 1978, l'equip alemany de 470, amb 6 embarcacions, ja va estar fent entrenaments a la badia.

El gran salt endavant de la Christmas Race va venir l'any 1985, quan la prova es va ampliar definitivament a totes les classes olímpiques, que aquell any eren set. I, un any més tard, va esdevenir puntuable per a circuit Eurolymp, essent la primera i l'únic de l'Estat espanyol. La Christmas Race ha estat testimoni de la preparació olímpica de gran nombre de regatistes de diferents nacionalitats i en què moltes federacions l'han utilitzat per confeccionar els seus equips olímpics.

Al llarg d'aquest temps, la regata internacional palamosina ha vist l'evolució de la vela olímpica, tant a nivell de material, com els canvis en la competició, sense oblidar els canvis de les classes olímpiques. L'any 1996 va veure el debut de la classe 49er i el 2001, de la classe Yngling. La temporada 2007-08, la Christmas Race va comptar amb la participació d'unes 200 embarcacions de les classes Laser, Laer Radial, 470 Homes, 470 Dones i Yngling provinents d'una vintena de països. No va comptar amb la presència de les classes 49er, Finn i Tornado perquè coincidien amb la celebració dels seus respectius campionats del món. En les XXXII edicions celebrades fins ara, la Christmas Race ha comptat amb regatistes provinents d'uns 40 països.

## **Remodelació del Club**

La desestimació dels diferents projectes que plantejava el Club va fer que aquest decidís destinar els seus esforços a millorar el que ja tenia i mirar d'aconseguir ampliacions dins de la zona terrestre. El projecte, amb un pressupost de 24 milions de pessetes, es va concretar en reconvertir la secretaria i recepció del Club en saló dels socis i una barra bar pel saló i la piscina. El cost d'aquesta rehabilitació pujava a 2,4 milions de pessetes.

La resta d'actuacions es concretaven en traspasar i millorar la finca de carbons Mas (1,3 milions de pessetes), adquirir part de les drassanes Tinos (2,9), modernitzar la grua (0,2), reposar palanques (0,7), fer un magatzem de 1.300 metres quadrats (4,3), nova secretaria a l'entrada i adequació temporal a la sala d'actes (3,2), ampliació de la terrassa de la piscina (0,6), adquisició de bonus (4), imprevistos (2). Durant la construcció dels magatzems, es van

disposar d'una altra manera i això va permetre guanyar 300 metres quadrats, provocant un sobrecost de 200.000 pessetes.

L'any 1976, el Club va decidir comprar els baixos de l'edifici Muycsa per 4,5 milions de pessetes. L'adquisició es concretava en 400 metres quadrats edificats i 250 d'edificables. Això va fer replantejar al Club la ubicació de la secretaria. I es va ubicar a la planta baixa del bloc de pisos. Això va comportar una inversió de més de 5 milions de pessetes per condicionar el local i fer altres accions al seu entorn.

## **El Butlletí Informatiu**

El Club Nàutic Costa Brava va decidir l'any 1975 tirar endavant un butlletí. I se'n van editar una dotzena al llarg de dos anys. El projecte era dirigit pel membre de la junta Lluís Martino, que tenia una empresa de publicitat a Barcelona, Hauptmann & Martino SA.. El dipòsit legal de la revista estava a Barcelona amb el número 5.284.

El primer butlletí va sortir el mes de febrer de 1975 i l'article principal versava sobre el projecte del reglament de Serveis del Club. També es feia un repàs de les regates pròpies o on participaven socis del club, sense oblidar quan Abalat es va proclamar campió del món de la classe 470.

En el segon número, en què Martino ja va comptar amb la col.laboració tècnica de Jordi Muntañola i va sortir el mes de juny de 1975, es marquen les línies mestres del butlletí, amb els seus capítols específics: *Conozca nuestro Club* (on Manuel Albalat explica la història de l'entitat), les obres que es fan a l'entitat, els serveis del Club, informació per aprendre a navegar, informació sobre l'escola de vela. I sempre, en cada número, un acudit de Joaquim Muntañola relacionat amb el mar. Fins i tot, va fer la portada del butlletí número 7, que va sortir per les festes de Nadal de 1976.

El primer gran canvi del butlletí va venir en el número 6, que va sortir l'octubre de 1976, ja que incorpora, per primera vegada, publicitat, amb la finalitat de sufragar el seu cost. I apareixen les empreses Tramo SA, Trimer Spai, Tramontan, Clubd e Tennis Palamós Nauti Sport i colònies Puig.. Després es van afegir Skipper i Mix. Un altre canvi del butlletí va venir amb l'entrada de l'any 1977, en què es va decidir canviar el format fent-lo molt més gros.

El darrer número, l'11, va sortir el mes de desembre de 1977. La junta directiva reunida el 25 de febrer de 1978 va decidir deixar-lo d'editar davant la manca de publicitat per pagar el seu cost. L'any 2002, durant l'assemblea extraordinària de l'1 de juny, la junta de Josep Maria Ribas va plantejar com un dels seus objectius recuperar el butlletí amb la finalitat de millorar la comunicació amb el soci i poder explicar les incidències i activitats de l'entitat.

## **Francesc Llagostera Boté**

A finals de 1977 es van convocar les eleccions per constituir la nova junta directiva del Club, que havia de substituir la que presidia Coma-Cros. I, per

primera vegada, es van presentar dues candidatures. Per un costat, l'encapçalada per Llagostera, que havia format part de les juntes directives dels presidents Valldeperas i Coma-Cros i que en aquests darrers mesos estava ocupant una de les dues vicepresidències del Club. La seva candidatura era coneguda com la llista de Palamós. Per l'altra, la defensada per Juan Antoni Picardo, que havia estat vocal d'anteriors juntes de Coma-Cros.

Davant aquesta situació, es va prendre l'acord que la candidatura guanyadora miraria d'integrar membres de l'altra. I així va ser. Va guanyar Llagostera, que va decidir que René Matas, consignatari del port de Palamós, fos el vicepresident primer. I els altres membres de la nova junta, que es va aprovar en l'assemblea general del desembre de 1977, també comptava amb Francesc Dalmau, vicepresident segon; Conrad Walter, vicepresident tercer; Ramon Pou, secretari; Manuel Gafarot, tresorer; Joan Casas, comptador; Joan Antonio Picardo, comodori; Ramon Sanllehí, delegat de serveis de terra, i els vocals Josep Roselló, Josep Maria Mata, Manuel Roca, Xavier Coll i Ignasi Vila.

Llagostera va continuar amb les coses de sempre, especialment els problemes de l'ampliació i les divergències amb el Club de Vela. Va poder tirar endavant algunes millores i també va haver de cedir espai per l'edifici de Duanes. El president anava bé, ja que vivia a Madrid, facilitant així els contactes amb Ports de cares a buscar solucions, encara que no eren fàcils. Llagostera sempre ha defensat que l'Estat tenia intenció de fer desaparèixer el Club. Per aquest motiu, els seus esforços a defensar l'entitat com establiment turístic i econòmic. Però en passar, l'any 1981, les competències a la Generalitat, el president era conscient que calia una persona més relacionada amb Barcelona. Però va continuar, fins que va plegar pel canvi de postura de l'Ajuntament de Palamós.

El mes de febrer de 1985 apareix, en els llibres d'actes del Club, la darrera reunió de la junta presidida per Llagostera. I el nou llibre, comença amb l'assemblea ordinària del 2 de juliol de 1994, on el president és Juan Antoni Picardo, que ocupava el màxim càrrec de l'entitat des de l'any 1986.

## **Els ports de la platja**

Des de l'Estat es valorava el sector pesquer i, posteriorment, el comercial, deixant en un tercer lloc el turístic. I en traspassar-se les competències portuàries, allà als anys 80 del segle XX, a la Generalitat, aquesta va seguir, inicialment, amb aquesta visió. Per això, les obres executades entre els anys setanta i principi dels vuitanta van estar sempre encaminades a millorar els serveis dels sectors pesquer i comercial.

Així es va construir la dàrsena pesquera, amb un espigó que sortia del moll comercial i tancava la dàrsena pesquera. L'obra es va complementar amb la construcció de la nova llotja. A partir de 1981, i durant tres anys, es va fer el moll comercial adossat a l'escullera, amb una inversió de 230 milions de pessetes. I, per acabar d'arrodonir-ho, es va fer el moll de ribera al llarg de l'antiga platja de la Catifa.

Tot i això, la Generalitat ja va prendre consciència de la importància del sector esportiu i turístic. Per això, davant el cada cop més ofegament d'aquest sector, es va decidir convocar el Club, però també els pescadors, els consignataris, la Cambra de Comerç de Palamós i el sector turístic per mirar de buscar una sortida. Després de diverses reunions, la comissió de treball va acordar que el trasllat a la platja era considerada l'alternativa "única i definitiva", descartant-se restar a l'actual emplaçament.

Davant aquest acord, la Generalitat va plantejar un projecte a la platja, amb tres alternatives, que eliminaven d'entre 300 i 400 metres de sorra i oferien una capacitat d'entre 343 i 511 amarratges. I, seguidament, va plantejar unes alternatives a la proposta de la platja, que podia passar per dos llocs diferents. Per un costat perllongar 200 metres el moll pesquer cap a l'oest i una capacitat per a 225 amarratges. Per l'altre, crear una nova dàrsena paral·lela al sud del dic d'abric amb la construcció d'una nova escullera de 450 metres i una capacitat per a 480 amarratges. I quedava una tercera via, un port a Sota Pedró. Un projecte que en un principi ja havia plantejat el propi Club, però que finalment va descartar pel seu alt cost econòmic.

Però el consens ja es va anar deteriorant quan des de Madrid es va plantejar ubicar la dàrsena pesquera a la zona del Club. Llagostera creu fermament que ha existit sempre una conjura a Madrid per mirar de fer desaparèixer l'entitat. "Per revenjar-se de l'oposició que hi va haver contra els dipòsits de ciment i de Campsa. Sort que s'han fet les transferències a la Generalitat; si no, ja no hi seriem", defensa Llagostera.

### **Platja no, Sota Pedró sí**

De totes les opcions de la Generalitat, la que va tirar endavant, i que inicialment tots els sectors veien bé, era la que plantejava una ocupació de 300 metres de platja, amb un mirall d'aigua de 35.000 metres quadrats i 450 amarradors. El projecte restava aturat a l'espera que sortís el nou Ajuntament de les eleccions municipals de 1983.

I l'Ajuntament sorgit, que va comportar un equip de govern majoritari format per ERC, PSC i PSUC i encapçalat pel republicà i exmembre de la junta del Club, Francesc Dalmau, va posicionar-se a favor del port a la platja. Però la sorpresa va saltar en el ple de gener de 1984, quan el govern es va oposar al projecte i va plantejar 15 punts alternatius. Entre aquests punts hi havia que s'ocupés només 160 metres de platja, un mirall de 30.000 metres quadrats i 350 amarraments.

La proposta de l'Ajuntament va ser desestimada pel Club, en considerar que amb els amarraments projectats no era rentable. Però un any més tard, el 3 de gener de 1985, el Club va presentar a l'Ajuntament un avantprojecte alternatiu. La proposta del Club plantejava ocupar 275 metres de platja i un mirall de 50.000 metres quadrats. Era una dàrsena per a unes 511 embarcacions i un pressupost d'uns 550 milions de pessetes.

Paral·lelament, el Club va arribar a un principi d'acord amb l'Associació Front al Mar, que tenia les barques en aquest primer tram de la platja. L'acord es

concretava en què Front el Mar deixava l'espai al Club i aquest cedia a l'associació la zona d'amarrament de l'espigó que hi ha entre el restaurant i el moll comercial.

Però, el mes de febrer es va trencar el govern tripartit, presidit per Dalmau, i el projecte va quedar aturat. I en aquest temps es va refer un nou govern, encapalat per CiU, amb Josep Ferrer com alcalde. I el nou govern va tornar a demanar el projecte de la platja al Club amb dades més concretes. Però, al mateix temps, la idea del port a la platja va crear un gran moviment popular de rebuig, ja que comportava eliminar 275 metres linials de platja. El 20 d'agost de 1985 es va constituir la Comissió Ciutadana Oberta per a la Defensa de la Platja de Palamós. I va arribar a recollir prop de 5.000 signatures en contra del port a la platja.

Davant l'oposició social, l'Ajuntament va aturar la tramitació. I en converses amb el Club es va ressucitar el projecte de Sota Pedró, que comportava una dàrsena amb una capacitat per a 900 vaixells i una inversió de 1.300 milions de pessetes. Un projecte que impulsava el Club Nàutic Palamós. I l'Ajuntament el va aprovar el mes de març de 1986, gràcies als vots de CiU i el PSC.

El Club va intentar durant el el 1986 refer un nou projecte a la platja, ja que considerava inviable el de Sota Pedró pels vents de llevant. Però el mes de gener de 1987, el ple de Palamós va aprovar l'avantprojecte de Sota pedró. I aquesta es va tirar endavant, encara que ja sense cap implicació del Club. El projecte del port esportiu Marina Palamós va ser dissenyat pels enginyers Pau Nobell i Jordi Soler i construït per l'empresa Huarte a càrrec de Nàutic Palamós SA, presidit per Leopoldo Rodés, que aplegava exsòcis del Club Nàutic Costa Brava. El nou port nàutic es va inaugurar el 1992. Tot i això, es va fer una segona ampliació de la dàrsena pesquera durant els anys 90.

## **Els presidents de la Vela**

El primer president del Club de Vela Palamós, després de refer-se el 1970, va ser Guido Depoorter, que va tenir lloc al llarg de 1976. Fins llavors, els regatistes competien amb el Club Nàutic Costa Brava. I la seva primera junta va comptar amb Carles Medir (vicepresident), Agustí Comadran (tresorer), Manuel Albalat Piñol (comodor), Josep Gispert Lapedra (secretari) i els vocals Raimon Cortada, Miquel esteba, Josep Duran -vocal del Club Nàutic-, Francesc Ribera, Josep Sarquella i Ramon Sarquella. A partir d'aquí es va anar treballant, sempre amb el suport del Club, per anar tirant la vela endavant, més quan era l'origen de l'entitat. En aquesta època de Depoorter, van dirigir la Vela, Juan Carlos Martínez, Manel Pedreira i Carles Medir.

Depoorter, però, a principi dels anys 80 del segle XX, va buscar un substitut amb la idea de tornar a impulsar la vela, ja que no tornava a ser operatiu. I va plantejar-li a Xavier Ribera, que abans d'acceptar, va parlar amb el president del Club, Enric Llagostera, que ho va veure bé, encara que també va integrar-lo a la junta del Club Nàutic. Ribera, fill de Francesc Ribera, soci del Club, va començar a relacionar-s amb el club l'any 1971, a través d'uns cursets de vela. Durant la seva presidència, Ribera va comptar amb diversos gerents per

administrar la vela. Aquestes van ser Marc Moner, Juan Antoni Ruiz, Pere Sarquella i Anna Cuixart, que és l'actual. Cuixart va comptar algun temps amb el suport de Carles Palomares.

A part de president del Club de Vela, Ribera va anar agafant més responsabilitats dins del Club Nàutic. Així de vocal va passar a secretari i, posteriorment, a vicepresident. Davant això, va decidir el 2007, després de 24 anys exercint la presidència de la vela, traspasar-la. Així, aprofitant la presentació de la XXXII edició de la Christmas Race, es va fer públic el relleu a la presidència del Club de Vela, que va recaure en la persona de Miquel Aviñó, un palamosí molt relacionat amb el món marítim. Tot i el relleu, Ribera sempre s'ha manifestat partidari de la reunificació del Club de Vela i del Club Nàutic, en considerar que les dues entitats es necessiten mútuament.

### **Presències reials**

La tarda del 29 de juny de 1984 va arribar al Club Nàutic el iot Giralda, a bord del qual navegava el seu propietari, Don Joan de Borbón, comte de Barcelona i pare del rei Juan Carlos I. El iot va atracar a dos quarts de vuit del vespre, on ja feia estona que l'esperaven les autoritats locals i de la pròpia entitat. El comte de Barcelona es va deixar fotografiar, però no va concedir cap entrevista, ja que venia a descansar.

Aquesta és l'única estada del pare del rei Juan Carlos, el qual sí que no ha passat mai pel Club. Hi ha constància que el dia 20 de març de 1975, els actuals Reis d'Espanya, Juan Carlos i Sofia, van creuar Palamós amb el seu vehicle, un Mercedes, quan anaven de Palafrugell a s'Agaró.

Qui sí que han estat diverses vegades a Palamós i, en concret, al Club, han estat dos dels tres fills dels Reis espanyols. En concret, la infanta Cristina i el príncep Felip. En ambdós casos, per participar en la regata Christmas Race, encara que mai van actuar-hi tots dos, com a components de l'equip preolímpic espanyol de vela.

La infanta Cristina va participar per primera vegada a la Christmas Race de l'any 1985, on es va obrir la prova a totes les classes olímpiques. La infanta va participar en la classe 470 femení amb Victòria Fumado. Al final de la competició, Cristina de Borbón va rebre un guardó com a premi a la simpatia. Davant aquesta visita, el Club va decidir fer-la soci d'honor de l'entitat, cosa que va acceptar la casa reial a principi del 1986.

I la infanta va tornar a venir a la Christmas Race de 1986, on també va venir la seva cosina Alèxia de Grècia. En aquesta ocasió, Cristina de Borbón i Victòria Fumado van quedar dotzenes. L'any 1987 va venir dues vegades. La primera, durant el mes d'agost, per entrenar-se de cares al campionat d'Europa que es feia a Suècia. I també va comptar amb la seva cosina. I la segona, per la Christmas Race, on amb Victòria Fumado van acabar en la posició 25.

L'any 1988, els organitzadors de les Christmas Race van intentar que tornés novament la infanta Cristina, però acompanyada del seu germà Felip. No va ser possible. I Cristina de Borbón, tot i venir novament per quarta vegada consecutiva, finalment no va participar a la prova en no trobar-se bé.



I l'any següent, els dos fills dels Reis d'Espanya sí que van participar junts, però ho van fer a la Carnaval Race de Platja d'Aro. I aquell mateix any, el príncep espanyol va participar, per primer cop, a la Christmas Race de Palamós. Però no pas la seva germana, que estava als Estats Units fent un curs de post-graduats en Ciències Polítiques.

El príncep Felip va competir en la classe Soling, formant equip amb Fernando León -que era el patró- i Luis Vázquez. L'equip del fill del rei d'Espanya va acabar en cinquena posició. I el jove príncep va tornar a participar en la regata palamosina de l'any següent, la de 1991, acabant en el lloc tretzè.

### **Juan Antonio Picardo Bertran**

Juan Antonio Picardo va entrar a la junta del Club Nàutic Costa Brava com a vocal el 1975, sota la presidència d'Enric Coma-Cros. I aquest en deixar-ho, el 1977, va decidir encapçalar una candidatura per ser president. Però, per primer cop, es va presentar una segona candidatura, encapçalada per Francesc Llagostera, que era el vicepresident amb Coma-Cros, que va guanyar. Tot i això, es va fer una junta amb la presència de persones de les dues llistes. I Picardo va convertir-se en el comodor de la nova junta, ratificada en l'assemblea del 17 de desembre de 1977.

L'any següent, Picardo va ser un dels tres vocals, juntament amb Josep Maria Mata i Ignasi Vila, del Club de Vela Palamós. I l'any 1983 va ser elegit el representant del Club Nàutic Costa Brava i del Club de Vela Palamós a la Comissió Pro Jocs Olímpics 92. L'objectiu era clar, mirar que Palamós fos la seu de la vela de Barcelona 92.

Picardo, finalment, va aconseguir la presidència l'any 1986, substituint a Francesc Llagostera. I l'any 1994, Picardo, que va ser reelegit president, va recuperar els llibres d'actes del Club. En aquesta junta hi havia Ramon Sanllehí (vicepresident), Antonio Sánchez (comodor), Xavier Ribera (secretari), Josep Maria Ribas (tresorer), Eduardo Vílchez (comptador) i els vocals Carlos de Cendra, Valentino Pascucci i Ramon Pou.

I quatre anys més tard, Picardo va descartar presentar-se a la reelecció i va proposar com a president de l'entitat per un de Palamós, Josep Maria Ribas, que va presentar dins de la seva llista membres de la junta existent, com Ramon Sanllehí, Antonio Sánchez-Blanco, Xabier Ribera, Valentino Pascucci, Arturo Fustero i Francisco Castillo. La nova junta presidida per Ribas va acordar nomenar Picardo soci honorari del Club.

### **Duana, Capitania, Moll comercial...**

A part de qüestionar el seu creixement, el Club també ha vist com ha anat perdent terrenys aconseguits en diferents concessions administratives. Pèrdues provocades per les necessitats de les administracions, especialment de l'Estat, de tenir equipaments en aquesta zona de la Catifa. Així va veure reduït el seu espai davant la necessitat d'ubicar en aquesta zona el nou edifici de la Duana Marítima i la Capitania Marítima. Davant les peticions de l'Estat per tirar-ho endavant, els socis eren conscients que no tenien altre remei que

acceptar-ho.

Per tirar endavant el nou edifici de la duana, l'assemblea general del Club va acceptar el 21 de gener de 1980 desafectar una caseta de 68 metres quadrats. Un acord per asentiment, ja que l'entitat tenia una concessió a precari sense plaç limitat. I un any més tard, l'Estat va demanar part de la zona que ocupaven les drassanes Tinos, que es van haver de fer de bell nou en una finca del costat. L'edifici, que mentre es construïa alguns estrangers es pensaven que era una sinagoga, per la seva forma, es va fer davant el fort impulsa del trànsit portuari arran de l'empresa italiana Merzario. La inauguració es va fer el primer de març de 1980 i va comptar amb la presència del governador general de Catalunya, Joan Rovira Tarazona, a part d'altres autoritats, amb l'alcalde Joan Parals.

I als anys noranta va sorgir una nova necessitat, arran de l'aparició de les capitànies marítimes, que substituïen el poder militar a la zona, ja que es va decidir emplaçar-la a Palamós, a la zona de la Catifa. Palamós comptava fins llavors amb una Comandància de Marina, però el canvi i la descentralització, ja que deixava de dependre de Barcelona, tampoc ha permès, fins ara, que les embarcacions del litoral gironí tinguin matrícula pròpia. La Capitania Marítima de Girona, com a administració, es va crear el 20 d'octubre de 1992, convertint-se en la primera de l'Estat espanyol. I el seu edifici, que va costar 160 milions de pessetes i es va construir sobre un solar de 782 metres quadrats, va ser inaugurat oficialment el 9 d'abril de 1995 pel ministre d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient, Josep Borrell. La primera pedra de la capitania va anar a càrrec de Maria Antònia Macià, dona del president de la Generalitat Josep Tarradellas.

I la Generalitat també li ha demanat terrenys, encara que no pas amb la proporció de l'Estat. Ports de la Generalitat va demanar permís per ocupar part dels jardins del costat del vial de l'escullera que dóna accés al moll comercial. L'assemblea de socis renuida el 9 d'abril de 2005 va donar permís per aquesta ocupació, on s'hi va construir una caseta de vigilància.

## **Palanques definitives**

A finals de la dècada dels anys 80, la junta de Picardo va decidir retornar a ubicar la secretaria del Club al seu lloc d'origen. Així, es va fer una derrama entre els socis per adequar el saló dels socis que hi havia al costat del restaurant i vestidors com a nova secretaria de l'entitat. Es va decidir així deixar els baixos de l'edifici de davant el Club, que ara ocupa les oficines del Club de Vela, i tornar a dins les instal·lacions, pensant que així es milloraria el servei als socis, donant més agilitat a les necessitats dels socis. Al mateix temps, el canvi d'emplaçament de la secretaria va servir per arranjar els vestidors i la teulada de tot l'immoble.

Durant els anys 90, es van produir dos grans canvis important dins de les instal·lacions. Per una banda, el tema de la concessió administrativa d'ocupació dels terrenys per part de Ports de la Generalitat, ja que eren temporals, renovables anualment, i volien que fossin definitives en un temps. La concessió afectava tant la superfície de terra com d'aigua, a part del recinte

i els pantalans. Es va acordar per decret, l'any 1995, unificar les concessions de la totalitat dels espais ocupats fins al mes d'agost del 2018.

Per l'altra, que també anava lligat a l'anterior, el tema de concessió, de la possibilitat de poder modernitzar els pantalans existents amb una capacitat per a 255 amarraments.

Per poder fer aquesta nova actuació, com també altres millores de les instal·lacions, es va demanar una nova derrama als socis de 75.000 pessetes. El projecte preveia la construcció de 4 pantalans flotants fixos de fomingó sobre pivots clavats al fons marí, a part de canviar la instal·lació elèctrica, canviar la tanca i diverses obres a terra. Tot el projecte va pujar finalment a 157 milions de pessetes, dels quals, la major part, més de 110 milions, era per a les noves passarel·les. Els nous pantalans es van adjudicar a l'empresa Marina System Ibérica SL, de Barcelona, que els va executar durant el 1996. I durant el 1997 es va millorar la palanca adossada a l'escullera, fent-la més ampla i instal·lar els serveis d'aigua i electricitat, com també totes les actuacions de la zona de terra.

Per cobrir totes aquestes despeses de les palanques, els socis van pagar segons l'eslora del vaixell, anant dels 319.000 per una embarcació de 4 metres als 4 milions de pessetes per una de 25 metres. La reforma de totes les instal·lacions es va inaugurar oficialment el 4 de maig de 1997, amb la presència del ministre de Foment, Rafael Arias Salgado.

## **Josep Maria Ribas Poch**

Josep Maria Ribas va accedir a la presidència del Club Nàutic Costa Brava el 1998, després que Picardo, que va descartar presentar-se a la reelecció, va apostar per ell, un veí de Palamós. I el mes de juny, Ribas va presentar la seva junta: Francisco Castillo (secretari), Antonio Sánchez (tresorer), Ramon Sanllehí (vocal de personal, serveis nàutics i obres), Eduardo Vílchez (vocal de piscina i restaurant), Arturo Fustero (vocal de relacions públiques) i Xavier Ribera i Valentino Pascucci (vocals del Club de Vela Palamós). I la seva primera acció com a nou president va ser recuperar la festa social, que es fa a l'estiu. I en la nova reedició del sopar es va aprofitar per fer un homenatge a l'expresident Juan Antonio Picardo.

Els primers canvis de la junta de Ribas van tenir lloc el 2002, quan Antoni Sánchez va ser nomenat vicepresident i va entrar a la junta Josep Mallorquí com a vocal de relacions públiques, igual que Fustero. Pascucci va deixar de ser vocal de vela per ser de relacions públiques i Sanllehí, serveis.

L'any 2003 van haver-hi dos canvis importants. Per un costat, el mes de juliol, va morir Ramon Sanllehí, que durant molts i molts anys va estar treballant des de la junta pel Club. I dos mesos més tard, va dimitir Antonio Sánchez. La marxa de Sánchez va provocar que Ribera ocupés la vicepresidència i que entrés Ignasi Vila per fer-se càrrec de l'àrea de la tresoreria. Poc després va morir Fustero. La junta es va renovar el 2006, i estava formada per Josep Maria Ribas (president), Xavier Ribera (vicepresident), Ignasi Vila (tresorer), Francisco Castillo (secretari) i els vocals Josep Mallorquí, Valentino Pascucci,

Eduardo Sallés i Eduardo Vílchez.

## **Centre d'Alt Rendiment de Vela**

La remodelació de les instal·lacions del Club va tornar a posar a debat, al llarg de 1997, el tema de les diferències entre el Club Nàutic Costa Brava i el Club de Vela Palamós, presidit per Xavier Ribera, també membre de la junta del Club Nàutic. I mentre algú defensava separar les dues entitats, Ribera era partidari de reunificar les dues entitats. El 1998 es va plantejar que els socis de la vela i la seva gestió anés a càrrec del Club Nàutic. El 1999, però, la junta del Club Nàutic va descartar integrar els socis de la vela al Club, però obligant-los a pagar per guarda les seves embarcacions. I el 2003 es va plantejar estudiar la integració de la vela dins l'administració del Club Nàutic. Però no s'ha fet.

Paral·lelament al Club de Vela Palamós i a l'antiga Escola Nacional de Vela de la Federació Espanyola, la Generalitat de Catalunya va plantejar el 2000 crear a les instal·lacions del Club un Centre d'Alt Rendiment Internacional de Vela. Els objectius del centre eren promoure la formació de la vela, millorar i entrenar esportistes d'alt nivell amb caràcter internacional, fomentar les competicions de vela internacionals, investigar mètodes per millorar el rendiment dels regatistes; construir un camp d'experiències d'alt rendiment esportiu i generar una imatge de la vila de Palamós com a lloc privilegiat per al món de la vela.

L'edifici, de planta baixa i pis, es plantejava a l'espai que ocupa la sala d'actes, vestidors i el cobert, que fa uns 500 metres quadrats. El projecte preveia a la planta baixa mantenir els serveis del Club Nàutic, però amb la possibilitat de poder fer-los servir, especialment la sala d'actes o els vestidors. A la planta pis, es preveia uns camarots per a 24 persones, sala de comunicacions, sala del navegant i biblioteca, dues aules per a 30 alumnes cadascuna i una sala d'audiu de 200 metres quadrats. La planta pis feia 710 metres quadrats útils. Sense oblidar també un hangar magatzem i la zona de varada i escar.

L'assemblea del Club, en reunió extraordinària celebrada el 6 d'octubre del 2001, va aprovar el projecte i també integrar-se, Club Nàutic i Club de Vela, dins de l'associació del centre, que seria l'ens gestor, on també hi hauria la Federació Catalana. La Generalitat, que aportava 50 milions de pessetes. Però els socis tenien els seus dubtes, ja que tenien por que acabessin assumint el deute que es generés.

El projecte no ha tirat endavant. Cosa que sí que ha passat, des del 2003, amb el projecte d'escola de vela a l'hivern amb l'Ajuntament de Palamós, que permet als joves escolars conèixer el món de la vela.

## **L'administració del Club**

El gran canvi en la gestió del Club Nàutic Costa Brava va venir amb la creació de la figura del gerent. Era un dels tres objectius que es va marcar el president Ribas el 2002 en renovar el càrrec: la professionalització de la

gestió del Club amb un gerent. I Ribas va optar per aquest càrrec en la figura d'Antonio Sánchez Blanco, que era soci, propietari d'embarcació i exdirectiu, amb una llarga experiència empresarial. Sánchez, que va deixar el càrrec de tresorer la tardor del 2003, va ocupar-se de la gerència del centre a partir del primer de maig de 2004, cinc mesos abans que plegués Loreto Buxó, que va ser la secretaria d'administració de l'entitat des de l'any 1978. I al mateix temps, la junta va decidir que Albert Gràcia fos el contramaestre del Club. L'estiu del 2004 es va buscar ja una nova secretària, que va recaure en la persona de Maria José Giménez. I des de fa un temps, Giménez compta amb el suport de l'administrativa Emma Mir, que està entre juny i setembre.

Abans del gerent, la gestió de l'entitat era portava directament pels membres de la junta directora. Encara que abans, aquesta tasca l'havia portat molt directament Manuel Albalat. Tot i ser el secretari del Club, Albalat va ser una persona que va gestionar la tasca de la junta, fent una gran tasca per tirar l'entitat endavant.

## **El personal del Club**

El primer mariner del Club va ser Vicenç Martí, pescador i gran coneixedor del mar. I ben aviat va anar creixent el nombre de personal, fet que va provocar que entrés Miquel Doutres, arribant a treballar durant tot l'any a partir de 1965. I Doutres va comptar amb un mariner. El 1967, Doutres va convertir-se en el comodori de la junta del Club, fent-se càrrec de tot el tema de la marineria.

El 1966, la junta del Club va decidir que els mariners anessin uniformats, amb pantaló texà i camiseta marinera. I aquell mateix any també es va decidir que el sereno, Sebastià Núñez, també fes la feina durant tot l'any, amb l'objectiu d'evitar robatoris dins de les instal·lacions.

L'any 1968 hi ha constància de la presència d'Elsa Gubert com a secretària administrativa de l'entitat. I deu anys més tard apareix Loreto Buxó, que va ocupar el càrrec fins al 2004. Un any abans va deixar també la secretaria Myriam Sanllehí, filla del membre de la junta Ramon Sanllehí.

L'any 1978, a part de Buxó, també apareix Fernando Sánchez, que va acabar fent-se càrrec de la marineria, en substitució de Doutres. Després de Fernando Sánchez, el nou responsable dels mariners va ser el seu fill Josep Sánchez, encara que va estar-hi poc temps. I amb la seva marxa, el 1999, el nou responsable de marineria va recaure en la persona d'Albert Gràcia, que va començar de ben jove a l'entitat fent de mariner de la mà del seu pare, Miguel Gràcia Fernández. Miguel Gràcia es va jubilar el mes de febrer de 2005, essent el primer mariner en fer-ho i, a més, essent l'empleat que ha treballat més anys en el Club.

## **Projectes de futur**

La darrera gran actuació que s'ha fet al Club, enllestida aquest 2008, ha estat la construcció de sis nous amarradors, a part d'una reordenació de l'espai, que va comportar l'eliminació dels Mollets. El projecte, encarregat a l'empresa

Enigest el 2006, va consistir en reduir l'espai de pas entre la piscina i el mar, guanyant així 6 amarradors, però també instal·lar una nova grua, col·locar una passarel·la flotant, una rampa d'obra nova, adaptació de l'esplanada i recollida de residus. Les obres del projecte, amb un cost de 699.412 euros, es van iniciar el 15 d'octubre del 2007 i es va allargar en el temps davant l'aparició de roca.

La superfície enderrocada que passava a formar part del mirall d'aigua era de 577,74 metres quadrats, mentre la superfície construïda a l'aigua, passant a ser zona de terra, era de 42,72 metres quadrats. Amb aquesta darrera actuació, es tancava la concessió de Ports en 16.158,21 metres quadrats de zona terrestre -dels quals uns 8.000 corresponen a zona de magatzems coberts- i 15.719,42 metres quadrats de zona d'aigua.

Abans es van fer petites accions de millora de les instal·lacions, com van ser la col·locació de càmares per vigilar els diferents espais de l'entitat o establir un sistema amb fils penjats per evitar la presència dels gavians per les embarcacions. Sense oblidar l'actuació feta el 2004 de cares a adaptar el Club a la normativa de residus i abocaments.

Però la junta directiva del Club té més projectes sobre la taula per continuar millorant les instal·lacions de l'entitat. Avui dia, l'entitat té dos projectes en estudi: l'ampliació de l'edifici amb una planta pis i la construcció d'una marina seca. L'ampliació de l'edifici social amb una planta pis, que estava previst en el projecte inicial, el de 1966, es va plantejar en l'assemblea ordinària del 26 d'abril de 2003. Per ara, no hi ha res concretat. Com tampoc amb el tema de la marina seca, que ha estat proposada directament per Ports de la Generalitat el 2005. Sobre aquest projecte, però, la junta té el seus recels, ja que la duració actual de la concessió, que acaba el 2018 fa que sigui poc viable.

## **Socis**

El primer soci del Club va ser el president de l'any 1958, Conrad Walter Hermann, que tenia la seva residència al número 20 del carrer Santa Bàrbara de Palamós. I el següent, fins arribar al número deu, Josep Bofill, de Palamós; Carles Usandizaga, de Barcelona; Fèlix Ribera, de Palamós; Josep Matas, de Palamós; Santiago Soler, de Barcelona; Manuel Albalat, de Palamós; Joan Casas, de Barcelona; Celestí Pallí, de Barcelona, i Bruno Pedrabisi, de Palamós. El número 11 el tenia el que havia estat el primer president de l'entitat, Antonio San Roman, amb residència a Palamós

El primer estranger associat va ser el nord-americà John Y Millar, que tenia el número 17. Davant seu hi havia Narcís Vila, Ramon Sanllehí, Enric Coma-Cros, Robert Palet, Esteve Mauri. Millar era diplomàtic i tenia la casa vermella que donava a la Catifa i que va llogar els estius de 1960 i 1961 a l'escriptor Truman Capote, que ja coneixia Palamós ja que va hospedar-se abans a l'hotel Trias.

La relació de socis és la següent: