



Facultat de Nàutica de Barcelona

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

Llicenciatura en Nàutica i Transport Marítim

Projecte Final de Carrera

ESTUDI DEL TRÀFIC DE CREUERS I FERRIS AL PORT DE PALAMÓS

Autor: Carles Blanch i Pujol

Director: Dr. Jesús E. Martínez Marín

Octubre 2011

AGRAÏMENTS

Als meus pares, Josep Maria Blanch i Anna Pujol, per tot el suport que m'han donat durant els cinc anys de carrera i també per a l'elaboració d'aquest Projecte Final de Carrera.

Vull donar les gràcies i destacar la importància d'haver pogut mantenir converses amb responsables dels sectors implicats en el tràfic, tant de creuers com de mercaderies. Així doncs, el meu agraïment a: Alex Pares Templer, Port Manager del port de Palamós; David Sánchez i Vencells, Secretari de la Cambra de Comerç de Palamós; Sílvia Romero Quesada, Tècnica de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de Palamós, i René Matas, Consignatari de Matas, S.L, Amb tots ells he mantingut converses o intercanvi de correus que m'han permès aclarir molts aspectes de la meva recerca sobre el port de Palamós.

Al director del PFC, Jesús E. Martínez, que va acceptar dirigir aquesta recerca i m'ha aportat els seus consells durant tot el procés.

A la família Marull per deixar-me consultar part del seu fons documental i fotogràfic al voltant de la història del port.

ÍNDIX

Introducció	1
1. Evolució històrica del port de Palamós	4
1.1. Fundació i desenvolupament del port de Palamós	4
1.1.1. Els precedents i la fundació de la vila i port de Palamós	4
1.1.2. Palamós com a punt d'enfrontaments bèl·lics i de pirateria	6
1.1.3. Els segles XVIII i XIX: la revolució de la indústria surotapera	10
1.2. Desenvolupament del port de Palamós durant el segle XX i fins l'actualitat	14
1.2.1. Les noves infraestructures	14
• La construcció del port nou	14
• La construcció del port actual i les discrepàncies entre els sectors involucrats	16
1.2.2. El tràfic comercial	22
• Les vicissituds i esplendors fins als anys 60	22
- Característiques generals del tràfic portuari	22
- El tràfic nacional de cabotatge	24
- El tràfic internacional	26
• La nova etapa comercial del port	27
2. Característiques i evolució estadística del tràfic de creuers a nivell internacional	34
2.1. Concepte i tipus de creuers	34
2.2. Les principals companyies de creuers	42
2.2.1. Carnival Corporation & plc.	43
2.2.2. Royal Caribbean Cruises Ltd	45
2.2.3. Genting Hong Kong	46
2.2.4. Altres companyies de creuers	47
2.2.5. Vaixells encarregats o en construcció	49
2.3. Nombre i perfil dels creueristes a nivell global	51
2.4. Les principals destinacions a part del Mediterrani	57
2.4.1. Dades globals	57
2.4.2. El Carib	59
2.4.3. Europa	63
• Costa oest d'Europa	68
• Regne Unit i Irlanda	71
• Islàndia, illes Fèroe i Noruega	72
• El mar Bàltic	74

2.4.4. Bahames	77
2.4.5. Alaska	78
2.4.6. Oest de Mèxic	83
3. El port de Palamós com a destí de creuers dins del mar Mediterrani	87
3.1. El Mediterrani, el segon destí creuerístic del món	87
3.2. El gran creixement del port de Palamós com a destí creuerístic	96
3.2.1. Els anys previs a l'inici de l'activitat regular com a port de creuers	96
3.2.2. Anys 1999 – 2005	98
3.2.3. Any 2006	100
3.2.4. Any 2007	102
3.2.5. Any 2008	104
3.2.6. Any 2009	107
3.2.7. Any 2010	110
3.2.8. Any 2011	112
3.2.9. Dades globals	115
4. Anàlisi econòmica, turística i de futur del port de Palamós com a terminal de creuers	130
4.1. El potencial turístic de Palamós i el seu <i>hinterland</i>	130
4.1.1. Els atractius turístics de Palamós i els seus voltants	130
• Platges, cales i el camí de ronda	131
• Els restaurants i els bars de tapes	132
• El comerç	133
• El Museu de la Pesca i l'Espai del Peix	133
• La ruta Truman Capote	134
• Altres atractius turístics	135
4.1.2. Atractius turístics fora de Palamós	136
• Els espais que recorden Salvador Dalí	138
• La ciutat de Girona	139
• Poblacions i indrets amb història	140
• Tossa de Mar i Lloret de Mar	143
• Barcelona	144
• Altres activitats turístiques	145
4.1.3. Opinió i tendències dels creueristes	146
4.2. Impacte econòmic de l'activitat creuerística	152
4.2.1. Impacte econòmic a nivell portuari	157
4.2.2. Impacte econòmic a nivell turístic	163
4.3. Els reptes de futur del port de Palamós com a destí creuerístic	176

4.3.1. La saturació del port i les possibles alternatives	176
4.3.2. La futura marca de Creuers Costa Brava	182
4.3.3. Palamós com a <i>home port</i>	184
4.3.4. La importància de la frontera Schengen	185
Conclusions	190
Sigles i acrònims	195
Bibliografia	197
➤ Capítol 1	197
Webgrafia	197
➤ Capítol 1	197
➤ Capítol 2	200
➤ Capítol 3	208
➤ Capítol 4	218
Annex: Temporades de creuers al port de Palamós	226

INTRODUCCIÓ

Aquest Projecte de Final de Carrera (PFC) pretén, d'una banda, fer un estudi i una anàlisi de la situació a nivell global del tràfic de creuers, i, de l'altra, investigar la repercussió que ha tingut l'arribada d'aquest tipus de vaixells en un dels ports del litoral català, Palamós. Efectivament, aquest port ha sabut aprofitar el bon moment que viu el sector creuerístic, amb una xifra de passatgers que no para d'augmentar, any rere any, fins a situar-se en valors cada cop més propers als 20 milions de creueristes a nivell mundial.

El mercat de creuers, a causa del creixement continu en nombre de passatgers, necessita trobar noves destinacions, allunyades de les opcions tradicionals, com era, fins fa molt pocs anys, tota la zona del Carib. Així doncs, ports del Mediterrani, del nord i oest d'Europa, o de la costa del Pacífic mexicà s'han anat imposant i han consolidat la seva posició dintre del mercat de creuers, que s'ha obert, fins i tot, a nous mercats a Sud-amèrica o a l'Extrem Orient.

Dintre de totes aquestes grans destinacions, les companyies de creuers necessiten descobrir ports nous per tal de poder sorprendre els seus clients habituals. Per aquest motiu, Palamós ha pogut començar a consolidar-se com una destinació creuerística en el Mediterrani. De fet, el port va ser, segons les dades de MedCruise publicades l'any 2009, el segon d'aquesta associació que més havia crescut en la darrera dècada. Un creixement tan espectacular que ha provocat que, si fa 10 anys l'arribada de creuers es visqués des de la població com una anècdota, ara ja s'ha convertit en una estampa habitual veure aquests vaixells amarrats a les instal·lacions del port.

La presència de creuers no ha estat aliena a la polèmica, cosa molt habitual en poblacions relativament petites com ara Palamós (18.161 habitants, l'any 2009), on la proximitat del nucli de la vila al port fa que els habitants se'l sentin molt seu. Així doncs, des de l'arribada dels primers creuers, ha estat tema de controvèrsia i debat, sobretot, si l'economia local es beneficia directament del pas dels creuers. Per tal d'augmentar, sobretot en temps de crisi mundial, el rendiment econòmic, s'ha plantejat la necessitat d'ajustar els horaris comercials als de la permanència dels vaixells i també l'interès per aconseguir que els creueristes es quedin a la població en lloc de marxar, majoritàriament, a fer les excursions que els porten a fora. És lògic que els habitants de poblacions amb tradició marinera, amb vocació turística i amb un port tan proper al nucli poblacional, no restin indiferents als canvis que es puguin produir amb l'arribada d'un nombre important de població forastera, a diferència, per exemple, de

ports ubicats en ciutats com Barcelona, on es podria afirmar que molta gent viu d'esquena al mar perquè n'estan físicament allunyats.

La polèmica i debat entorn del port de Palamós ja es ve produint des d'abans de l'arribada dels creuers, principalment, des dels anys 60 del segle passat, quan la nàutica d'esbarjo i esportiva i la pesca es van començar a imposar i van començar a conviure amb l'activitat portuària tradicional: el tràfic de mercaderies. Finalment, als anys 80 es va arribar a una solució que, tot i que sempre des d'alguns sectors no es va veure com la millor, va aconseguir separar les tres activitats presents en el port: la pesca, el tràfic comercial, i la nàutica d'esbarjo i esportiva.

Fins a l'arribada dels creuers, Palamós es pot dir que era i és coneguda per la seva famosa Gamba de Palamós; les grans platges que hi ha dintre del seu terme municipal; els paratges naturals dels que un pot gaudir en qualsevol època de l'any i la celebració de regates de vela com ara la *Christmas Race*.

Ara, amb l'arribada dels creuers, el port ha tornat a ser publicitat en tots els mitjans de comunicació, i la població local, ben informada de quan arriba un creuer o quants passatgers porta, contempla l'estampa dels vaixells amarrats, des del Passeig del Mar o des del bell mirador de la Plaça Murada, punt estratègic per contemplar una panoràmica de la badia que alberga el bell port.

Així doncs, amb les escales de creuers s'ha obert una nova etapa en la història del port. La seva presència afecta sobretot el tràfic de mercaderies, i és cada cop més habitual que els mercants i els creuers hagin de compartir el mateix moll, la qual cosa pot generar problemes de saturació i discussió sobre la conveniència d'apostar decididament pel sector turístic enfront del mercantil, o a la inversa.

Tots aquests aspectes apuntats, viscuts, a més, en primera persona per tenir una vinculació familiar amb la vila, m'han interessat i apassionat a l'hora de fer aquest PFC que pretén resoldre o, com a mínim, disposar de més elements de judici sobre quina és la situació actual del port i quins han de ser els camins que en un futur s'han d'emprendre.

Ens ha semblat imprescindible que el treball comencés repassant la història del port que és, alhora, la del poble, que podríem dir que té una vocació marinera imposada, gairebé, per la seva situació geogràfica. L'enclavament va ser durant els seus primers 400 anys, sobretot, un punt on va predominar l'activitat militar, mentre que, a partir del segle XVIII i ja sobretot en el segle XIX i primera meitat del XX, l'activitat comercial, amb el suro com a gran protagonista, va anar guanyant terreny. En aquest mateix primer capítol es repassa quina és la situació actual del tràfic de mercaderies.

A continuació analitzem la indústria creuerística a nivell global, des dels diferents aspectes: tipus de passatgers, duració dels viatges, evolució de la flota dels vaixells de creuers, etc. Es farà una especial atenció a les principals destinacions creuerístiques a part de les del Mediterrani i es veurà quina és l'evolució que estan patint i a quines situacions o problemes han de fer front zones com Alaska o l'oest de Mèxic, amb regulacions mediambientals i problemes de seguretat, respectivament.

En el tercer capítol es fa l'anàlisi del Mediterrani com a destí creuerístic per, posteriorment, comentar quina ha estat l'evolució de Palamós dintre d'aquest mercat, des de l'arribada esporàdica dels primers creuers, fins a convertir-se en un punt consolidat enmig d'una ruta amb gran concentració de tràfics amb ports com Barcelona o Palma de Mallorca. Per tant, hi ha un repàs de totes aquelles accions que s'han anat emprenent per ajudar a consolidar aquest creixement. Finalment, en aquest mateix capítol, es presenten estadístiques globals per entendre millor les característiques dels creuers que arriben a Palamós: estacionalitat, tipus de companyies, nombre de passatgers i nacionalitat, etc.

En l'últim capítol, es descriuen les principals destinacions turístiques al voltant de Palamós, fins les que estan situades en un radi que s'estén fins a Barcelona pel sud i Figueres, amb el Teatre – Museu Salvador Dalí, pel nord. En el mateix capítol hi ha una anàlisi econòmica de la indústria dels creuers i el rendiment que en treu Palamós, diferenciant l'impacte econòmic que suposa l'arribada de creuers per a la comunitat portuària, els comerciants i els enclavaments turístics. S'acaba aquest últim capítol explicant els principals reptes de futur del port en relació amb el tràfic de creuers, i es fa especial referència als possibles problemes de saturació per la compaginació d'aquest tràfic amb el de mercaderies.

1. EVOLUCIÓ HISTÒRICA DEL PORT DE PALAMÓS

1.1. FUNDACIÓ I DESENVOLUPAMENT DEL PORT DE PALAMÓS FINS AL SEGLE XX

1.1.1. ELS PRECEDENTS I LA FUNDACIÓ DE LA VILA I PORT DE PALAMÓS

Abans del naixement de l'actual port i vila de Palamós, hi hagueren, a les seves rodalies, alguns nuclis de població. Un dels més importants i pioners va ser el conegut com a poblat ibèric de la Punta de Castell (VI aC - I dC), ubicat sobre un promontori al nord de la platja que porta el mateix nom i que es troba a uns 7 km. del nucli urbà de Palamós. Els ocupants de l'assentament, els coneguts com a indigets, van tenir una activitat comercial marítima molt limitada, amb contactes amb Emporion (Empúries) i Massàlia (Marsella), que eren els grans nuclis grecs que focalitzaven el comerç tant marítim com terrestre. Pel que fa a l'activitat pesquera, es limitava als estanys litorals.



Figura 1.1. Promontori on està ubicat el poblat ibèric de la Punta de Castell

Font: Fotografia de l'autor

L'arribada dels romans a l'Empordà al segle III aC coincideix amb el declivi del poblat i amb la fundació de diverses viles i la construcció de cases aïllades al llarg de la costa i les zones de cultiu. Tot i que s'activa un comerç de cabotatge que permet exportar els

excedents de les vinyes i oliveres, no hi ha cap indicatiu que apunti a l'existència d'un enclavament portuari a l'entorn de Palamós. És possible que també es desenvolupés una activitat pesquera al llarg de la costa basada en les tècniques utilitzades per grecs i romans.

A causa de l'ocupació dels francs durant l'Alta Edat Mitjana, es va formar una estructura de poder monopolitzada pels senyors feudals, les cases comtals i els monestirs. En l'entorn més proper al que seria la vila i port de Palamós trobem dues parròquies, la de Santa Eugènia de Vila-romà, ubicada actualment dintre del nucli urbà de Palamós, i la de Sant Mateu de Vall-llobrega, a 7 km.. El territori ocupat per aquestes parròquies es dividia en diversos senyorius feudals, els principals dels quals eren el castell de Vila-romà (Vall-llobrega), el del monestir de Sant Feliu de Guíxols, el del castell de Sant Esteve del Mar (platja de la Fosca, a 4 km. de Palamós) i el senyoriu d'Aguilar. La immensa majoria de la població vivia en masos i els pocs pobles i ports que hi havia estaven en zones especialment protegides.

En aquest context es produeix el naixement del port reial i la vila de Palamós durant el regnat de Pere el Gran, III d'Aragó, I de Sicília, I de València i II de Barcelona (València, 1240 - Vilafranca del Penedès, 11 de novembre del 1285), casat des de l'any 1262 amb la princesa Constança de Sicília. Durant el regnat del seu pare, el rei Jaume I el Conqueridor (Montpellier, 1 de febrer de 1208 – València, 27 de juliol de 1276), la corona catalano-aragonesa va viure un moment d'expansió polític, econòmic i militar amb les conquestes de Mallorca i València. És per aquest motiu que es va veure la necessitat que la corona disposés d'un port reial a la part nord de Catalunya, ja que l'únic que estava sota la seva jurisdicció, el de Torroella de Montgrí, va quedar inutilitzable a causa de les aportacions de sorra del riu Ter.



Figura 1.2. **El mas fortificat de Vilanova de la Pietat ubicat al terme municipal de Palamós**
Font: La web de Sant Joan de Palamós. Las Torres. A: *La web de Sant Joan de Palamós* [en línia].
[Consulta: 10 juliol 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/nXtWVm>

Va ser ja durant el regnat de Pere el Gran que es va satisfer aquest desig i es va trobar l'enclavament en una rada anomenada *Palamors*, que va haver de ser comprada, l'any 1277, al castell de Sant Esteve del Mar que n'era el propietari. Al cap de dos anys, es va dictar la Carta Pobla, que consistia en una concessió feta, en aquest cas, pel sobirà del lloc, per tal d'atreure-hi habitants, oferint-los un lloc per a edificar una casa, disposar d'un ofici, la seguretat de persones i béns i el fet d'estar alliberats de les fortes càrregues impositives de l'època. A més a més, amb l'objectiu de fer més evident el seu domini respecte el territori feudal veí, Pere el Gran va crear la batllia reial de Palamós, que abraçava la pròpia vila i les parròquies de Vila-romà, Vall-llobrega i Calonge.

1.1.2. PALAMÓS COM A PUNT D'ENFRONTAMENTS BÈL·LICS I DE PIRATERIA

El port de Palamós es va convertir ràpidament en un punt estratègic. Prova d'això és que l'any 1285 va ser ocupat per una esquadra francesa per donar suport logístic a l'assetjament que el rei Felip III de França (Poissy, 3 d'abril de 1245 – Perpinyà, 6 d'octubre de 1285) estava duent a terme sobre Girona. Posteriorment, el setembre d'aquell mateix any, l'esquadra de Roger de Llúria (Scalea, Calàbria, ~1250 -

València, 17 de gener de 1305) va derrotar la francesa en la batalla de les illes Formigues, ubicades en el terme municipal de Palamós.

L'activitat comercial del port no va començar a ser patent fins ben entrat el segle XIV, gràcies, per una banda, a la desaparició definitiva del port de Torroella de Montgrí, i, d'altra banda, al fet que Palamós passés a ser el port de la ciutat de Girona en detriment del de Sant Feliu de Guíxols, que estava en mans del poder eclesiàstic. Així doncs, Palamós va sortir clarament beneficiada de l'enfrontament d'interessos existents entre l'abat de Sant Feliu i la ciutat de Girona. D'aquesta manera, la vila, que fins aleshores havia patit un creixement força lent, va començar a expandir-se i es va iniciar la construcció d'una església gràcies a la contribució-almoïna de tots els vaixells que passaven pel port.

No obstant això, el port de Palamós va continuar sent un enclavament militar que va patir els efectes de nombroses guerres. Exemples d'això en són el fet que fos punt de partida per a naus de guerra i comercials en les campanyes d'Itàlia dels reis Jaume II el Just (València, 10 d'agost de 1267 – Barcelona, 2 de novembre de 1327) i Alfons III el Benigne (Nàpols 1299 – Barcelona, 24 de gener de 1336), o que va ser, en la Guerra de les Remences (1462-1472), un punt estratègic per a les tropes que defensaven l'Empordà i la Generalitat enfront les realistes de Joan II (Medina del Campo, 29 de juliol de 1398 – Barcelona, 19 de gener de 1479), capitulant la població l'any 1471. Ja en el segle XVII, amb la construcció de la Ciutadella, la vila i el port es convertiren en un centre militar de gran importància.



Figura 1.3. El canó que formava part de l'artilleria de l'antiga Ciutadella. Actualment és un dels símbols del poble.

Font: Martí i Llambrich, Miquel; Carerach i Trias, Albert; Prohías i Fornos, Gerard; Sapena i Aznar, Carles. *Palamós, un privilegi*. 1^o ed. Ajuntament de Palamós, abril 1999.

Però, si per una cosa es va caracteritzar Palamós des del punt de vista bèl·lic, és per les incursions de nombrosos pirates al llarg de la seva història. Ja en el segle XIV es van produir els primers raptos de mariners, pescadors i, fins i tot, pagesos per part de naus algerianes, que els resolien les famílies pagant elevats rescats gràcies a la caritat. Serà però a finals del segle XV i començaments del XVI quan, coincidint amb la decadència del poder naval català, es van incrementar el nombre d'atacs pirates, produint-se, el setembre de 1543, el famós atac de la flota del turc Barba-rossa (Mitilene, Lebos, ~1465, Constantinoble, 1546), que va destruir completament la població i va dur a terme una autèntica carnisseria dels habitants que no van poder fugir. Aquell fet, sumat a la pesta i als forts endeutaments, van marcar la història de la vila durant els dos-cents anys següents.

A partir de la segona meitat del segle XVI, els atacs turcs van cessar en ser derrotats en la batalla naval de Lepanto (7 d'octubre de 1571) per l'anomenada Lliga Santa, sent els atacs més importants els de les naus mores provinents d'Alger. És per això que es va establir un servei de guaites en les diferents viles marineres de l'Empordà. Ja entrats en el segle XVIII, la Guerra de Successió (1702-14) va provocar que els anglesos passessin a controlar Gibraltar i Menorca, es fessin amos del Mediterrani

Occidental i s'afegissin les seves naus als actes de pillatge duts a terme per les algerianes. L'atac més important es va produir el 1742, quan dues galeres de guerra angleses van llançar un atac sobre el poble malmetent de forma considerable part de la població i els vaixells amarrats al port. En vista d'aquesta situació, es va decidir disposar dels serveis de corsaris, propis o estrangers, per tal de poder protegir la costa de forma més efectiva.

Des d'un punt de vista comercial, fins l'any 1494 el port de Palamós no va disposar d'un moll artificial, havent-se d'utilitzar fins aquell moment la rada natural existent, que protegia dels vents de tramuntana i llevant, però que era totalment ineficaç amb els de migjorn i garbí. De fet, són aquests vents els que han causat, fins més enllà de mitjans del segle XX, nombroses destrosses, tant en vaixells, amb diverses varades i naufragis, com a la població. Des de la construcció del citat moll artificial, van ser nombroses les ampliacions i reformes que es van dur a terme amb la intenció d'ampliar la capacitat del port i protegir-lo en la mesura del possible dels vents esmentats.

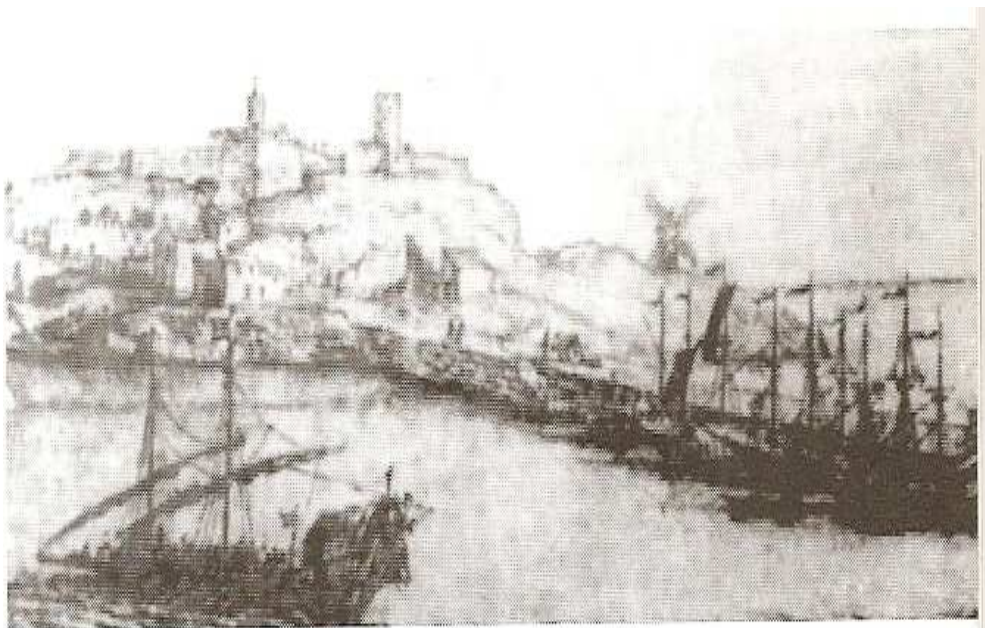


Figura 1.4. Fragment d'un dibuix de l'any 1609 on s'observa el port de Palamós.
Font: Trijueque i Fonalleras, Pere. *Breu recull de la història de Palamós*. 2ª ed. Palamós: Ajuntament de Palamós, 2006.

Les campanyes militars de la corona catalano-aragonesa van afavorir que les primeres rutes comercials arribessin fins a les costes de Grècia i Egipte. Un dels tràfics que va tenir més importància va ser el d'esclaus que podien ser obtinguts mitjançant campanyes de guerra, o bé eren capturats en petites escaramusses dutes a terme

pels vaixells comercials que recalaven al nord d'Àfrica. En alguns casos també se solien comprar esclaus asiàtics. Posteriorment tots ells eren venuts en el mateix port de Palamós a mercaders barcelonins o gent amb alts recursos econòmics de la mateixa població. Aquest tipus de tràfic es va mantenir durant els segles XV i XVI, fins que va quedar totalment abolit al segle XVII.

Pel que fa al tràfic de mercaderies, sembla clar que el port era un important centre de descàrrega de cereals, en especial el blat, amb l'objectiu de ser posteriorment distribuït per tota la zona en les èpoques de mancança. Altres comerços que podríem citar són els d'exportació i importació de vi o l'exportació de galda, planta que es conreava a Palamós i els pobles del voltant i que permetia obtenir un tint de color groc, i de peix salat en barrils cap al sud de França. Pel que fa a les mercaderies importades, la majoria d'elles tenien com a destinataris el mateix poble i les parròquies de Vila-romà i Vall-llobrega, totes elles sota control del batlle de Palamós.

1.1.3. ELS SEGLES XVIII I XIX: LA REVOLUCIÓ DE LA INDÚSTRIA SUROTAPERA

Durant segles, el port de Palamós no va destacar per moure un gran volum de mercaderies, sinó més aviat per ser un punt d'escala per a molts vaixells que anaven a Itàlia, sud de França i Barcelona. Va ser a partir de l'aparició de la indústria del suro, quan es va viure un veritable revulsiu a nivell comercial, social, demogràfic i urbanístic. A partir de l'any 1740 es produeix el naixement de l'ofici de taper i l'inici de la indústria *surotaper*. Al cap de vint anys trobem les primeres referències a exportacions de taps de suro i, ja a finals del segle XVIII, amb un 10% de la població dedicant-se a l'ofici de taper, neix el primer gremi d'aquest sector.

Va ser, però, al llarg del segle XIX, quan, tot i algunes èpoques de crisi com les provocades per les invasions franceses durant la Guerra del Francès (1808-1814) i la deixadesa i mal estat en que es trobava el port, es va produir el gran esclat d'aquesta indústria que donava feina, a la fi del segle, a més del 50% de treballadors de Palamós, fent que el port s'especialitzés en el transport de panes de suro, com a matèria primera, i, principalment, de taps com a producte final. Bona part de les exportacions tenien com a destí final ports de França, perquè el principal client era el sector de la *Champagne*, a més de Cadis, Galícia i Anglaterra.



Figura 1.5. Barcasses que transporten la càrrega de suro des de la platja fins als vaixells que no podien atracar per falta de calat.

Font: Ports de la Generalitat, Ajuntament de Palamós i Museu de la Pesca. *El port de Palamós: Memòria gràfica*. 1ª ed. Palamós, Ajuntament de Palamós, 2003.

Però, a part del tràfic d'exportació de suro, el port de Palamós va recuperar la seva activitat comercial, interrompuda o disminuïda pels efectes de les pestes i les guerres, i va esdevenir essencial en les rutes de cabotatge de la zona ja des de mitjans del segle XVIII. Així doncs, Palamós va destacar per rebre vaixells provinents, per una banda, de França (blat i altres grans) i Itàlia (blat, llegums, fusta, mobles, etc), i, d'altra banda, dels ports de Sevilla i Cadis (productes colonials). Tot i això, el tràfic més important era dut a terme per patrons catalans amb naus petites que comerciaven entre els ports de la zona amb una gran varietat de càrregues, perquè les comunicacions terrestres eren molt deficients.

Ja en el segle XIX, aquest tràfic de cabotatge, de molta menys importància comparat amb el del suro, va perdre França i, en especial, el port de Marsella, com un dels principals clients, pels efectes de la Revolució Francesa (1789-1799), la Guerra Gran (1793-1795) i la Guerra del Francès. El port va ser un punt d'importació i exportació de productes agrícoles amb el sud de la Península i les Illes Balears, així com d'arribada d'acer, carbó, llauna, bacallà i taulons de fusta procedents del nord d'Europa. Algunes d'aquestes mercaderies eren redistribuïdes mitjançant petites barques de cabotatge pels ports de la zona. Altres productes que s'exportaven eren les rajoles i la ceràmica de la Bisbal, el vi procedent de Vall-llobrega o el carbó vegetal de les Gavarres.



Figura 1.6. **Velers catalans traginant mercaderies en el port de Palamós.**

Font: Junyent i Comas, Rosa; Tarragó i Cid, Salvador; Villares i Junyent, Míriam. *El port de Palamós*. 1^o ed. 1991. Col·lecció: Ports de la Generalitat.

Un dels tràfics que va sorgir durant el segle XIX va ser, en sintonia amb altres ports catalans, el d'Amèrica, destacant especialment les Antilles. Així doncs, nombrosos mariners i comerciants catalans van aprofitar per fer grans fortunes i poder retornar a la seva terra on construïren grans cases que denotaven el seu nou estatus social. Palamós va ser un d'aquests ports que va mantenir contacte amb el continent americà a través de línies directes i, sobretot, a través del tràfic de cabotatge amb Barcelona, el principal receptor de mercaderies d'aquest continent. Bàsicament, tot aquest tràfic permetia l'arribada de sucre, fusta fina, cafè, cacau, canyella, pebre o tabac, aquest últim mitjançant, especialment, el contraban. L'expansió comercial dels EUA, la pèrdua de les colònies, i la manca de competitivitat dels velers catalans amb els vaixells de vapor, van fer que aquest tràfic anés a menys cap a finals de segle.

Cal destacar també, durant el segle XIX, la millora de les comunicacions terrestres amb la construcció, per exemple, de la carretera entre Palamós i Girona. Menció especial cal fer a la posada en marxa, l'any 1887, del *Tranvía del Bajo Ampurdán*, conegut popularment com el Tren Petit, que va permetre enllaçar el port de Palamós amb Flaçà, per on passava la línia de tren que unia Barcelona i França. La línia, que representava el primer tren de via estreta a les comarques de Girona, va estar en funcionament fins l'any 1956.

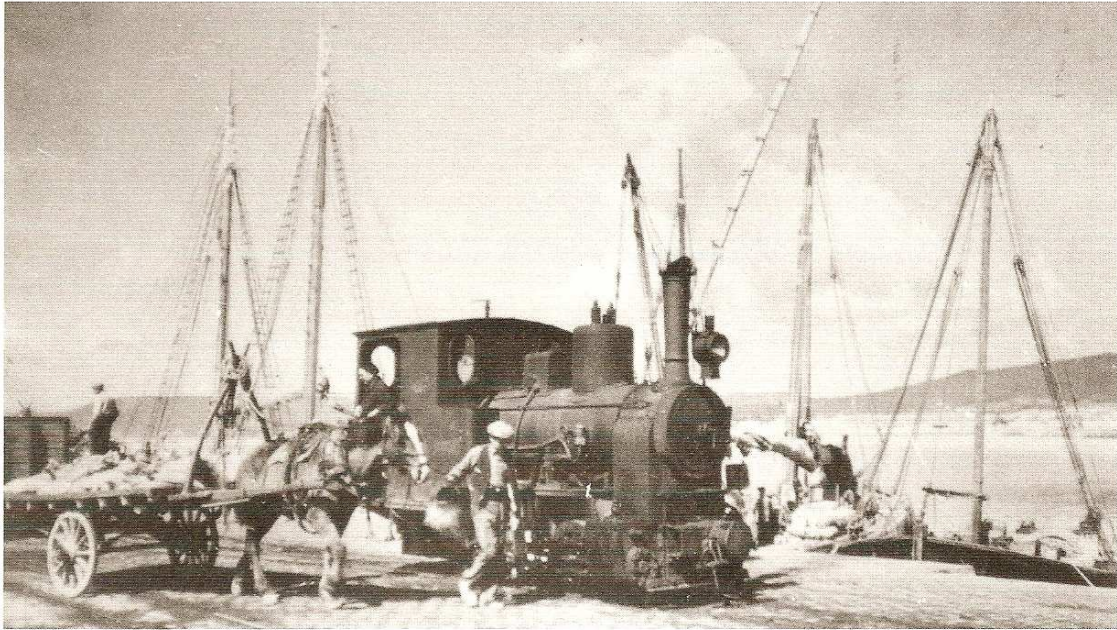


Figura 1.7. **El tren petit al costat d'una carreta i d'uns vaixells amarrats al port de Palamós.**
Font: Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

Aquesta intensa activitat comercial del port de Palamós va provocar un augment de la seva importància en el context global de Catalunya. Així doncs, si l'any 1860, en un rànquing dels ports més importants segons el valor de les seves mercaderies, encara estava per sota d'altres ports catalans com Tortosa, Vilanova i la Geltrú, Sant Feliu de Guíxols o Sant Carles de la Ràpita, arribats ja a l'any 1900 el port ocupava el quart lloc en importància, només per sota de Barcelona, Tarragona i Sant Feliu de Guíxols.

Finalment, per acabar amb aquest repàs de l'evolució del port fins a començaments del segle XX, cal fer esment de dues altres activitats que es van generar al seu entorn, les drassanes i la pesca. La primera, tot i que sembla que des del segle XV ja hi era, no va ser fins a mitjans del segle XVIII quan va tenir especial importància, consolidant-se els centres de construcció, durant el segle XIX, en la zona de la platja i proximitats.

Pel que fa a la pesca, es pot dir que fins a finals del segle XIV no van aparèixer els primers veïns que s'hi dediquessin, ja que tot ells provenien del sector de la pagesia. Des d'aquell moment, el nombre de pescadors va patir grans oscil·lacions per les conteses bèl·liques i les seves conseqüències. Cal destacar que era una pràctica habitual, tant entre els pescadors com entre els altres veïns de la població, disposar d'un terreny per conrear. L'activitat pesquera no va ser important fins a principis del segle XX, amb l'arribada de pescadors de les costes del litoral de llevant (Tarragona, Castelló de la Plana i Alacant), que van introduir la tècnica de l'arrossegament.

1.2. DESENVOLUPAMENT DEL PORT DE PALAMÓS DURANT EL SEGLE XX I FINS L'ACTUALITAT

1.2.1. LES NOVES INFRAESTRUCTURES

La construcció del port nou

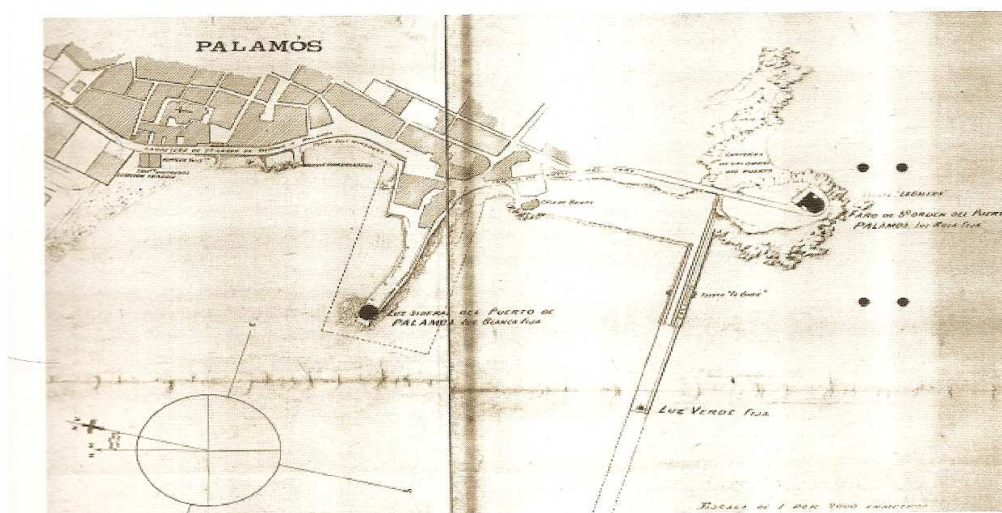
Com s'ha comentat anteriorment, l'auge econòmic provocat per la indústria del suro va provocar que el port de Palamós veiés com el seu tràfic, especialment el d'exportació de taps i pannes de suro, augmentés de forma considerable. Per tant, es feia més necessari que mai poder disposar d'un port que pogués donar cabuda a vaixells de grans calats, agilitzar les operacions de càrrega i descàrrega, i protegir millor el port dels vents de migjorn i garbí. Així doncs, després d'anys de moltes demandes i gestions des de diversos organismes i institucions, el dia de Sant Joan de 1902, coincidint amb la Festa Major de Palamós, es va col·locar la primera pedra del nou projecte que tenia com a principal exponent un dic d'abric de 700 metres de direcció est-oest que sortia de la punta del Molí, de la qual s'obtingué la pedra necessària per dur a terme aquesta i d'altres obres posteriors.



Figura 1.8. Col·locació de la primera pedra del nou port de Palamós amb l'assistència del ministre d'obres públiques, Sr. Suárez Inclán
Font: Col·lecció família Marull

En el mateix projecte també s'hi va incloure modificar el moll central per tal que tingués una funció purament comercial per poder facilitar les operacions de càrrega i descàrrega, així com poder disposar de suficient espai per acollir futures instal·lacions.

Per tant, es va decidir allargar la longitud del citat moll 250 metres i s'amplià la seva secció fins als 100. A més a més, l'espai entre el moll central i el dic d'abric tindria uns calats superiors als 5 metres (en alguns punts fins als 18 i 20 metres) i permetria que fins a 8 o 10 vaixells arribats al port, per carregar o descarregar mercaderies o bé per protegir-se de possibles temporals, hi poguessin tenir cabuda. L'any 1911 es van donar per acabades les obres del projecte, tot i que es van anar duent a terme diverses actuacions de millora, especialment en el dic d'abric per la seva contínua erosió.



Mapa 1.1. **Obres realitzades al port de Palamós l'any 1905 i on s'observa el dic d'abric i el moll central**
Font: Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*.
 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

Un dels primers problemes que va sorgir amb la construcció del dic d'abric va ser el fet que originava una sèrie de corrents que erosionaven les sorres de la part oest de la badia per dipositar-les a la part est, fet que provocava la disminució de calat del moll comercial. Per acabar amb aquest fenomen es va construir una escullera des del centre de la platja Gran del municipi. L'any 1915 es van iniciar les obres que finalitzaren al cap d'un any. Tanmateix, l'espigó va acabar en pocs anys cobert per les sorres i el seu efecte va passar a ser mínim, cosa que va provocar que els anys 1934 i 1950 es dugessin a terme operacions de dragat. Finalment, l'any 1952, després de la construcció de fins a 23 espigons a la platja de Sant Antoni per evitar l'erosió de les seves platges, es va construir novament l'espigó a la platja Gran.



Figura 1.9. El moll central de Palamós i al fons el dic d'abric en una foto de les primeres dècades del segle XX.
Font: Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

La construcció del port actual i les discrepàncies entre els sector involucrats

A finals dels anys 60 i durant tota la dècada dels 70, el port va anar perdent importància comercial per guanyar-la en els àmbits nauticoesportiu i pesquer. Aquest últim, tot i ser el més important de la Costa Brava, tenia pràcticament els mateixos problemes d'espai que a principis del segle XX, i s'havien d'amarrar moltes barques en morts ubicats enmig de la dàrsena portuària. Per tal de trobar una solució definitiva a les problemàtiques, bàsicament d'espai, que presentava el port, es va formar, l'any 1977, la comissió *Opciones del Puerto de Palamós*.



Figura 1.10. La vila i el port de Palamós al voltant dels anys 50. S'observen les barques de pesca fondejades.
Font: Col·lecció pròpia

Una de les qüestions que va marcar les discussions sobre el futur del port va ser que l'any 1978, per la vaga d'estibadors del port de Barcelona, la companyia italiana de transport terrestre i marítim Merzario Lines va decidir que Palamós fos el seu nou punt de càrrega i descàrrega de contenidors, la qual cosa va provocar que el poble fos envaït, dia i nit, per camions que transportaven els contenidors, i que les instal·lacions del port visquessin una situació de col·lapse (vegeu el capítol *La nova etapa comercial del port*).

Tot i que en un principi, el fet de que Merzario Lines apostés pel port de Palamós es veia com un fet puntual, la preocupació va augmentar l'octubre de 1978 quan la *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas* del *Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo* va presentar a informació pública el projecte de *Ordenación de tráfico del Puerto de Palamós*, que, a part de la creació de la dàrsena pesquera on fins ara hi havia el moll comercial, també preveia adossar una plataforma al dic d'abric per acollir-hi el tràfic de mercaderies

Aquesta situació va provocar que l'esclat entre els interessos del sectors turístic, el motor econòmic de la vila a partir dels anys 60 i 70, pesquer i mercant es fes cada cop més evident. Els dos primers creien que amb el nou projecte hi havia el risc que Merzario Lines escollís de forma definitiva el port de Palamós com a punt de connexió fix en els seus trajectes pel Mediterrani, amb el consegüent augment de trànsit i d'impacte visual i ambiental que això suposaria. A més a més, asseguraven que, amb

aquest projecte, el sector de la nàutica esportiva i d'esbarjo, que es trobava en ple creixement en aquella època, es veuria clarament perjudicat. Pel que fa al sector pesquer, reclamaven una major dàrsena de la projectada per tal de poder encabir-hi tota la flota.

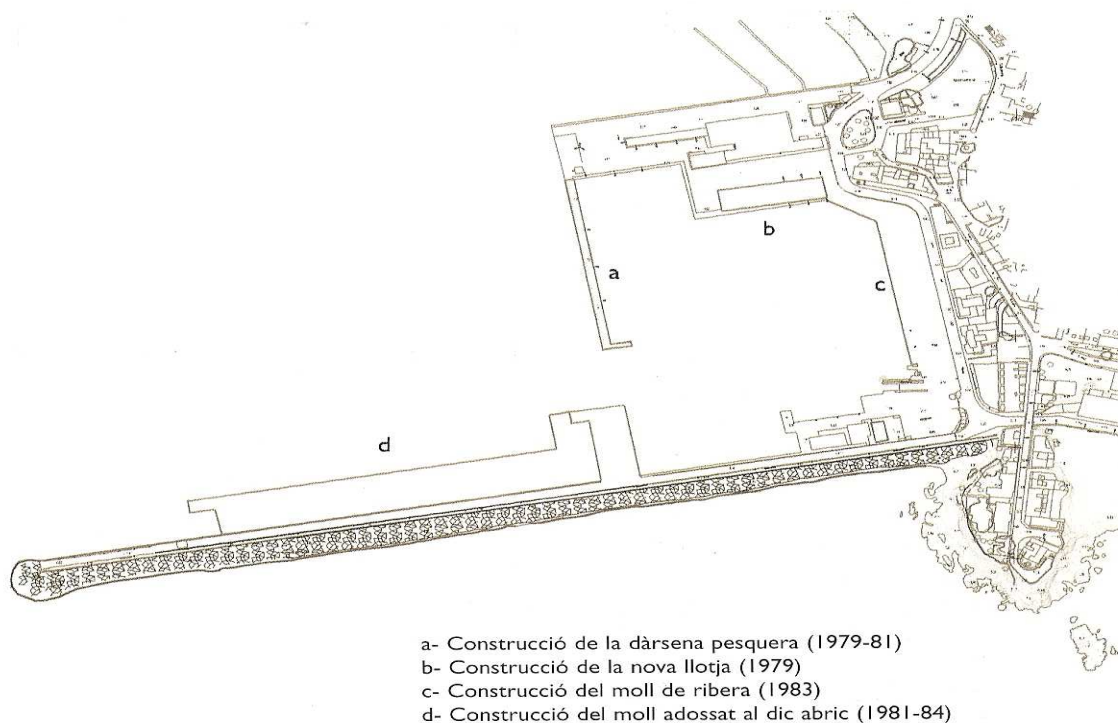
A l'altre bàndol, les cambres de Comerç i Indústria de Girona i Palamós veien amb molt bons ulls el projecte ja que permetria convertir el port de Palamós en el tercer més important de Catalunya. Defensaven, entre d'altres, les condicions idònies del port de Palamós pel que fa al seu calat i abric i pel fet de que es trobés en una situació propera als grans nuclis industrials de les comarques gironines, així com de les principals vies de comunicació com la llavors autopista A-7, ara AP-7, o l'estació de tren de Flaçà, per on passa la línia que uneix Barcelona i França. Tot això es veia a més beneficiat pel fet que la Duana de Palamós hagués passat a funcionar en règim de TIR (Transports Internacionals Regulars), cosa que permetria una agilització dels tràmits duaners. A més a més, la Cambra de Comerç i Indústria de Girona assegurava que el trànsit de camions es desviaria fora del municipi, gràcies al futur eix de circumval·lació que connectaria el moll comercial amb la carretera de Palamós a Girona. Aquest eix va ser una realitat l'any 1995.

Des del consistori palamosí, es va aconseguir, a través de la intermediació de la Generalitat de Catalunya, prioritzar les obres de la dàrsena pesquera que van ser adjudicades pel Ministeri el juny de 1979. A més a més, aquell mateix any, l'Ajuntament va aprovar en sessió plenària la seva preocupació i reticències per les conseqüències econòmiques i socials que podien comportar la construcció del nou moll comercial. De fet, tant des d'aquesta institució com des de les *l'Associació pro sector marítim del Baix Empordà* i *l'Associació Empordanesa Amics del País*, es van llançar campanyes dirigides a tot Catalunya contra la futura nova instal·lació

Iniciades les obres de construcció de la dàrsena pesquera a finals de 1979, també es van començar a executar les del nou moll de ribera, el qual permetria ampliar considerablement la superfície terrestre i fer que el moll est de l'esplanada on s'ubicava la llotja fos apte per a l'atracament de pesquers i la descàrrega del peix. El nou moll va ser origen de conflictes entre el Club Nàutic Costa Brava (CNCB)¹ i la

¹ El Club Nàutic Costa Brava (CNCB), fundat i federat l'any 1946, va tenir uns inicis marcats per l'organització de competicions esportives relacionades bàsicament amb el món de la vela. Per tal de consolidar aquest paper tant de formació com d'organització de regates es va crear, l'any 1972, el Club de Vela de Palamós, que ha propiciat que el poble hagi estat des de llavors una referència, tant a nivell nacional com internacional, de la pràctica d'aquest esport. Destacar que, des de l'any 1974, aquest club

Confraria de Pescadors pel repartiment del nou espai, arribant finalment a un acord l'any de la seva finalització, l'estiu de 1983, pel qual la part nord es dedicaria a embarcacions de pesca i la sud a les d'esbarjo.



Mapa 1.2. **Obres dutes a terme al port de Palamós en el període 1979-1984.**

Font: Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

Malgrat que l'any 1984 ja s'havien finalitzat totes les obres de construcció de la dàrsena pesquera, el moll de ribera i el moll comercial adossat al dic d'abric, els problemes d'espai persistien especialment en el sector pesquer. És per això, que l'any 1988 es va dur a terme la prolongació del moll pesquer i, dos anys més tard, les que van fer augmentar la longitud del moll comercial fins als 214 metres. Aquesta última remodelació, i el fet que el moll comercial disposés de fins a 14 metres de calat, permetria que es pogués rebre tot tipus de vaixells de càrrega i creuers turístics.

A més a més, amb la construcció del nou moll, des del qual es poden dur a terme operacions de càrrega i descàrrega per la proa, popa², escotilla o lateral, es va aconseguir que el tràfic de mercaderies de la zona portuària no interferís en les activitats del sector pesquer i turístic. Actualment el moll comercial de Palamós

organitza la famosa Regata Internacional de Classes Olímpiques Christmas Race, la qual des de l'any 1986 forma part del Circuit Eurolymp, és a dir, el Circuit Europeu de Regates de Classes Olímpiques.

² El moll comercial disposa d'una rampa de 30 metres pensada pel sistema de càrrega roll-on roll-off.

disposa, després de les successives ampliacions dutes a terme, l'última l'any 2007, de fins a 386 metres lineals de moll.



Figura 1.11. En primer terme el Club Nàutic Costa Brava i al fons a l'esquerra part de la dàrsena pesquera i la Ilotja
Font: Fotografia de l'autor

Pel que fa al sector pesquer, tot i que la dàrsena pesquera des de la seva creació s'ha anat ampliant, encara pateix alguns problemes pel que fa a les instal·lacions. Un d'ells és el fet que la última ampliació de la dàrsena que es va dur a terme, no és utilitzada per les embarcacions de pesca per la forta incidència que hi té l'onatge. Tot i que l'any 1995 es va intentar millorar aquesta situació amb la prolongació del dic d'abric de forma tal que desviés l'onatge provocat pel garbí, la situació no ha estat encara solucionada. De fet, en el *Pla d'Inversions 2009-2012 de Ports de la Generalitat*, hi ha una partida destinada a la millora de la protecció de l'anomenada segona dàrsena pesquera.

Una altra de les mancances que encara pateix el sector és la inexistència d'un escar proper capaç d'encabir les embarcacions de major tonatge per a la seva reparació. Així doncs, les grans barques d'arrossegament han de desplaçar-se fins als ports de Roses, Barcelona o Port Vendres (Rosselló, Catalunya Nord).

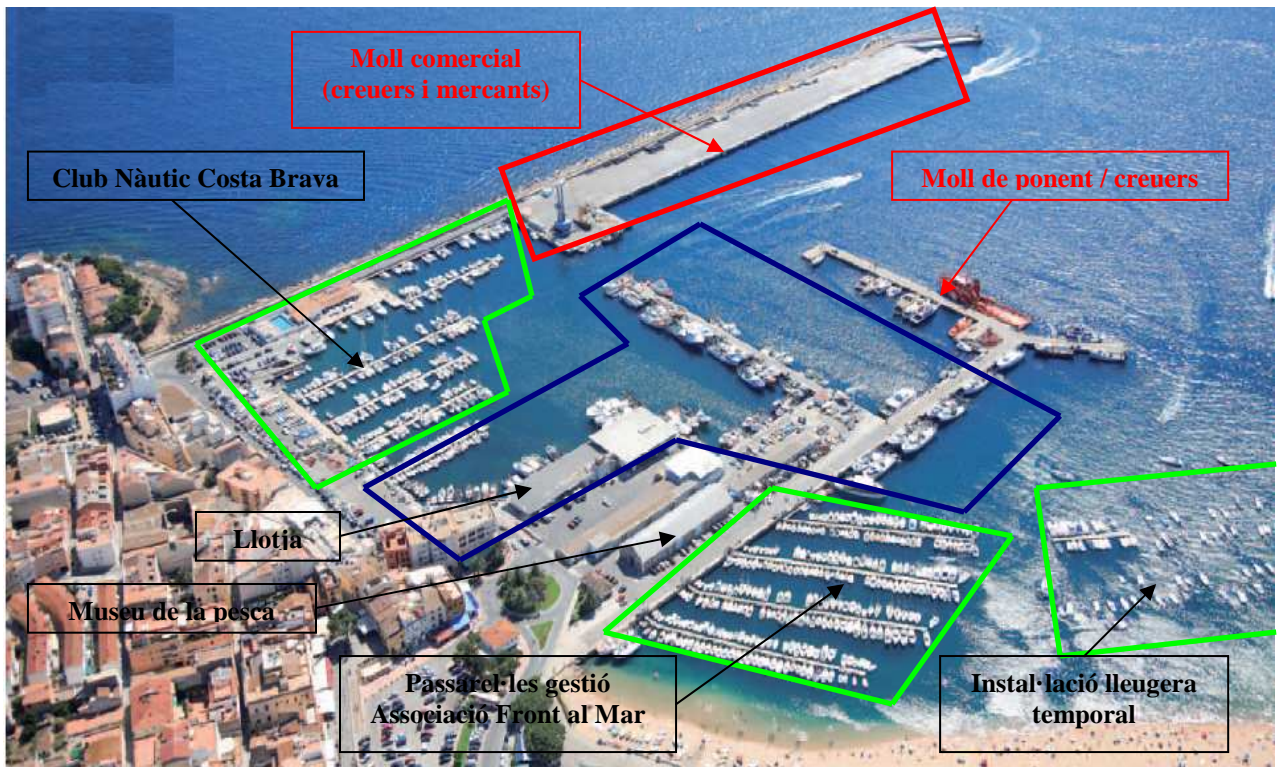


Figura 1.12. Imatge de l'actual port de Palamós on es delimiten els sectors pesquer, comercial i esportiu.

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Capítol 3, Inventari de les instal·lacions nàutiques del litoral. Disponible a: <<http://bit.ly/pTPXs>>
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Plànol 7, Instal·lacions portuàries: Plantes d'instal·lacions portuàries. Disponible a: <<http://bit.ly/oUxVol>>
 Ports de la Generalitat. Palamós. A: *Ports de la Generalitat* [en línia]. [Consulta: 14 de juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q9mbT3>>

CARACTERÍSTIQUES DEL PORT DE PALAMÓS					
SECTOR PESQUER		SECTOR COMERCIAL		SECTOR ESPORTIU	
Metres lineals de molls	539 m	Metres lineals del moll comercial (adossat al dic)	386 m	Metres lineals de molls	925 m
Embarcacions	83	Amplada moll comercial	43 m	Amarradors (temporals i fixos)	811
Volum de pesca (2010)	1908 tm	Metres lineals del moll de ponent / creuers	150 m	Amarradors Club Nàutic Costa Brava	252
		Calat moll comercial	14-20 m	Eslores	5-25 m
		Calat moll de ponent / creuers	8-14 m		
		Força grua fixa	10 tm		
		Força pòrtic mòbil	8 tm		
		Esplanada emmagatzematge descobert	7500 m ²		
		Magatzem cobert I	21.600 m ³		
		Magatzem cobert II	3.913 m ³		
		Volum mercaderies (2010)	208.826 tm		

Taula 1.1. Característiques dels 3 sectors presents en el port de Palamós

Font: Ajuntament de Palamós; Cambra de Comerç de Palamós; Diputació de Girona; Patronat de Turisme Costa Brava Girona; Ports de la Generalitat. *Palamós* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011]. Disponible a: <www.visitpalamos.org/images/creuers.pdf>
 Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Annex 2, Inventari d'instal·lacions nàutiques. Disponible a: <<http://bit.ly/qVULRH>>
 Ports de la Generalitat. *Anuari estadístic 2010* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>

Pel que fa al sector de la nàutica d'esbarjo i esportiva, l'any 1992 es va construir, no sense polèmica i fortes crítiques, el port Marina Palamós. Aquesta nova instal·lació va néixer pel fet que el CNCB s'estava quedant petit per encabir tant els seus propis socis com totes les embarcacions de transeünts que passaven per les instal·lacions.



Figura 1.13. En primer terme el port Marina Palamós i al fons el port de Palamós

Font: Martí i Llambrich, Miquel; Carerach i Trias, Albert; Prohias i Fornos, Gerard; Sapena i Aznar, Carles. *Palamós, un privilegi*. 1^o ed. Ajuntament de Palamós, abril 1999.

1.2.2. EL TRÀFIC COMERCIAL

Les vicissituds i esplendors fins els anys 60

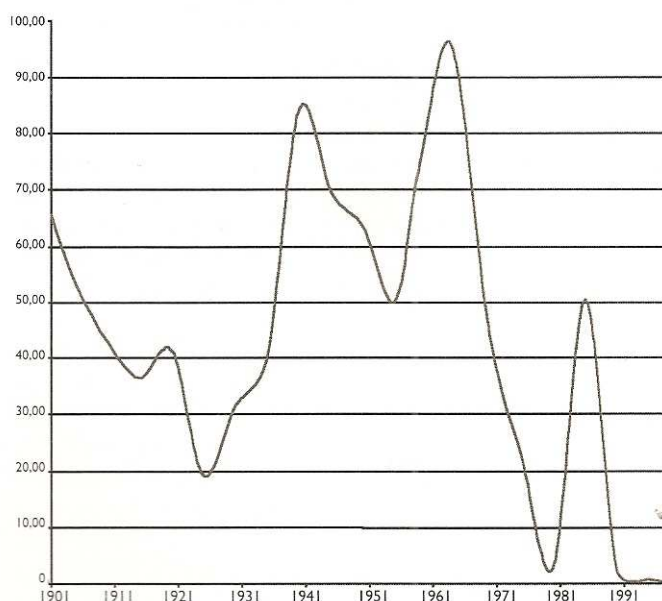
➤ Característiques generals del tràfic portuari

En arribar al segle XX, el port i la població de Palamós van continuar gaudint d'una època de progrés i benestar econòmic gràcies, fonamentalment, a la indústria surera. Així doncs, la població, com d'altres del seu voltant, va patir un fort creixement demogràfic amb l'arribada de gent atreta per l'èxit d'aquest sector industrial. Si l'any 1900 Palamós tenia uns 3900 habitants, en arribar el 1920 ja superava els 6000, xifra que no es tornaria a assolir fins als anys 60.

Pel que fa al tràfic portuari, es va passar dels més de 500 vaixells que van fer escala l'any 1906 a assolir el miler l'any 1912. Aquest progrés es va veure interromput amb

l'arribada de la Primera Guerra Mundial, que va provocar la caiguda de les exportacions i de retruc de la producció industrial. Als anys 20, un cop finalitzada la Primera Guerra Mundial, la indústria surera i, per tant, el port, tornen a agafar empenya fins a l'esclat de la Guerra Civil, que va impossibilitar l'existència de cap mena de tràfic comercial. Posteriorment, la Segona Guerra Mundial va provocar que el tràfic no arribés al centenar de vaixells anuals.

Es important mencionar que, aproximadament, des del final de la Guerra Civil el tràfic nacional de cabotatge va passar a ser el més important del port de Palamós. Un dels punts claus per entendre aquest fenomen és el període d'autarquia que es va viure a Espanya fins a l'elaboració del Pla d'Estabilització de l'any 1959, que, juntament amb la millora de les carreteres, va provocar que el tràfic de cabotatge patís una forta davallada. Així doncs, les pannes de suro que venien d'Andalusia per mar van començar a venir amb camions, que, en el viatge de baixada, aprofitaven per portar materials per a la construcció (terracota de la Bisbal).



Gràfic 1.1. Percentatge del tràfic nacional de cabotatge respecte el tràfic total del port de Palamós

Font: Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

A més a més, el port de Palamós també es va veure perjudicat per l'existència d'un port com el de Barcelona, que disposava de millors instal·lacions i d'una bona xarxa de transport terrestre al seu voltant. Així doncs, durant els anys 60, comencen a desaparèixer les diverses línies regulars que operaven a Palamós. En són exemples, la desaparició de les línies que l'unien amb Londres i Liverpool; Hamburg, Bremen i Rotterdam; la del Canadà; o la de Marsella i Gènova. Finalment, l'any 1975, també va

desaparèixer la que l'unia amb Mallorca. De fet el tràfic portuari havia passat de les més de 100 mil tones que es van arribar a registrar als anys 20, a les 30 mil en aquesta nova etapa del port.

COMPOSICIÓ DE LES MERCADERIES 1914 - 1971					
	1914	1927	1950-1951	1963-1964	1970-1971
TOTAL (Tm)	43.411,78	93.414,05	38.021,43	23.928,62	31.973,00
Aliments	9,55%	33,36%	0,75%	30,65%	1,60%
Adobs	0%	0%	6,89%	14,63%	6,13%
Combustibles	8,85%	12,82%	20,05%	14,88%	0%
Fusta	1,32%	4,13%	2,30%	6,76%	56,02%
Materials construcció	8,72%	5,27%	2,67%	1,61%	11,57%
Sal	0,86%	1,01%	4,27%	10,65%	8,92%
Suro	66,11%	31,99%	44,67%	13,20%	0%
Altres	4,59%	11,42%	18,4%	7,62%	15,76%

Taula 1.2. **Principals mercaderies transportades en el port de Palamós en el període 1914 – 1971 i el seu percentatge sobre el total**
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1ª ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.

➤ **El tràfic nacional de cabotatge**

Fins als anys 50, la principal mercaderia que va moure el port de Palamós, pel que fa al tràfic nacional de cabotatge, va ser la importació de panes de suro procedents del sud-oest de la Península (Sevilla, Huelva, Màlaga i Algesires). Molt per darrera trobaríem l'arribada d'aliments de tota mena, des de queviures fins a farratges. Molts d'aquests productes tenien el seu origen al port de Barcelona, que era l'encarregat de rebre aquestes mercaderies i fer-ne la distribució pels ports del seu voltant, i, en menor mesura, els de les Illes Balears. Cal destacar també l'exportació de suro des de Palamós cap a Barcelona per posteriorment des d'allà ser redistribuït.

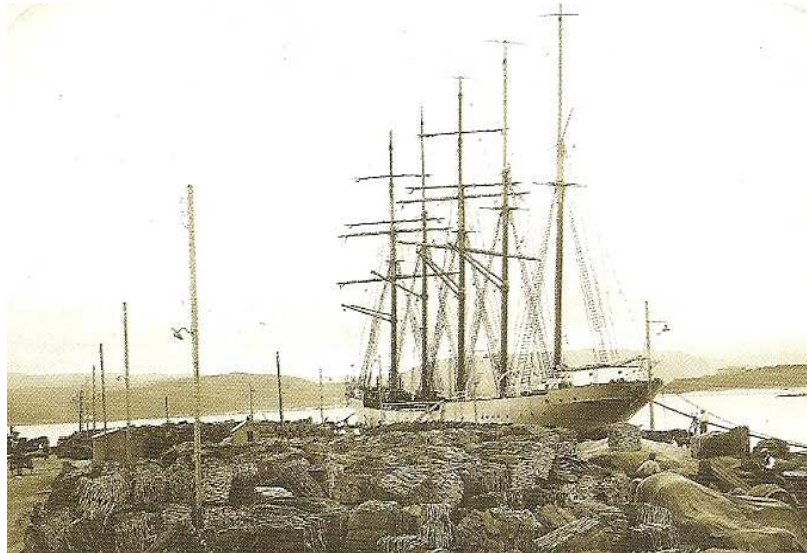


Figura 1.14. **Suro en el port de Palamós**

Font: Martí i Llambrich, Miquel; Carerach i Trias, Albert; Prohias i Fornos, Gerard; Sapena i Aznar, Carles.
Palamós, un privilegi. 1º ed. Ajuntament de Palamós, abril 1999.

El tercer producte en importància dins del tràfic nacional va ser el dels combustibles (carbó mineral, coc, hulla) procedents de la Cornisa Cantàbrica que anaven destinats a l'ús domèstic, industrial i al dels vaixells de vapor. Aquest tràfic va ser especialment important durant els anys posteriors a la Guerra Civil pel període d'autarquia que es va viure a Espanya i la impossibilitat de mantenir relacions comercials amb els països aliats.

Altres productes menys importants que van formar part de la importació van ser: sal provinent de Torrevella (Alacant, Comunitat Valenciana), destinada, segurament, a la conservació d'aliments o producció de salaons; adobs per a l'agricultura; productes químics per a la indústria del suro, i ferro procedent probablement de les siderúrgiques basques.



Figura 1.15. El moll comercial de Palamós el desembre de 1928 on s'observen vapors i velers.
Font: Ports de la Generalitat, Ajuntament de Palamós i Museu de la Pesca. *El port de Palamós: Memòria gràfica*. 1ª ed. Palamós, Ajuntament de Palamós, 2003.

Pel que fa a l'exportació de mercaderies dins del tràfic nacional, que era molt menor a la importació, destacaven, en primer lloc, els productes manufacturats del suro, tot i que representaven una part molt petita en comparació a la quantitat destinada al tràfic internacional. A continuació hi trobaríem la fusta manufacturada (botes de vi, taulons de fusta), procedents de les indústries de les comarques del Gironès i la Selva que se servien de les masses forestals de les Gavarres i del Montseny, així com la fusta en tronc i els materials colorants extrets del quebratxo argentí i l'escorça de mimosa. Finalment, es necessari fer esment de l'exportació de terracota de la Bisbal d'Empordà (Baix Empordà) i els minerals procedents de les mines d'Osor (la Selva), que, a partir de la Guerra Civil, van ser exportats principalment des del port de Sant Feliu, cosa que va provocar que aquest passés a ser novament el port més important de les comarques gironines, posició que havia perdut a principis de segle.

➤ El tràfic internacional

Pel que fa referència al tràfic internacional, el producte estrella era, sens dubte, el suro. Per una banda, destacava la importació de panes de suro des de països com Argèlia, Portugal, França, Itàlia o Tunísia i, d'altra banda, l'exportació en forma de suro transformat cap a països com ara Anglaterra, Estats Units, França o Alemanya.

Altres mercaderies que es van moure dins del comerç exterior van ser la importació de combustibles procedents d'Anglaterra (carbó, coc i hulla), que va patir una davallada als anys 50 per culpa del període d'autarquia i la progressiva aparició de nous combustibles com ara el gas o el petroli, i, en menor mesura, aliments (sobretot blat de moro procedent de l'Argentina), calç i ciment de França, productes químics, i troncs de quebratxo utilitzats per fer el materials colorants mencionats anteriorment. I, pel que fa a l'exportació, destacar sobretot la terracota elaborada a la Bisbal, que va tenir com a destinacions Cuba, Amèrica del Sud i el Marroc espanyol.

La nova etapa comercial del port

Tot i el Pla d'Estabilització de l'any 1959, el comerç exterior, que havia predominat en el port de Palamós durant el primer terç del segle XX amb l'exportació del suro, no va començar a viure una època de recuperació fins a l'Acord Econòmic Preferencial entre Espanya i la Comissió Econòmica Europea (CEE) l'any 1970, que va permetre una reducció dels aranzels entre els països que formaven la CEE i la pròpia Espanya. No va ser, però, fins l'any 1986, amb l'entrada a la CEE, quan el comerç exterior es reactivà plenament.

A principis dels anys 70 comença un període que marcarà el canvi definitiu pel que fa al tràfic de mercaderies en el port de Palamós. A partir d'aquest moment el tràfic nacional de cabotatge consolidarà el seu descens en favor del tràfic exterior. Així doncs, si bé encara es mantenen tràfics com el de la importació de sal o l'exportació de ceràmica de la Bisbal, també comencen a desaparèixer els que havien tingut un paper molt important com el del suro, perquè la indústria d'aquest sector es va veure molt perjudicada pel seu competidor portuguès, aliments o combustibles. Paral·lelament, tràfics com el de la importació de fusta de Suècia agafen cada cop més importància.

Un esclat comercial es va viure a partir de l'any 1978 gràcies a la vaga d'estibadors al port de Barcelona. Aquest conflicte va provocar que al port de Palamós s'hi instal·lés una companyia italiana, Merzario Lines, que va convertir el port en una terminal de contenidors mitjançant vaixells tipus *ro-ro*. El seu tràfic era tant d'importació com d'exportació, sent més important el primer, i les principals connexions eren cap a l'Orient Mitjà (Iraq, Kuwait, Aràbia Saudita, Dubai, Síria, Iran, Líbia i Iemen del Nord) i, en menor grau, Itàlia i la Mediterrània Oriental (Líbia, Grècia i Algèria). A partir d'aquests anys, el port de Palamós va tornar a superar el de Sant Feliu de Guíxols i va

esdevenir el port més important de les comarques de Girona, posició que ha consolidat fins ara.

Aquesta situació va provocar que es disparés el fins en aquell moment lent creixement que estava vivint el port de Palamós. Així doncs, l'any 1977, el port va passar de moure un total de 29.631 tones de mercaderies, a superar, al cap de tres anys, les 187 mil. L'arribada de la terminal, tal i com s'ha comentat en el capítol de *La construcció del port actual i les discrepàncies entre els sectors implicats*, va elevar el ja conflicte existent per la manca d'espai entre els sectors involucrats en el port (turístic, pesquer i comercial).



Figura 1.16. **Contenidors i pesquers compartint espai en el port de Palamós a finals dels anys 70.**
Font: Ports de la Generalitat, Ajuntament de Palamós i Museu de la Pesca. *El port de Palamós: Memòria gràfica*. 1ª ed. Palamós, Ajuntament de Palamós, 2003.

Les mercaderies que viatjaven a l'interior dels contenidors eren molt diverses i s'hi podia trobar des de pneumàtics procedents d'arreu d'Europa, bateries Tudor de Saragossa, frigorífics de Madrid, teixits de Castellfollit, etc. Per tant, el fins aleshores reduït hinterland del port va passar a abraçar no només part del territori espanyol, sinó també d'Europa.

Finalment, l'any 1982, Merzario Lines va decidir abandonar el port de Palamós com a base per a les seves operacions, cosa que, evidentment, va provocar una caiguda de pràcticament del 50% del volum comercial del port. La decisió presa per la companyia

es podria haver basat en diverses raons: la càrrega i descàrrega de contenidors es va passar a dur a terme amb grues especialitzades de les quals el port de Palamós no disposava, la guerra iniciada l'any 1980 entre Iran i Iraq va afectar greument les rutes comercials cap a l'Orient Mitjà i el Mediterrani Oriental, i l'avantatge estratègic del port de Castelló enfront del de Palamós per obrir una nova ruta comercial amb Amèrica.

Tot i la pèrdua comercial que va significar la marxa de Merzario Lines, el port de Palamós va viure un moment molt important per al seu futur amb la construcció de l'actual moll comercial que ha permès consolidar les relacions comercials amb altres països mitjançant el tràfic de mercaderies diverses com ara el paper, la pasta de paper, la fusta o el ciment, així com també el de creuers, el qual analitzarem més endavant. A més a més, el hinterland del port, que tradicionalment abraçava les comarques gironines, ha viscut una gran expansió. Un exemple d'aquest creixement és el fet que el port de Palamós va passar de moure unes 35 mil tones de mitjana en el període 1971-1975, a les quasi 279 mil del període 1996-1999.

Avui en dia, el port de Palamós ha consolidat el seu paper com a port importador de mercaderies, entre les quals destaquen el ciment que prové bàsicament de països de la Mediterrània Oriental i es redistribueix sobretot per les comarques de Girona i una petita part pel sud de França. L'altra mercaderia que arriba al port de Palamós és la pasta de paper, procedent de destins molt diversos com ara Canadà, Suècia o Xile, la qual és emmagatzemada a les instal·lacions del port per després ser redistribuïda cap a tot Espanya.



Figura 1.17. El dic d'abric i el moll comercial del port de Palamós, on un vaixell carrega estella de fusta
Font: Fotografia de l'autor

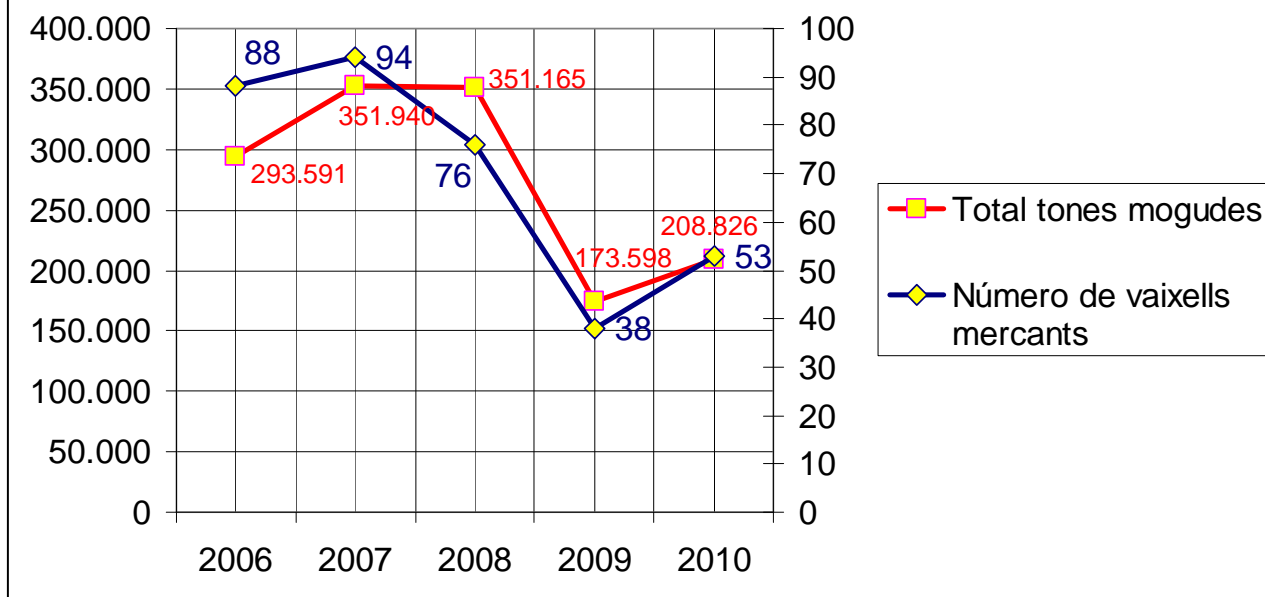
Un dels productes que ha sofert una clara regressió és la fusta. Així doncs, si a principis dels 90 s'havien arribat a importar fins a més de 70 mil tones d'aquest producte, l'any 2010 aquesta xifra no arribava a les 1700, la qual cosa s'explica per les polítiques proteccionistes de diversos països de l'Àfrica tropical i pel fet que els ports de València i Sagunt s'han convertit en els grans importadors d'aquesta matèria prima. A més a més, l'any 1993, amb el tancament de la fàbrica de Torraspel, ubicada a Sarrià de Ter (Gironès), va finalitzar la importació d'eucaliptus per transformar-lo en pasta de paper. Altres productes d'importació que podríem destacar són la barita, mineral utilitzat per la fabricació de porcellana de la Bisbal i procedent en la seva gran majoria del Marroc, i tubs i perfils de ferro procedents en gran part de Turquia.

Pel que fa a l'exportació, segons dades de l'any 2010 subministrades per Ports de la Generalitat, l'única mercaderia moguda va ser la de la fusta, en concret estella de fusta destinada de forma majoritària a plantes de biomassa d'Itàlia i també, de forma secundària, de Dinamarca, perquè, com que no hi ha plantes d'aquest tipus a Catalunya, és imprescindible donar una sortida a tota la fusta cremada pels incendis o afectada pels temporals de vent i de neu de l'any 2010.

MOVIMENT DE MERCADERIES EN EL PORT DE PALAMÓS (2010)								
Mercaderies descarregades	170.256 (81,53%)	Classificació per tipus de mercaderia i navegació						
		Barita	Ciment	Fusta	Pasta de paper		Tubs i perfils de ferro	
		Internacional	Resta UE	Resta UE	UE		Internacional	Resta UE
					Nacional	Resta UE		
		27.095	82.236	1.636	1.046	5.181	48.410	4.650
27.095	82.236	1.636	54.637			4.650		
Mercaderies carregades	38.570 (18,47%)	Classificació per tipus de mercaderia i navegació						
		Fusta						
		UE						
		Nacional			Resta UE			
		8.795			29.775			
		38.570						

Taula 1.3. El moviment de mercaderies de Palamós l'any 2010 (en Tm) segons el tipus de mercaderia i la seva procedència
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Ports de la Generalitat. *Anuari estadístic 2010* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011].
 Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>

EVOLUCIÓ DEL PORT DE PALAMÓS (2006 - 2010)



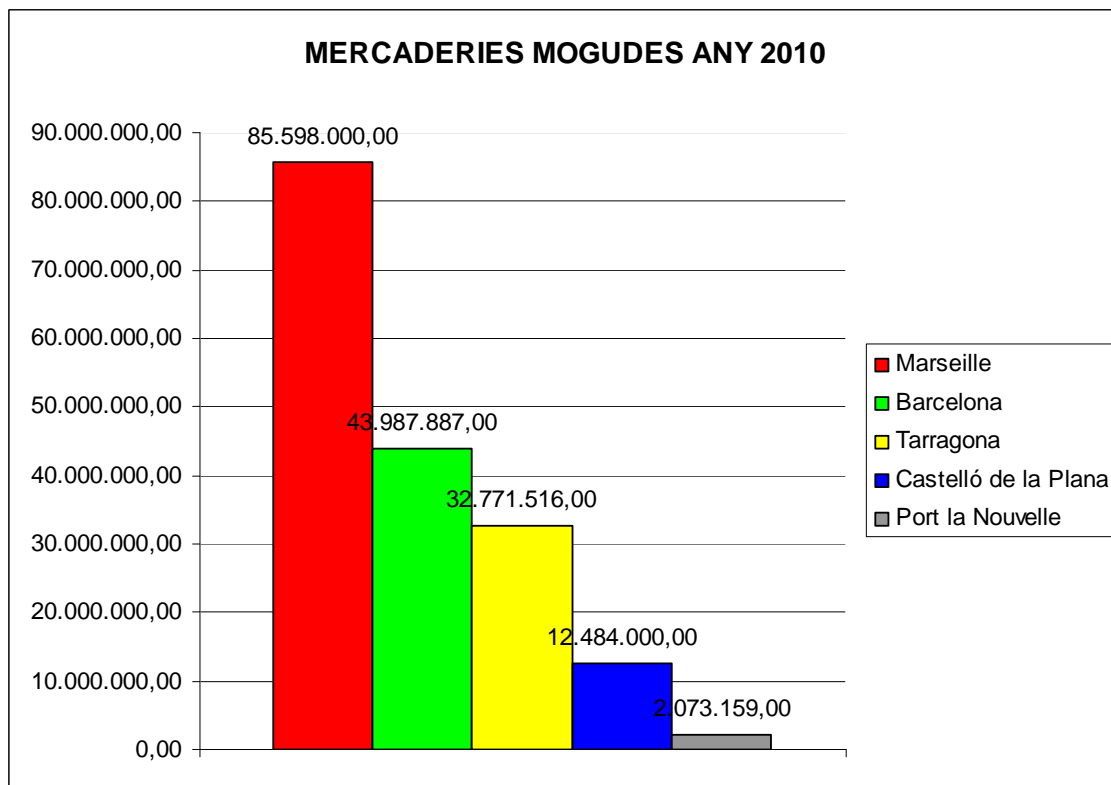
Gràfic 1.2. Evolució del número de tones mogudes i de vaixells mercants que han passat pel port de Palamós
 Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Ports de la Generalitat. *Anuari estadístic 2010* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011].
 Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>

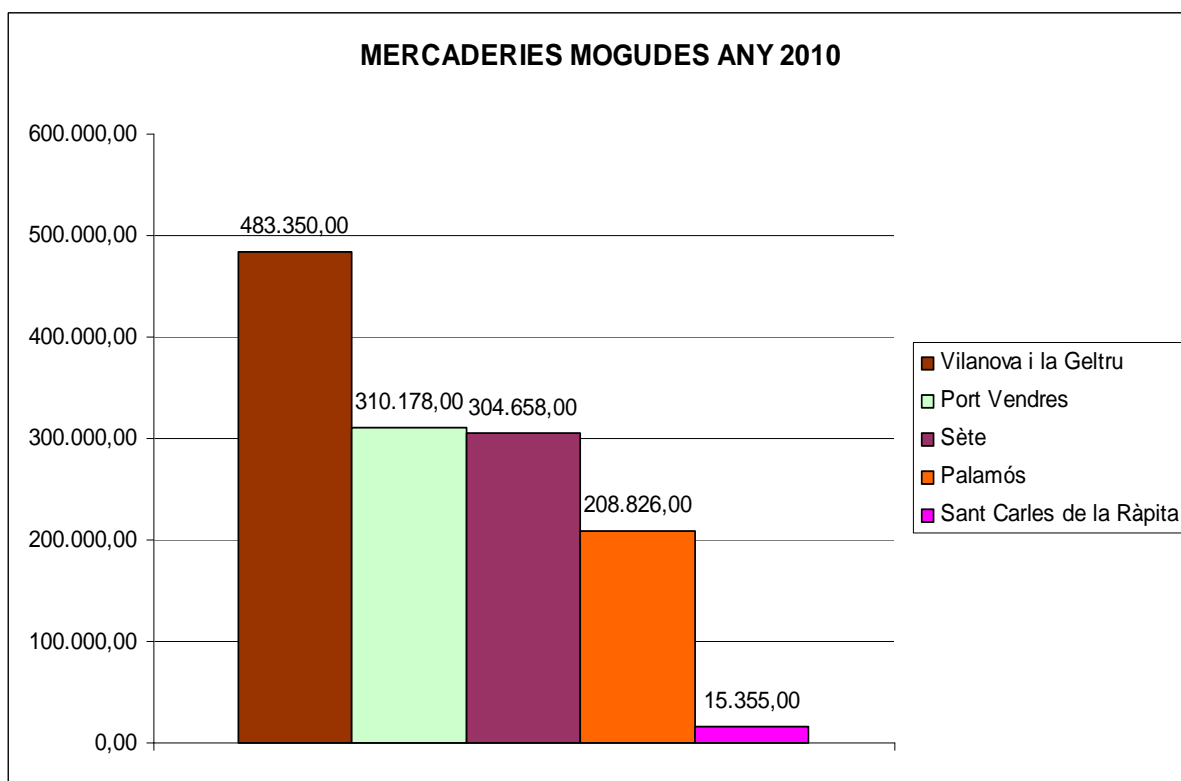
En termes generals, el tràfic comercial del port de Palamós ha viscut de forma molt negativa la crisi econòmica actual. Així doncs, després que, entre els anys 2007 i 2008, les xifres pràcticament es mantinguessin al voltant de les 351 mil tones, l'any 2009 van passar a les 174 mil, pràcticament la meitat. Aquesta situació li va fer perdre el fet de ser, des de l'any 2007, el tercer port de Catalunya pel que fa a mercaderies mogudes, gràcies a un creixement de més del 20% que havia experimentat respecte l'any 2006 i al retrocés de gairebé un 17% viscut pel port de Vilanova i la Geltrú. Les dades de l'any 2010, subministrades per Ports de la Generalitat, confirmen una recuperació del 20% del tràfic comercial del port.



Mapa 1.2. El port de Palamós i els altres 9 ports comercials de la Península i França situats a les seves proximitats.

Font: Elaborat per l'autor a partir de Google. *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 20 juliol 2011].
 Disponible a: <<http://maps.google.es/>>





Gràfic 1.3. Mercaderies mogudes (en Tm) pel port de Palamós i els 9 ports comercials més propers.

Font: Marseille Fos. *Tableau Général des Trafic* [en línia]. Desembre 2010 [Consulta: 21 juliol 2011]. Trafic Total. Disponible a: <http://bit.ly/q7GwDc>

Observatoire et études économiques des Pyrénées-Orientales. *Les Chiffres Clés de Pyrénées-Orientales* [en línia]. 2n trimestre 2011 [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qjReOe>

Port-la-Nouvelle. 2010 Traffic performs +8,81%. A: *Port-la-Nouvelle*. 31 desembre 2010 [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: www.port-la-nouvelle.com/en/node/74

Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2010*. Servei d'Estadística. Edició 13 gener 2011. [Consulta: 22 juliol 2011]. Indicadors de tràfic. Disponible a: <http://bit.ly/qmUFVg>

Port de Castelló. Evolución total. A: *Port de Castelló* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a:

www.portcastello.com/estadisticas.html#1

Ports de la Generalitat. *Anuari estadístic 2010* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oeXxul>

Port de Sète. Statistiques du mois d'août 2011. A: *Port de Sète* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a:

www.sete.port.fr/statistiques/statistiques.php

Autoritat Portuària de Tarragona. *Estadístiques de tràfic desembre 2010* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Capítol 1, Mercaderies. Disponible a:

<http://bit.ly/p80ZzY>

2. CARACTERÍSTIQUES I EVOLUCIÓ ESTADÍSTICA DEL TRÀFIC DE CREUERS A NIVELL INTERNACIONAL

2.1. CONCEPTE I TIPUS DE CREUERS

Segons el Diccionari de l'Institut d'Estudis Catalans, el terme **creuer** té sis acepcions, entre les quals n'hi ha tres que fan referència a l'àmbit de la nàutica: **1** *Vaixell de guerra d'un tonatge intermedi entre els del cuirassat i els del destructor, en el qual la velocitat i l'autonomia predominen sobre l'armament i la protecció.* **2** *Acció de creuar.* **3** *Viatge o passeig turístic a bord d'un vaixell.* Aquesta última és la que defineix el concepte de creuer que pretenem analitzar en aquest treball.

El vaixell per fer un creuer té la particularitat que el client no només l'utilitza per desplaçar-se, sinó que també hi pot dur a terme activitats lúdiques i d'oci, cosa que no passa en transports com ara els autobusos, els avions, els trens i els cotxes que, bàsicament, només serveixen per desplaçar-nos. A més, també serveix d'hotel i de restaurant. Per tant, es pot dir que el que ens ofereix un vaixell de creuer és la possibilitat de fer un viatge recreatiu, en què el client pot gaudir de diversos serveis i activitats tant dins del propi vaixell com en les diverses escales que es duen a terme en diferents ports. Molts cops, però, quan es parla de *creuer*, no és per fer referència al viatge, sinó al vaixell que permet fer-lo. Així, amb aquest sentit, llegim la notícia: *El segon creuer més gran del món atraca a Barcelona*³ (BTVNOTÍCIES, www.btvnoticies.cat, 20-08-2011).

Ens hem referit al fet que els clients poden gaudir de diversos serveis i activitats un cop a bord dels vaixells, que varien molt en funció de la seva capacitat, i del seu equipament. Així hi pot haver serveis com ara piscines, jacuzzis, saunes, espais per poder practicar esports com ara futbol, bàsquet o golf, restaurants, bars, cinemes, o, fins i tot, teatres. A més a més, en alguns casos, també es pot gaudir d'espais enjardinats, zones de botigues, o àrees on poder deixar els més petits. A més a més, quan el vaixell arriba en un port, s'ofereix l'opció als clients de poder participar en activitats organitzades de caire cultural, esportiu o aventurer.

Per tant, quan es parla de la indústria dels creuers, no només s'ha de pensar en la companyia naviliera i els seus vaixells, sinó en tota la logística i sectors implicats al

³ Bermejo, Marc; Quevedo, Miquel. El segon creuer més gran del món atraca a Barcelona. A: *BTV Notícies* [en línia]. 16 abril 2011 [Consulta: 17 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q6Bwo8>>

seu voltant que permeten que es puguin dur a terme amb la màxima eficiència. Així doncs, s'ha de tenir en compte també la gran importància que tenen:

- L'oferta turística i l'hotelera que pugui oferir el turisme local o regional dels ports que visita el vaixell. La segona resulta molt important per a aquells ports que volen ser punts d'inici o finalització de rutes de creuer (*home port*).
- Els serveis portuaris que pugui oferir el port, com són unes bones instal·lacions per a l'atracament, remolcadors, la correcta gestió dels residus o l'aplicació del codi PBIP (Codi internacional per a la protecció dels vaixells i les instal·lacions).
- Les empreses externes que treballen al voltant del port com són els consignataris o els proveïdors, els quals són molt importants, sobretot, en els *home ports*.
- Les agències de viatge d'assistència als creuers, com per exemple Viajes Formentor o Intercruises, que ofereixen a les navilieres la possibilitat d'organitzar diverses activitats de lleure a terra o gestionar assumptes com ara la contractació d'hotels i companyies aèries i l'atenció dels clients en el port d'embarcament o desembarcament.
- Les agències de viatge, a través de les quals els clients realitzen la major part de les reserves de creuers.
- Infraestructures de transport com ara aeroports, trens o carreteres. El fet que la zona disposi d'un aeroport important és indispensable per poder convertir-se en *home port*.

Una menció especial es mereix la tripulació, que, tot i que molts cops és la gran oblidada de tot aquest engranatge, sense la seva eficiència, l'èxit del creuer i, per tant, la satisfacció del passatge no seria possible. La particularitat d'aquest tipus de vaixell és que la major part de la tripulació no ha dut a terme una formació especialitzada en el món marítim, ja que els serveis que estan dintre de l'hotel (cuina, menjadors, excursions, etc.) és el majoritari. És per això que, malgrat que algunes companyies recorren a empreses internacionals de contractació, d'altres, com ara Holland America Line o Royal Caribbean International, opten per impartir ells mateixos els cursos de formació necessària. De fet, un dels principals problemes que ha detectat la International Transport Federation (ITF), en investigacions dutes a terme en els darrers anys, és la falsificació de certificats de competència o el fet que els tripulants hagin de pagar per aconseguir la feina o per poder rebre els cursos d'entrenament, la qual cosa ha estat declarada il·legal per la Maritime Labour Convention (MLC) de l'any 2006

Mentre que una gran part d'oficials i capitans són noruecs o britànics, la gran majoria de contractats per oferir els serveis propis de l'hotel vénen de països del Tercer Món (Sri Lanka, Filipines, Índia, Indonèsia, etc.). Algunes companyies, però, opten per contractar, principalment, personal de la mateixa nacionalitat que la majoria del passatge o, que en tot cas, domini la seva llengua. En la següent taula es mostra quin sol ser el repartiment aproximat de les tripulacions en els creuers:

COMPOSICIÓ APROXIMADA DE LA TRIPULACIÓ D'UN CREUER	
Departament de coberta	6%
Departament de màquines	10%
Administració	4%
Activitats turístiques	10%
Hotel	70%

Taula 2.1. **Composició aproximada de la tripulació d'un creuer segons els diferents departaments**

Font: Murias López, Ricardo. *La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro* [en línia]. Director: Joan Olivella Puig. Barcelona, setembre 2002 [Consulta: 2 agost 2011]. Capítol 2: La industria del crucero en 2002. Disponible a: <<http://bit.ly/nTcd9v>>

Actualment, segons la ITF, aproximadament unes 150 mil persones treballen usualment en creuers, xifra que probablement anirà amb augment amb la construcció de nous vaixells amb capacitat per a 4500 passatgers i fins a 2000 tripulants. Des d'aquesta organització, es denuncia l'estrès que suposa per a les tripulacions la gran quantitat de passatge que poden arribar a transportar alguns vaixells. A més a més, la falta d'hores de descans i el fet d'haver de compartir, en moltes ocasions, cabina amb altres tripulants, suposa molts cops que la persona no pugui descansar ni relaxar-se de forma idònia. L'organització també destaca els casos d'assetjament per diferents motius, com ara sexual o racial, que es poden donar entre el passatge i la tripulació.

Així doncs, la gent disposada a gaudir d'un creuer pot triar entre diferents tipus i preus que es poden ajustar millor a les seva disponibilitat econòmica, preferències i gustos. Segons el nombre de dies de creuer tenim l'oferta següent:

- **Curta durada o escapades.** Solen ser de 4 a 5 i s'acostumen a dur a terme al principi i al final d'una temporada de creuers.
- **Llarga durada.** Els més freqüents són els de 7 dies, els quals comencen i acaben en el mateix port. A partir de 14 i fins a 21 dies, els creuers ja solen començar i finalitzar en un port diferent.
- **Altres.** Aquí podríem incloure-hi tots aquells que fan la volta al món en aproximadament 90 dies, encara que també ofereixen la possibilitat de realitzar

només trams del trajecte que poden durar entre 15 i 40 dies. També és possible trobar, malgrat que no és tant habitual, creuers de 50 a 60 dies que visiten diferents emplaçaments d'un continent.

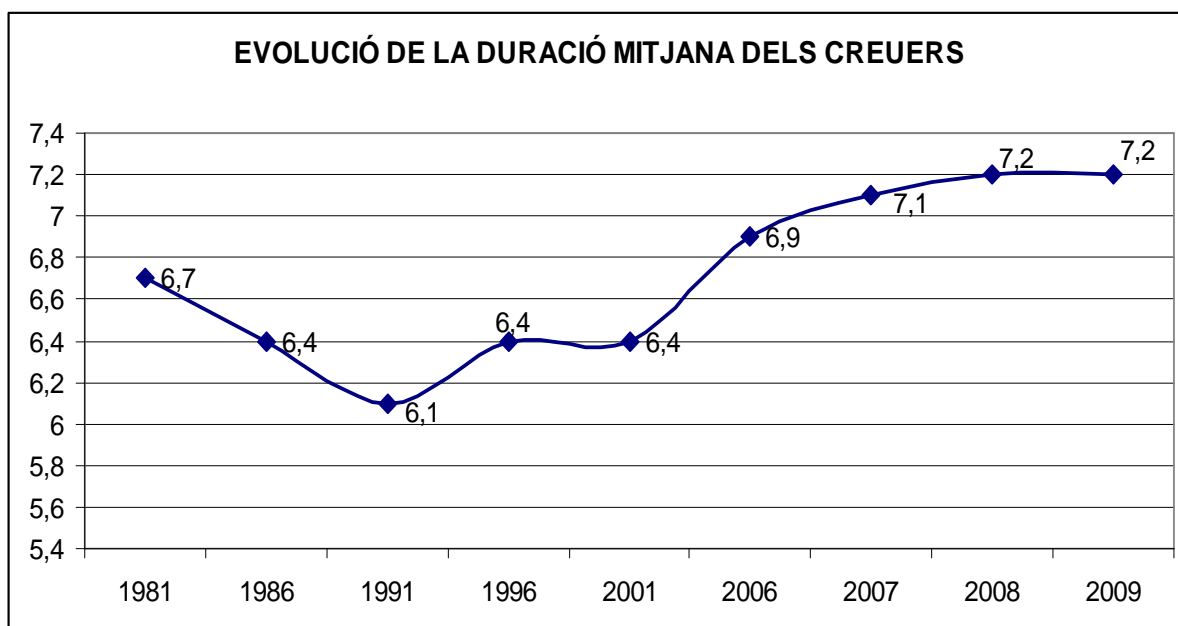
Actualment, segons les dades de la Cruise Lines International Association (CLIA)⁴, la durada mitjana d'un creuer és d'uns 7 dies (7,2) (veure *gràfic 2.1*). En la següent taula es mostra quina ha estat l'evolució, en percentatges sobre el total de passatgers a nivell mundial, de les diferents duracions dels creuers entre els anys 1990 i 2009. S'hi comprova que la majoria de passatgers opten pels creuers d'entre 6 i 8 dies, i que s'ha viscut un increment força notable dels d'entre 9 i 17 dies.

EVOLUCIÓ DE LA DURACIÓ DELS CREUERS			
	1990	2009	Diferència
2 – 5 dies	38%	30,5%	-7,5%
6 – 8 dies	52,1%	49,1%	-3,0%
9 – 17 dies	9,5%	18,9%	9,4%
18 o més dies	0,4%	1,5%	1,1%

Taula 2.2. **Evolució de la duració dels creuers en funció del número de passatgers totals els anys 1990 i 2009**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la CLIA. *The overview* [en línia]: 2011 CLIA Cruise Market Overview. *Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gllZVI>>

⁴ CLIA, creada l'any 1975 i amb la seva seu central a Florida, representa l'associació *creuerística* més gran del món dedicada a la promoció i creixement de la indústria dels creuers. Està formada per les 25 companyies més grans de creuers presents a Amèrica del Nord i hi estan afiliades més de 16 mil agències de viatges. L'organització opera gràcies a un acord amb la Federal Maritime Commission i té un paper consultiu dintre de la OMI. L'any 2006 es va fusionar amb la ICCL, entitat que participa en la regulació i polítiques de desenvolupament que afecten la indústria del creuer.



Gràfic 2.1. Evolució de la duració mitjana dels creuers en dies des de l'any 1981 i fins el 2009

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la CLIA. *The overview* [en línia]: 2011 CLIA Cruise Market Overview. *Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qllZV>>

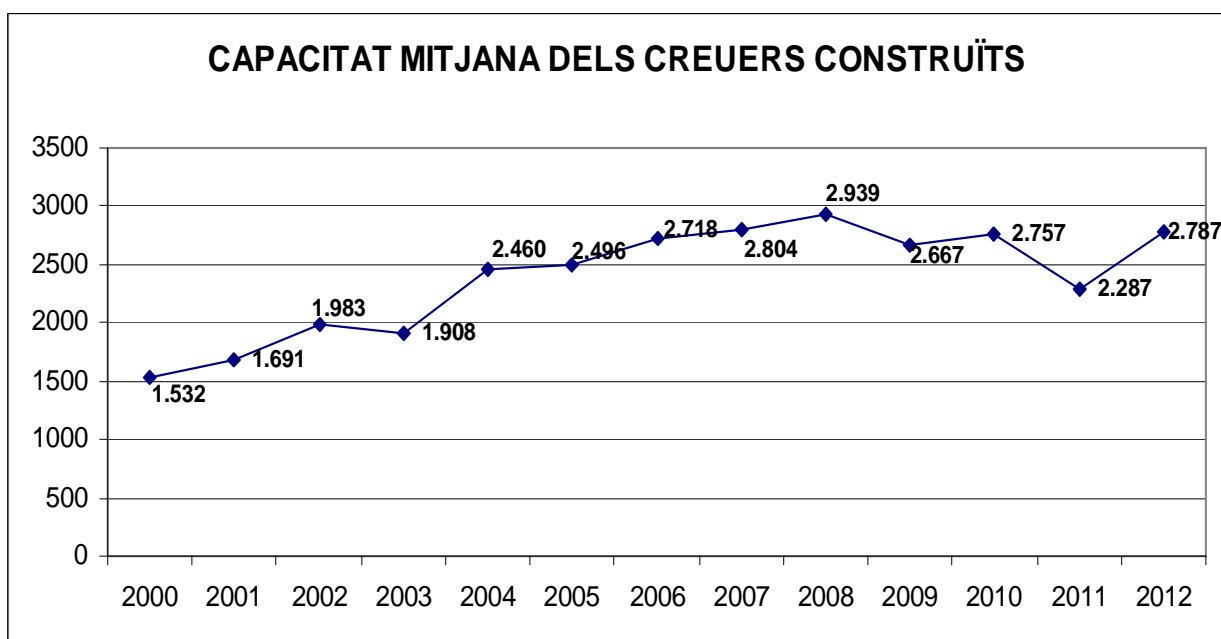
Segons la capacitat de transport dels creuers, podem obtenir una altra classificació:

- **Petita capacitat (màxim 500 passatgers i menys de 25.000 GT).** Solen ser creuers destinats a persones amb un alt poder adquisitiu que busquen un tracte més personal i amb serveis d'alta qualitat com poden ser les mateixes acomodacions. A més a més, alguns d'aquests vaixells poden accedir a ports o zones marítimes inaccessibles per als de major eslora. Com a contrapartida es podria destacar, en alguns casos, la major incomoditat que pot sorgir a l'hora de navegar en mar obert o el menor espai per dur a terme activitats a bord.
- **Mitjana capacitat (entre 500 i 1.000 passatgers i 25.000 i 50.000 GT).** En aquest grup trobem una generació de vaixells que van ser construïts durant els anys 70 i que milloren la comoditat del passatge durant la navegació en mar obert i disposen d'un major nombre d'espais públics i d'oferta d'activitats d'oci i entreteniment. Com que transporta un nombre relativament reduït de passatgers i alhora tenen uns costos elevats de manteniment i consum, aquests tipus de vaixells cada cop resulten menys rendibles. Aquest no és el cas, però, d'aquelles rutes en què hi ha ports que, per les seves característiques, els grans vaixells no hi poden fer escala.
- **Gran capacitat (entre 1.000 i 2.000 passatgers i 50.000 i 100.000 GT).** Molts d'aquests vaixells van ser construïts als anys 80, amb uns consums i uns costos de manteniment continguts. Actualment estan plenament actius en el mercat i són explotats en rutes on no hi ha demandes massives. Disposen d'una gran varietat

d'acomodacions, des de cabines internes fins a suites, amb serveis com ara bany privat amb dutxa, televisor, telèfon, minibar o aire condicionat. Tot i això, des de principis de segle hi ha hagut una disminució dels ingressos obtinguts per passatger per les grans baixades de preus que van practicar la major part de les companyies.

- **Supercapacitat o megacapacitat (més de 2.000 passatgers i 100.000 GT).** Aquests vaixells, que van entrar en servei durant la dècada dels 90, són els més moderns dels que naveguen actualment. Per les seves dimensions, més de 250 metres d'eslora, i, a pesar de la seva capacitat de maniobrabilitat i relatiu poc calat, tenen força limitacions per entrar en determinats ports, molts dels quals han hagut d'adaptar-hi les seves instal·lacions. Aquests creuers són ideals per a aquells destins més concorreguts com puguin ser el Mediterrani o el Carib.

Com es pot observar en aquesta darrera classificació, la capacitat del vaixell té una relació directa amb la vida a bord que es pot trobar el client. Els vaixells grans es caracteritzen per oferir molts i variats serveis i activitats, mentre que els vaixells més reduïts són de caràcter més luxós i ofereixen al client un tracte de primera qualitat, tant pel que fa a l'acomodament com al menjar. Com es pot observar en el següent gràfic, els vaixells construïts en els darrers anys tendeixen a ser cada cop majors.



Gràfic 2.2. Evolució de la capacitat mitjana dels creuers construïts (exclosos els creuers fluvials)

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Sharak, Bob. *State of the Industry* [en línia]: *New England / Canada Cruise Symposium*. [Consulta: 3 agost 2011]. CLIA Member Line Newbuilds – Average Ship Size. Disponible a: <<http://bit.ly/o4yNQF>>

Una altra classificació que podem fer dels creuers és segons el segment del mercat a què pertanyen en funció del seu preu i de la qualitat dels serveis que ofereixen. Com s'ha esmentat anteriorment, el segment de mercat està molt relacionat amb la capacitat de què disposa per transportar passatgers. Els principals segments existents són els quatre següents:

- **Creuers Contemporary.** Són creuers on es respira un ambient informal i on el client paga un preu en el qual ja té la major part dels seus amplis i variats serveis inclosos. Són els més populars a nivell mundial i estan oberts a un ventall molt ampli de clients (solters, parelles, famílies, grups, etc.). Solen ser els creuers que proven els que opten per dur a terme aquest tipus de vacances per primera vegada. El seu preu acostuma a oscil·lar entre els 100 i 200 dòlars (70 – 140 euros) per persona i dia.
- **Creuers Premium.** Els vaixells que els fan solen tenir una capacitat mitjana o gran. Són creuers que, per un preu una mica superior als de l'anterior categoria, ofereixen serveis millors i unes destinacions i itineraris molt més distingits i variats. Els seus clients és habitual que siguin gent de mitjana edat que ja han fet altres creuers. El preu se situa entre els 150 i 400 dòlars (105 - 280 euros) per persona i dia.
- **Creuers Luxury.** En aquesta classe hi ha els vaixells de capacitat petita, amb una alta qualitat de serveis, la qual cosa significa que s'hi troben tota mena de luxes. Les destinacions són exòtiques i exclusives i els itineraris s'adapten als estils de vida dels passatgers. Els preus d'aquests creuers fluctuen entre els 400 i 1.000 dòlars (280 – 695 euros) diaris per persona. Dintre d'aquesta categoria n'hi hauria una altra: els creuers *exclusive luxury*, amb preus que van dels 700 fins als 1000 dòlars (485 – 695 euros) diaris per persona.
- **Creuers Special.** Inclouen tots els que no responen al patró clàssic de creuers de vacances per mars i oceans, com ara els fluvials, els més importants d'aquesta categoria, els que fan la volta al món, els temàtics, etc. Com que el ventall de possibilitats és molt ampli, el perfil dels clients és molt variat.

També podríem catalogar els creuers pel seu contingut:

- **Creuers de vacances per mars i/o oceans.** En aquest tipus hi inclouríem tots aquells que tenen com a denominador comú oferir al seus clients unes vacances a bord d'un vaixell que navega per mars i/o oceans i que permeten gaudir d'una àmplia varietat de serveis i activitats.

- **Creuers fluvials.** Bàsicament es diferencien dels anteriors per la seva menor capacitat i per l'existència de nombrosos ports durant el seus recorreguts. A més a més, solen ser de curta duració, de 3 a 5 dies, i el seu recorregut sol començar i finalitzar en ports diferents. Els principals creuers fluvials recorren els rius Nil, Rhin, Danubi, Volga, Amazones i Mississipi.
- **Creuers temàtics.** En aquest tipus s'inclou tots aquells creuers que estan organitzats per dur a terme una activitat específica que pot estar relacionada amb la música, l'aventura, les expedicions, l'esport, el teatre, i també els que van destinats a públic restringit: solters i solteres (*singles' cruises*) o, fins i tot, els dissenyats per a homosexuals (*gay and lesbian cruises*). Segons els membres de la CLIA, s'espera un creixement elevat d'aquest tipus de creuers per als propers anys, especialment tots aquells que tenen relació amb la gastronomia, la cultura, l'art i la música.
- **Creuers d'empreses.** Aquest tipus de creuers els solen organitzar grans empreses amb la finalitat de motivar els seus empleats o, fins i tot, els seus clients.
- **Creuers de congressos, convencions i cursos a bord.** Per dur a terme aquest tipus de creuers és necessari que els vaixells disposin de sales de conferències i els serveis propis de qualsevol d'aquestes cites, com puguin ser secretaris, traductors, hostesses, etc. Aquest tipus de creuer és força recent i s'espera que es pugui anar implantant, ja que no suposa una despesa gaire més elevada en comparació a l'organització d'aquestes cites en centres especialitzats de les grans ciutats.

Podem parlar encara d'altres tipus de creuers com, per exemple, els **posicionals** i els **regulars**. Aquests últims realitzen sovint el mateix itinerari i solen oferir moltes activitats i diversió. Els **posicionals**, són els que durant l'any es traslladen a diverses regions del planeta com poden ser el Carib, el Mediterrani o el nord d'Europa i que ofereixen uns preus molt atractius i un servei d'alta qualitat.

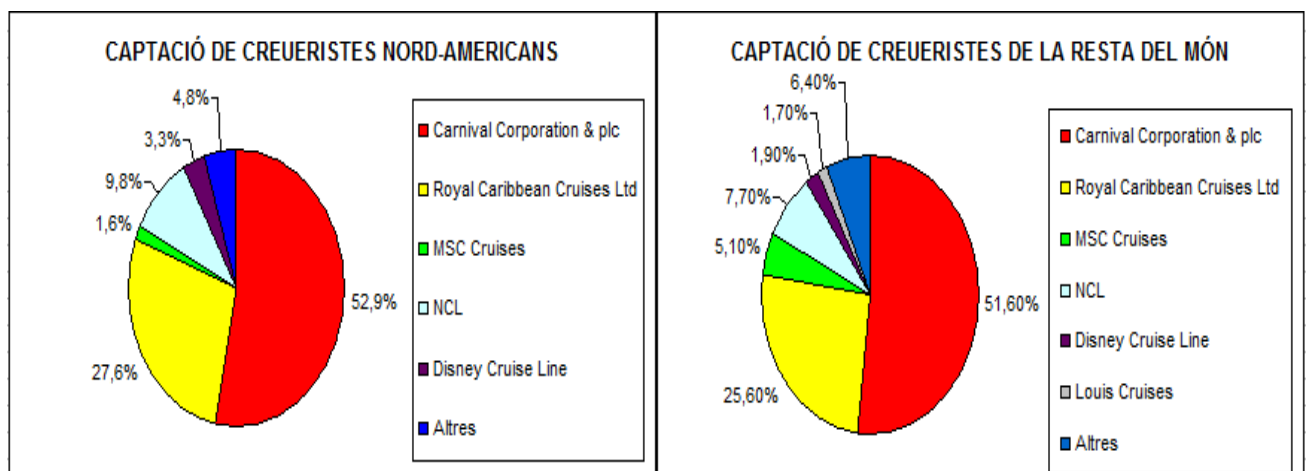
Però no només es poden fer classificacions en funció del creuer, sinó també, per exemple, del tipus d'acomodació que hi pot trobar el client. Així doncs, es poden distingir els sis tipus de camarots següents:

- **Camarots interiors.** Són tots aquells que no tenen vista a l'exterior. És poc usual trobar aquest tipus de camarot en els creuers fluvials o els de luxe.

- **Camarots interiors/exteriors.** En alguns vaixells, com ara els de Royal Caribbean International, hi ha alguns camarots que permeten tenir una visió d'un espai públic del creuer.
- **Camarots exteriors.** Disposen de vista al mar.
- **Camarots exteriors amb balcó.** Igual que els exteriors, però, a més, tenen balcó on poder posar gandules o cadires.
- **Suites.** Aquests camarots destaquen per les seves grans dimensions i per disposar normalment de balcó. Podem trobar-ne de diferents mides que van des dels 30 fins als 100 metres quadrats.
- **Suites superiors en vaixells de gran capacitat.** En aquest cas les suites solen disposar d'un restaurant privat. Exemples de companyies amb aquests camarots són Norwegian Cruise Lines (NCL) i Cunard Line.

2.2. LES PRINCIPALS COMPANYIES DE CREUERS

Actualment les principals companyies de creuers estan agrupades en 3 grans grups, anomenats els *Big Three*, que han anat sofrint canvis molt ràpids en els darrers anys a través de fusions, adquisicions o absorcions. Aquests grups empresarials són: Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Cruises Ltd., i Genting Hong Kong. Segons Cruise Market Watch (www.cruisemarketwatch.com), a finals de l'any 2011 l'oferta disponible serà de 428.835 places, representant un increment del 2,8% respecte el 2010, i 252 vaixells.



Gràfic 2.3. Percentatge de captació de creueristes nord-americans i de la resta del món per part de les companyies de creuers l'any 2011
 Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cruise Market Watch. Market Share. A: Cruise Market Watch [en línia]. [Consulta: 4 agost 2011].
 Disponible a: <<http://bit.ly/rnHmyW>>

2.2.1. CARNIVAL CORPORATION & PLC

Aquesta companyia de creuers, que té les seves seus a Miami i Londres, té en propietat o nolieja fins a 101 vaixells, als quals se n'hi afegiran 7 més fins al febrer de 2015. Això permet a la companyia oferir fins a 200 mil places per a creueristes i 70 mil llocs de treball, sent, per tant, una de les empreses turístiques més gran del món. El grup està format per diferents filials, que disposen d'una àmplia autonomia, ubicades en els següents països:

- Estats Units: Carnival Cruise Lines, Holland America Line, Princess Cruises i Seabourn.
- Regne Unit: P&O Cruises i Cunard Line.
- Alemanya: AIDA
- Itàlia: Costa Cruises
- Espanya: Iberocruceros.
- Austràlia: P&O Cruises

VAIXELLS DE CARNIVAL CORPORATION & PLC				
	Segment	Capacitat dels vaixells	Número de vaixells	Passatgers
Carnival Cruises Lines	Contemporary	Supercapacitat	22	58.170
Holland America Line	Premium	Supercapacitat / Gran / Mitjana	15	23.484
Princess Cruises	Premium	Supercapacitat / Gran / Mitjana	17	37.588
Seabourn	Luxury	Petita	6	1.974
P&O Cruises	Contemporary	Supercapacitat / Gran / Mitjana	4	6.332
Cunard Line	Luxury	Supercapacitat	3	6.700
AIDA	Contemporary	Supercapacitat / Gran	8	14.248
Costa Cruises	Contemporary	Supercapacitat / Gran	15	32.210
Iberocruceros	Contemporary	Gran / Mitjana	4	5.010
P&O Cruises Australia	Contemporary	Supercapacitat / Gran	7	15.098
TOTAL	-	-	101	200.814

Taula 2.3. **Característiques de la flota de Carnival Corporation & plc**

Font: Carnival Corporation & plc. Our Brands. A: *Carnival Corporation & plc* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/mEHRax>

Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/pLNqd6>
 ECC. 2010/2011 Report [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oYM4ft>

P&O Cruises Australia. Our Ships. A: *P&O Cruises Australia* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oLBqCL>
 Seabourn. Our fleet. A: *Seabourn* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qJSPUn>

Aquesta gran diversitat de filials permet brindar al client una oferta variada, amb les principals destinacions en el continent americà, especialment el Carib. A més a més, el grup també està format per dos operadors turístics: la Holland America Princess Alaska Tours, ubicada a Alaska, i la canadenc Yucon. Amb tot aquest conglomerat d'empreses, el grup és capaç de captar uns 8,5 milions de clients cada any. Les seves accions cotitzen a la borsa de Nova York i a la de Londres a través de l'emblema CCL. La companyia és l'única al món que està inclosa en els índexs borsaris S&P 500 dels Estats Units i el FTSE 100 del Regne Unit.

Per tal de donar servei als seus clients nord-americans i britànics, les filials del grup s'han agrupat en la World's Leading Cruise Lines U.S. (www.worldsleadingcruiselines.com) i la World's Leading Cruise Lines U.K.

(www.worldsleadingcruiselines.co.uk). De la primera en formen part sis companyies (Carnival Cruise Lines, Costa Cruises, Cunard Line, Holland America Line, Princess Cruises i Seabourn), mentre que a la segona s'hi afegeix P&O Cruises.

2.2.2. ROYAL CARIBBEAN CRUISES Ltd

Aquesta companyia de creuers, que és la segona més gran del món, està formada per 35 vaixells que fan escala en uns 400 ports i que sumen una capacitat aproximada de 85 mil passatgers. Les filials que formen part d'aquest grup són: Royal Caribbean International (Estats Units), Celebrity Cruises (Estats Units), Pullmantur (Espanya), Azamara Club Cruises (Estats Units) i CDF Croisieres de France (França). A més a més, té un participació de fins al 50% dins de la companyia alemanya TUI Cruises.

VAIXELLS DE CARNIVAL ROYAL CARIBBEAN CRUISES Ltd				
	Segment	Capacitat dels vaixells	Nombre de vaixells	Passatgers
Royal Caribbean International	Contemporary	Supercapacitat / Gran	22	62.000
Celebrity Cruises	Premium	Supercapacitat / Gran / Petita	10	20.500
Pullmantur	Contemporary	Supercapacitat / Gran / Mitjana	6	9.117
Azamara Club Cruises	Luxury	Mitjana	2	1.400
CDF Croisieres de France	Contemporary	Mitjana	1	750
TOTAL	-	-	35	84.650
TUI Cruises*	Contemporary / Premium	Gran	2	3.836

Taula 2.4. **Característiques de la flota de Royal Caribbean Cruises Ltd**

Font: Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pLNqd6>>
ECC. 2010/2011 Report [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oYM4ft>>

Royal Caribbean Ltd. Key Statistics. A: *Royal Caribbean, Ltd.* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Fleet Data. Disponible a: <<http://bit.ly/geKDDR>>

fvw. TUI Cruises: Expansion with Mein Schiff 2. A: *fvw* [en línia]. 1 juny 2010 [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oBMWhC>>
Pullmantur. Bleu de France. A: *Pullmantur* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r7JDuj>>

*Royal Carribbena Cruises Ltd es propietat del 50% de TUI Cruises.

La majoria de filials que formen part del grup són nord-americanes excepte CDF Croisieres de France i l'espanyola Pullmantur. Va ser l'adquisició d'aquesta última, l'any 2006, la que va permetre al grup poder consolidar la seva entrada dintre del mercat europeu de creuers.

2.2.3. GENTING HONG KONG

Aquesta companyia, antigament coneguda com a Star Cruises Limited, forma part de Genting Group, una de les multinacionals asiàtiques més importants del món. Així doncs, aquest grup està format per 5 companyies que operen en 3 jurisdiccions diferents sota el nom de *Genting*, amb un capital de mercat que, a finals de juliol del 2011, superava el 45 bilions de dòlars. Totes aquestes companyies, així com les seves subsidiàries i afiliades, es dediquen a diversos negocis que generen més de 58 mil llocs de treball i que inclouen el lleure i l'hostaleria, la generació d'energia, les plantacions de palmera d'oli, les promocions d'habitatges, la biotecnologia, el gas i el petroli.

Pel que fa a Genting Hong Kong, és un líder global del sector de l'oci i l'hostaleria, amb negocis tant dins del sector terrestre com el marítim. Així doncs, són filials de la companyia les empreses naviliers Star Cruises i Norwegian Cruise Lines (NCL), i el centre turístic Resorts World Manila, ubicat a Filipines. La companyia Star Cruises té la seva seu social a Hong Kong, mentre que la de NCL, de la qual Genting Hong Kong en disposa del 50% juntament amb les empreses Apollo Global Management i TPG Capital, està a Miami (Estats Units).

Genting Hong Kong es va incorporar l'any 1993 al mercat de creuers operant la flota de Star Cruises, amb l'objectiu de fer créixer el mercat asiàtic i el del Pacífic com a destinació internacional de creuers. Aquesta companyia, juntament amb NCL, disposen actualment de 17 vaixells que tenen com a destí més de 200 ports i una capacitat conjunta d'uns 34 mil passatgers.

VAIXELLS DE GENTING HONG KONG				
	Segment	Capacitat dels vaixells	Número de vaixells	Passatgers
Star Cruises	Contemporary	Supercapacitat / Gran / Petita	6	7.624
Norwegian Cruise Lines	Contemporary	Supercapacitat / Gran	11	26.352
TOTAL	-	-	17	33.976

Taula 2.5. **Característiques de la flota Genting Hong Kong**

Font: Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pLNqd6>>
 ECC. 2010/2011 Report [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oYM4ft>>
 International Cruise Services. Cruise Ship Profiles. A: *International Cruise Services* [en línia]. [Consulta: 6 agost 2011]. Star Cruises. Disponible a: <<http://bit.ly/ih0jnX>>

2.2.4. ALTRES COMPANYIES DE CREUERS

Les següents taules resumeixen quines són les principals companyies de creuers que hi ha a part dels tres grans grups que s'acaben d'analitzar. En el primer s'hi mostren les companyies que duen a terme creuers per mars i oceans, i en el segon les que n'organitzen de fluvials. Tots els vaixells d'aquesta última són de petita capacitat i del segment definit com *special*.

COMPANYIES AMB CREUERS PER MARS I OCEANS				
	Segment	Capacitat dels vaixells	Nombre de vaixells	Passatgers
Bora-Bora Cruises	Luxury	Petita	1	40
Crystal Cruises	Luxury	Gran / Mitjana	2	2.010
Delphin Voyager	Contemporary	Mitjana / Petita	3	1.510
Disney Cruise Line	Contemporary	Supercapacitat	4	13.100
Fred. Olsen Cruise Lines	Contemporary	Gran / Mitjana	4	3.939
Hapag-Lloyd Cruises	Luxury	Mitjana / Petita	5	1.874
Hurtigruten	Contemporary	Mitjana / Petita	12	7.264
Louis Cruises	Contemporary	Gran / Mitjana / Petita	9	8.666
MSC Cruises	Contemporary	Supercapacitat / Gran	12	27.434
Oceania Cruises, Inc.	Premium	Gran / Mitjana	5	4.552
Paul Gauguin Cruises	Luxury	Petita	1	322
Pearl Seas Cruises	Luxury	Petita	1	210
Peter Deilmann	Luxury	Mitjana	1	513
Regent Seven Seas Cruises	Luxury	Mitjana / Petita	3	1.890
Saga Shipping Company	Contemporary	Mitjana / Petita	4	2.235
SeaDream Yacht Club	Luxury	Petita	2	224
Star Clippers	Luxury	Petita	3	567
Silversea Cruises Ltd	Luxury	Mitjana / Petita	6	1.828
Thomson Cruises / Island Cruises	Contemporary	Gran	5	7.004
Windstar Cruises	Luxury	Petita	3	608

Taula 2.6. **Característiques de la flota de diverses companyies amb creuers per mars i oceans**

Font: All Things Cruise. Cruise Lines. A: *All Things Cruise* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a:

<http://allthingscruise.com/browse-cruise-lines>

Asociación Cruceirista de España. Compañías. A: *Asociación Cruceirista de España* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a:

www.asociacioncruceirista.com/

CLIA. *The overview* [en línia]: *2011 CLIA Cruise Market Overview. Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qllZV>

Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/pLNqg6>
 ECC. *2010/2011 Report* [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oYM4ft>

COMPANIES AMB CREUERS FLUVIALS		
	Número de vaixells	Passatgers
AMA Waterways	13	1.925
American Cruise Lines	6	613
Avalon Waterways	18	2.852
CroisiEurope	26	100 a 180 passatgers cadascun
Douro Azul	10	1.374
Iberostar Grand Amazon	1	150
Viking River Cruises	36	150 passatgers de mitjana cadascun
Uniworld River Cruises	14	1.854
Yangtze Rivers	33	250 passatgers de mitjana cadascun

Taula 2.7. **Característiques de la flota de diverses companyies amb creuers fluvials**

Font: All Things Cruise. Cruise Lines. A: *All Things Cruise* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <http://allthingscruise.com/browse-cruise-lines>

Asociación Crucerista de España. Compañías. A: *Asociación Crucerista de España* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: www.asociacioncruceista.com/

CLIA. *The overview* [en línia]: *2011 CLIA Cruise Market Overview. Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qllZV>

Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/pLNqd6>

ECC. *2010/2011 Report* [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oYM4ft>

2.2.5. VAIXELLS ENCARREGATS O EN CONSTRUCCIÓ

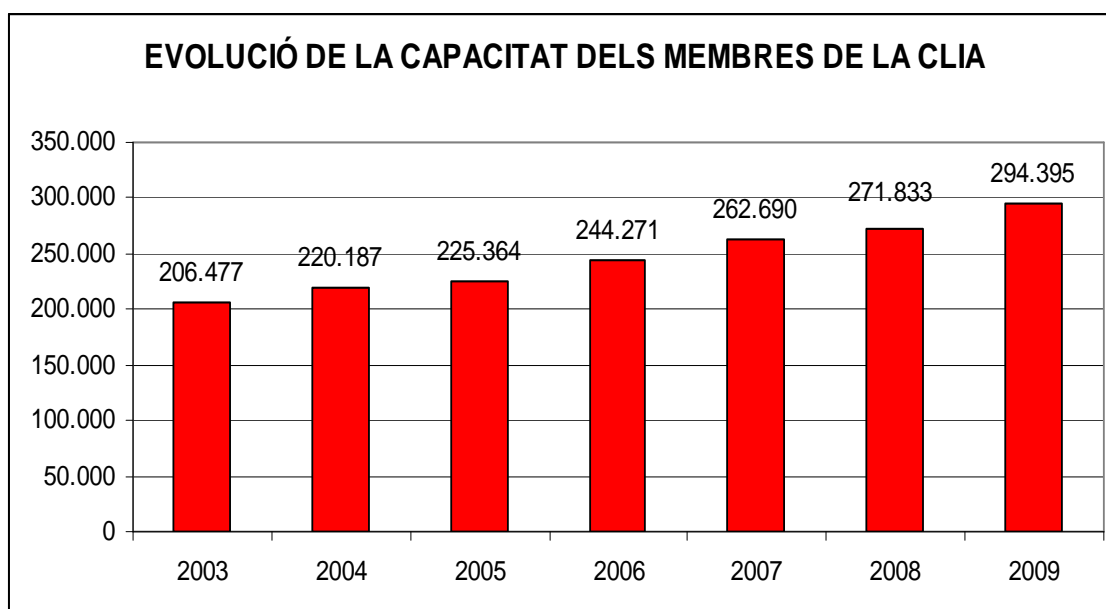
En aquest capítol s'esmentarà, mitjançant la següent taula, quins són els vaixells que estan actualment encarregats o en construcció (*ships on order*), i a quines companyies de creuers pertanyen. D'aquesta manera, es pot comprovar quin serà el creixement de l'oferta per als propers anys. Molts dels vaixells que s'han de lliurar l'any 2012 ja han estat també inclosos en les taules anteriors a l'hora de comptabilitzar el total de passatgers que cada companyia és capaç de transportar.

CREUERS PREVISTOS QUE ENTRARAN EN SERVEI ELS PROPERS 5 ANYS			
Entregues previstes per l'any 2012			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Passatgers
AIDA	AIDA Luna	Meyer Werft	2.174
AMA Waterways	AmaCerto	Vahali	164
American Cruise Lines	Queen of the Mississippi	Chesapeake Shipbuilding Corp	140
Avalon Waterways	Avalon Vista	Den Breejen	164
	Avalon Visionary	Den Breejen	128
	Avalon Angkor	Den Breejen	32
Celebrity Cruises	Celebrity Reflection	Meyer Werft	2.850
Carnival Cruise Line	Carnival Breeze	Fincantieri	3.690
Costa Cruceros	Costa Fascinosa	Fincantieri	3.000
Disney Cruise Lines	Disney Fantasy	Meyer Werft	1.250
MSC Cruises	MSC Divina	Chantiers de l'Atlantique	3.013
Oceania Cruises	Riviera	Fincantieri Sestri Ponente	1.252
Viking River Cruises	Viking Aegir	Nepturn Werft	190
	Viking Embla	Nepturn Werft	190
	Viking Freya	Nepturn Werft	190
	Viking Idun	Nepturn Werft	190
	Viking Njord	Nepturn Werft	190
	Viking Odin	Nepturn Werft	190
TOTAL	-	-	18.997
Entregues previstes per l'any 2013			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Capacitat
AIDA	AIDA Mar	Meyer Werft	2.192
Hapag Lloyd Cruises	Europa 2	STX France	516
Norwegian Cruise Line	-	Meyer Werft	4.000
Princess Cruises	Royal Princess	Fincantieri	3.600
TOTAL	-	-	10.308
Entregues previstes per l'any 2014			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Capacitat
Costa Cruceros	-	Fincantieri	3.700
Norwegian Cruise Line	-	Meyer Werft	4.000
Princess Cruises	-	Fincantieri	3.600
Royal Caribbean International	Project Sunshine	Meyer Werft	4.100
TOTAL	-	-	15.400
Entregues previstes per l'any 2015			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Capacitat
AIDA Cruises	-	Mitsubishi Heavy Industries	3.250
P&O Cruises	-	Fincantieri	3.611
TOTAL	-	-	6.861
Entregues previstes per l'any 2016			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Capacitat
AIDA Cruises	-	Mitsubishi Heavy Industries	3.250
TOTAL	-	-	3.250
Entregues sense data definida			
Companyia	Vaixell	Drassanes	Capacitat
Pearl Seas Cruises	Pearl Mist	Irving Shipbuilding	210

Taula 2.8. Creuers que entraran en servei en el mercat mundial en els propers 5 anys

Font: Cruise Critic. New Cruise Ships on Order. A: *Cruise Critic* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/E8stf>
Cybercruises. Cruise Ships Orderbook.. A: *Cybercruises* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a:
<http://www.cybercruises.com/orderbook.htm>

Les gairebé 19 mil noves places per a creueristes que s'ofriran l'any 2012 vénen en la línia del creixement de la variada oferta (vaixells que van dels 190 fins als 3000 passatgers) que s'ha produït en els darrers anys. Així doncs, segons la CLIA, entre 2005 i 2010, el nombre de *lower berths* (veure capítol 2.4.1.) ha augmentat 72 mil unitats, i en el període 2010 - 2012 s'augmentarà un 17,4% la capacitat de transport. L'any 2009, el nombre de vaixells nous de companyies que formen part de la CLIA va ser de 14, i, l'any 2010, van ser de fins a 12 i, entre ells, els dos més grans del món: el Allure of the Seas de Royal Caribbean International (5400 passatgers i germà del Oasis of the Seas construït l'any 2009) i el Norwegian Epic de NCL (4100 passatgers). Durant aquest any 2011, el nombre de vaixells nous ha augmentat fins a catorze.



Gràfic 2.4. Número de places per a passatgers ofertes pels membres de la CLIA.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cyre Michael. *Cruise 101 Evolution of Cruising* [en línia]. CNE Cruise Symposium, 8 juny 2010 [Consulta: 11 agost 2011]. Disponible a: <http://slidesha.re/r1xtTf>

2.3 NOMBRE I PERFIL DELS CREUERISTES A NIVELL GLOBAL

A escala internacional, el tràfic de creuers i tota la indústria que es mou al seu voltant ha viscut un creixement impressionant en els darrers 25 anys. Una de les claus per explicar-lo fa referència a la diversificació de la seva oferta, adreçada a públics molt diversos, i al fet que s'ha sabut adaptar a les necessitats, gustos i possibilitats econòmiques dels diferents clients. Però aquest èxit i creixement no depenen únicament i exclusivament del tipus de vaixell, de la varietat de recorreguts i de l'interès que puguin suscitar les ciutats que es visiten, sinó que també està relacionat

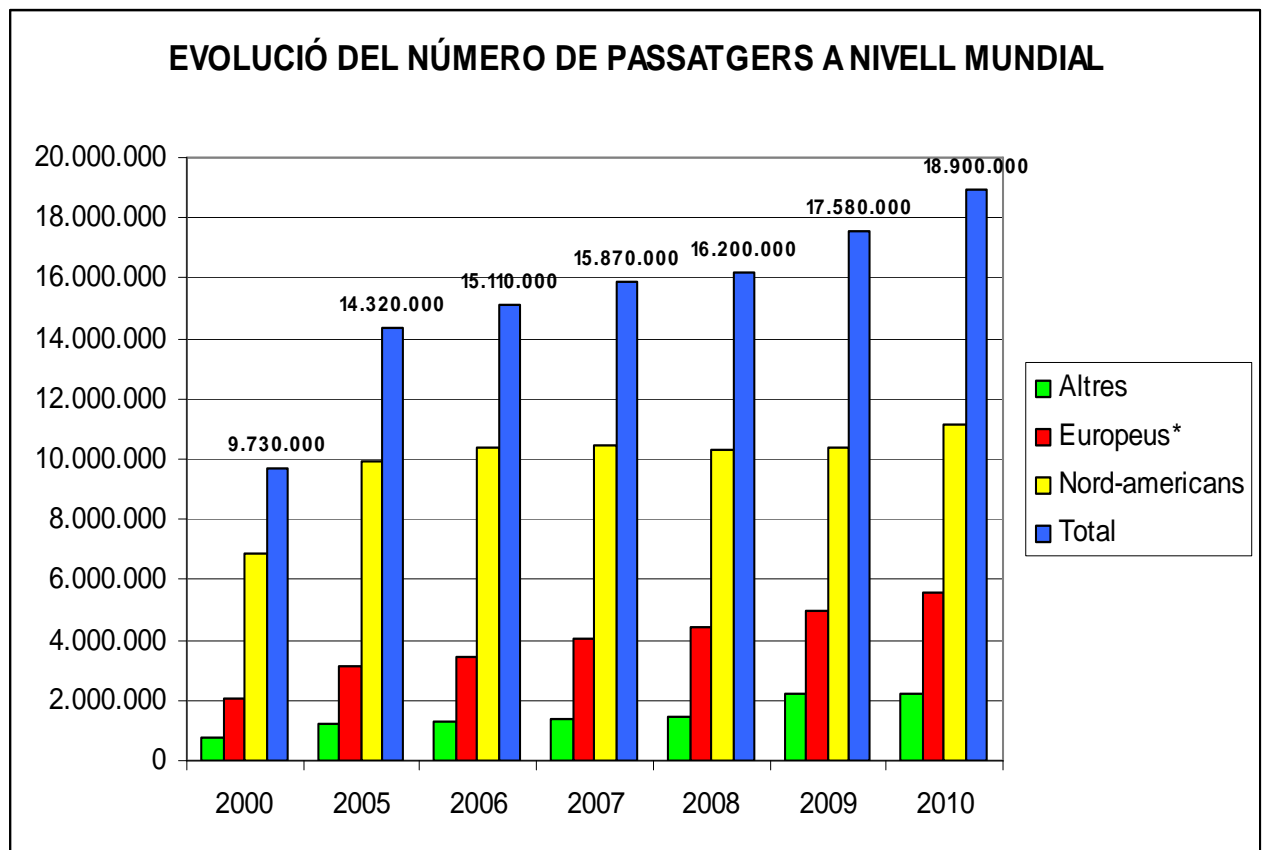
amb les millores que s'han produït a nivell d'infraestructures i logística, per tal de poder atendre aquest tipus de turisme de la forma més eficient possible.

En veure els beneficis que comporten per a una regió que centenars i milers de persones puguin arribar en un sol creuer, polítics i empresaris han actuat per tal de poder atraure el major nombre de companyies als seus ports. I aquestes actuacions passen, no només per modernitzar i adaptar les instal·lacions portuàries a les necessitats d'aquest tràfic, sinó també per disposar d'una bona oferta turística i, fins i tot, de bones infraestructures aeroportuàries o hoteleres.

A més a més, des del punt de vista dels clients d'aquest tipus de turisme, es poden gaudir d'unes comoditats que resulten altament atractives. Per una banda, tenim el fet que el client pot viatjar a diferents destins mitjançant un sol viatge i sense haver d'anar fent i desfent contínuament les maletes. A aquest fet li hem de sumar altres característiques molt atractives, com són que pràcticament tots els serveis del vaixell estan inclosos en el preu que es paga a l'inici, el gran nombre d'activitats ja programades que s'ofereixen en el propi creuer i a l'arribada a port, i la possibilitat de ser atès en el teu propi idioma per part de la tripulació.

Tots aquests factors que acabem d'esmentar, juntament amb la promoció de l'activitat de creuers a través de mitjans com ara Internet, premsa, ràdio, televisió, han fet que cada cop siguin més els que decideixin passar les seves vacances a bord d'un d'aquests vaixells. Si a això hi afegim la diversitat de preus i d'ofertes, entendrem que la mitjana d'edat de la gent que duu a terme aquesta tipus de turisme, que fins fa poc superava els 50 anys, ha anat baixant en els darrers anys.

Per consultar quin ha estat el nombre de creueristes a nivell mundial disposem de diverses fonts. Una d'elles és la CLIA, que publica cada any el total mundial de persones que han viatjat en aquells creuers que formen part de l'associació. Aquesta xifra, per tant, és molt representativa de l'evolució del mercat. Una altra font que es pot consultar són les dades subministrades per la European Cruise Council (ECC), que les elabora a partir d'organismes com ara la Passenger Shipping Association (PSA), la IRN Research (consultora especialista en investigacions de mercat), o la pròpia CLIA. És per això que hem utilitzat les dades de l'ECC per elaborar el gràfic que hi ha continuació.



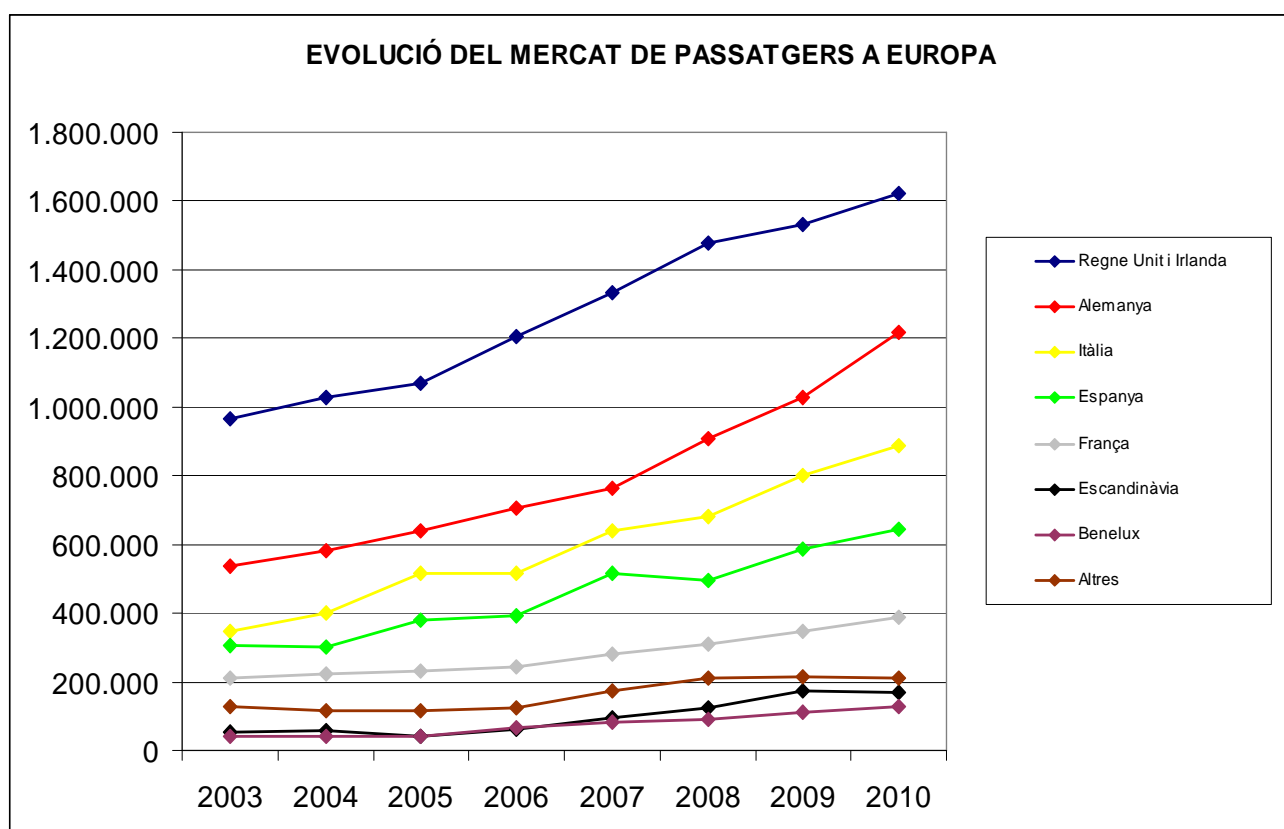
Gràfic 2.5. Evolució del número de *creueristes* a nivell mundial.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>
*Inclou Rússia i els països del centre i oest d'Europa fora de la UE

Segons les dades de la CLIA, el nombre de passatgers, des de l'any 1990, no ha parat de créixer, de manera que fins l'any 2010 la mitjana anual de creixement ha estat del 7,2%. Per aquest organisme, l'espectacular creixement que s'ha produït l'any 2010 és atribuïble, en bona part, als 9 vaixells que van entrar en servei aquell any, entre els quals hi ha dos dels més grans construïts fins ara, el Norwegian Epic de NCL amb capacitat per a 4.100 passatgers, i el Allure of the Seas per a 5400 passatgers, propietat de Royal Caribbean International.

Com s'ha pogut veure en l'anterior gràfic, en els darrers anys s'ha produït un creixement del mercat europeu en paral·lel a un progressiu estancament del nord-americà. Així doncs, segons de les companyies nord-americanes que formen part de la CLIA, si l'any 2000 un 90% del seu total de passatgers eren nord-americans, l'any 2009 les seves dades indicaven que aquest percentatge havia baixat fins al 75%, mentre que el 25% restant eren majoritàriament europeus.

Es evident, per tant, que el mercat europeu ha viscut un gran creixement en els darrers deu anys. Els països més destacats són: el Regne Unit (29,8% del total l'any 2010), Alemanya (22,4%) i Itàlia (16,3%). En aquest període de deu anys el nombre de passatgers europeus ha augmentat fins a un 150%, fent que l'any 2010 la distància amb el nombre de nord-americans s'hagi reduït a gairebé la meitat (5,54 milions vs 11,11 milions). L'any 2010, un 61% dels europeus van realitzar creuers pel Mediterrani i les illes de l'Atlàntic, un 16,6% pel nord d'Europa i el 22,7% restant per fora d'aquest continent, destacant especialment el Carib. A més a més, dels 4,8 milions de passatgers que van iniciar creuers des d'Europa, un 3,2% més que l'any anterior, més d'un 75% eren europeus.



Gràfic 2.6. Evolució del mercat de passatgers a Europa en els darrers 8 anys

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de IRN Research. *Statistics and Source Markets 2010* [en línia]. ECC.6 abril 2011 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o2MMfa>>

La major diversificació de l'origen dels passatgers beneficia les companyies de creuers, que reconeixen que, per continuar creixent, necessiten augmentar l'abast dels seus mercats i no dependre tant fortament dels turistes nord-americans. Així doncs, la seva expansió no només serà cap a Europa, sinó que també s'intentarà buscar passatge provinent d'Àsia i Sud Amèrica.

Les previsions de creixement per a l'any 2011 fetes per la CLIA indiquen que es podria arribar als 16 milions de passatgers, un increment del 8,8% respecte els 14,8 que va comptabilitzar l'organització l'any anterior. D'aquests 16 milions, un 73% serien de nacionalitat nord-americana. La incorporació de nous vaixells dintre de les flotes dels membres de la CLIA (se n'esperen vint-i-dos, entre els anys 2011 i 2012), la continua diversificació dels itineraris globals i les noves propostes que s'ofereixen a bord dels vaixells, fa que s'esperin uns bons anys de creixement. Durant l'any 2011 continuaran sent un èxit destinacions com ara el Carib, el Mediterrani o Europa, i es mantindrà el creixement d'altres com ara Sud Amèrica, Àsia, el Pacífic o les regions àrtiques.

Si es vol fer una anàlisi el més global possible del tipus d'usuari dels creuers, el més idoni es consultar l'estudi de mercat dut a terme per la CLIA l'any 2008 a la població dels Estats Units (CLIA 2008 Market Profile Study). S'hi assegura que el *target* de la indústria dels creuers són tots els adults de 25 anys o més i amb uns ingressos familiars superiors als 40 mil dòlars (uns 28 mil euros). Aquest segment representa a EUA, el país d'on provenen la majoria de creueristes, un 43% del total de la població. Del total d'aquest segment, un 44,6% assegura que ha agafat algun creuer i un 22,7% ho havia fet en els últims tres anys. Contràriament, si s'agafa com a mostra el total de la població dels Estats Units, aquests darrers percentatges baixen fins al 19,9% i el 9,9% respectivament.

En aquest mateix estudi s'indicava que actualment la mitjana d'edat dels creueristes se situa als 50 anys i amb uns ingressos familiars de 109 mil dòlars (uns 77 mil euros). Uns ingressos que són superiors als 92 mil dòlars que guanyen els que l'estudi defineix com a *non-cruiser vacationers* (persones que les seves vacances no són a bord d'un creuer i que duren com a mínim més de 3 nits), els quals tenen una mitjana d'edat de 46 anys. De tots els creueristes, un 69% disposen de graduats i postgraduats universitaris, el 86% estan casats i el 62% treballen a jornada completa. Destacar que la despesa mitjana per setmana de cada *creuerista*, quan gaudeix d'un creuer o un altre tipus de viatge, és, aproximadament, de 1.770 dòlars (uns 1.245 euros), mentre que la d'una persona que mai no ha anat en un creuer és de 1.200 dòlars, uns 845 euros.

L'estudi revela altres dades interessants que es resumeixen a continuació:

- Un 80% dels passatgers considera que els creuers són una bona manera de conèixer una zona i decidir si hi tornaràs.
- Les persones que duen a terme un creuer són molt previsoros a l'hora de fer les seves reserves, ja que de mitjana ho fan amb 5,6 mesos d'antelació.

- Del total de creueristes, un 75% viatja amb la seva parella, un 25% amb fills de menys de 25 anys (l'any 2002 era un 13%), un 23% amb amics, i un 21% amb altres membres de la família.
- Les principals fonts en què es basen els creueristes per triar les seves vacances són: portals web del destí (39%), referències personals o escrites (33%), el cònjuge (32%) i les webs de creuers (28%).
- La percepció d'unes vacances en creuer per part dels que n'han gaudit d'algun és molt diferent d'aquells que no n'han fet mai cap. Així doncs, les respostes dels dos grups eren molt variades en fer-los la següent pregunta: "Què és el que pensa de les vacances en creuers en comparació amb d'altres tipus que hagi dut a terme?. Són els creuers molt millors, una mica millors, iguals, una mica pitjors, o molt pitjors que altres vacances en termes de". A continuació presentem alguns d'aquests termes i indiquem el tant per cent dels que pensaven que eren molt millors o una mica millors (*creueristes vs no creueristes*)
 - Explorar una zona per tornar-hi algun dia (62% vs 30%)
 - Ofereix opcions per a tothom (49% vs 22%)
 - Fiabilitat (49% vs 22%)
 - Seguretat (*safe*) (45% vs 18%)
 - Relaxació (63% vs 37%)
 - No ocasionar problemes (58% vs 32%)
 - Vacances divertides (53% vs 28%)
 - Bona inversió (53% vs 22%)
- Pràcticament tres quartes parts de les persones que contracten un creuer ho fan a través d'agències de viatges.
- Un 72% dels potencials creueristes asseguren que si disposessin d'un port més a prop de casa augmentaria la probabilitat que duguessin a terme un creuer.

2.4. LES PRINCIPALS DESTINACIONS A PART DEL MEDITERRANI

2.4.1. DADES GLOBALS

Com és lògic, les companyies busquen sempre aquelles zones on hi predominen més el sol, les bones temperatures i el bon temps. Per tant, una possible classificació seria a partir de les estacions de l'any.

- **Primavera.** En aquesta època de l'any trobem canvis de molts creuers en busca del bon temps. El més habitual es poder dur a terme un creuer pel Mediterrani, Orient Mitjà, Àsia o un creuer dels anomenats posicionals (vegeu capítol 2.1.)
- **Estiu.** Els creuers més habituals d'aquesta època de l'any són pel Mediterrani, Illes Gregues, Nord d'Europa, Alaska i pel continent asiàtic.
- **Tardor.** Tal i com passa a la primavera, aquesta època torna a servir per moure els vaixells cap a àrees de clima més benigne. Tot i això, molts dels creuers pel Mediterrani, Illes Gregues, el Carib o Àsia es mantenen.
- **Hivern.** És en aquesta època quan s'inicien els creuers que fan la Volta al Món o de llarga durada. El Carib, però, continua sent la zona més habitual per realitzar-hi creuers.

Per saber quines són les principals destinacions de creuers a nivell mundial, es poden consultar les dades que cada any publica la CLIA. Una de les estadístiques fa referència al *total bed-days* que al llarg de l'any hi ha hagut en cadascuna de les destinacions. Per entendre aquest concepte, primer s'ha de definir el *lower berth*, que és el valor que s'obté multiplicant el nombre de cabines destinades al passatge per 2, és a dir, es considera que a cada cabina hi ha 2 llits. Per tant, quan ens estem referint a la capacitat d'un vaixell en *lower berth*, aquest no té perquè representar la quantitat real de llits destinats al passatge, ja que és possible que hi hagi diverses cabines que disposin de més o de menys llits.

Un cop es coneix el *lower berth*, per obtenir el *bed-days* s'ha de multiplicar el *lower berth* pel nombre de nits que dura el creuer en una determinada zona. Per tant, la CLIA, es basa en aquest últim resultat per elaborar el rànquing de quins són els destins que han aconseguit atraure una major capacitat creuerística (*cruise capacity*). En la següent taula es mostren les dades dels darrers deu anys.

PRINCIPALS DESTINACIONS MUNDIALS DEL MERCAT DE CREUERS (x10 ³ bed-days)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carib	21.833	26.741	28.999	31.211	31.450	31.956	32.162	30.786	30.940	36.272
Mediterrani	7.547	6.497	8.153	9.704	9.735	10.504	14.748	16.271	17.356	18.538
Europa	4.837	6.923	7.722	7.560	5.522	6.800	6.798	7.592	8.739	9.029
Bahames	4.699	2.876	3.306	3.657	4.398	6.073	4.634	3.477	4.699	6.795
Alaska	4.699	5.053	5.265	5.914	6.417	6.356	6.927	6.968	6.864	5.959
Oest de Mèxic	1.167	3.387	3.391	4.827	5.760	5.214	5.948	6.451	5.529	4.947
Canal de Panamà	2.396	2.093	2.784	2.931	2.719	2.804	2.663	2.679	3.458	3.140
Transatlàntics	1.129	1.006	1.146	1.425	1.748	1.467	2.209	2.830	2.560	2.691
Sud Amèrica	1.423	1.395	1.654	1.089	1.417	1.446	2.129	2.676	3.370	2.348
Pacífic sud	1.158	835	1.099	683	657	1.449	1.013	1.986	2.429	2.319
Canada / New England	1.139	1.151	1.105	1.489	1.174	1.233	1.627	1.911	1.870	1.917
Hawaii	1.557	1.903	1.953	2.629	2.907	2.885	3.826	3.031	1.858	1.770
Bermudes	1.270	1.227	1.476	1.324	1.329	1.388	1.285	1.266	1.263	1.502
Mundial	613	582	375	463	461	340	804	1.063	1.303	1.379
L'Extrem Orient	215	360	219	404	644	127	923	527	1.303	1.313
Altres / Sense classificar	3.899	1.556	2.039	1.988	893	2.442	2.011	2.476	2.733	4.190
Total	59.581	63.585	70.686	77.298	77.231	82.484	89.707	91.990	96.274	104.109

Taula 2.9. Principals destinacions mundials del mercat de creuers ordenats segons les dades de l'any 2010. Les dades mesuren la capacitat de creuers rebuda en *bed-days*

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de CLIA. *The overview* [en línia]: 2011 CLIA Cruise Market Overview. Statistical Cruise Industry Data Through 2010. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gllZVI>>

Tot i que aquestes dades donen una idea força clara de quines són les principals destinacions pel que fa al mercat de creuers a nivell mundial, cal assenyalar alguna diferència que pot sorgir si es consulten les dades oficials de cada regió. Per exemple, tal i com es pot observar en els gràfics i taules del total de passatgers d'Alaska (veure *gràfic 2.18.*) i oest de Mèxic (veure *gràfic 2.19.*), el nombre de passatgers que van arribar a les costes d'aquest últim va ser superior als que va arribar a Alaska, segons les dades oficials consultades.

PRINCIPALS DESTINACIONS MUNDIALS DEL MERCAT DE CREUERS (en %)										
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Carib	36,6	42,1	41,0	40,4	40,7	38,7	35,9	33,5	32,1	34,8
Mediterrani	12,7	10,2	11,5	12,6	12,6	12,7	16,4	17,7	18,0	17,8
Europa	8,1	10,9	10,9	9,8	7,1	8,2	7,6	8,3	9,1	8,7
Bahames	7,9	4,5	4,7	4,7	5,7	7,4	5,2	3,8	4,9	6,5
Alaska	7,9	7,9	7,4	7,7	8,3	7,7	7,7	7,6	7,1	5,7
Oest de Mèxic	2,0	5,3	4,8	6,2	7,5	6,3	6,6	7,0	5,7	4,8
Canal de Panamà	4,0	3,3	3,9	3,8	3,5	3,4	3,0	2,9	3,6	3,0
Transatlàntics	1,9	1,6	1,6	1,8	2,3	1,8	2,5	3,1	2,7	2,6
Sud Amèrica	2,4	2,2	2,3	1,4	1,8	1,8	2,4	2,9	3,5	2,3
Pacífic sud	1,9	1,3	1,6	0,9	0,9	1,8	1,1	2,2	2,5	2,2
Canada / New England	1,9	1,8	1,6	1,9	1,5	1,5	1,8	2,1	1,9	1,8
Hawaii	2,6	3,0	2,8	3,4	3,8	3,5	4,3	3,3	1,9	1,7
Bermudes	2,1	1,9	2,1	1,7	1,7	1,7	1,4	1,4	1,3	1,4
Mundial	1,0	0,9	0,5	0,6	0,6	0,4	0,9	1,2	1,4	1,3
L'Extrem Orient	0,4	0,6	0,3	0,5	0,8	0,2	1,0	0,6	1,4	1,3
Altres / Sense classificar	6,5	2,4	2,9	2,6	1,2	3,0	2,2	2,7	2,8	4,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Taula 2.10. Principals destinacions mundials del mercat de creuers ordenats segons les dades de l'any 2010. Les dades mesuren el tant per cent respecte el total de *bed-days*

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de CLIA. *The overview* [en línia]: 2011 CLIA Cruise Market Overview. *Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: 2 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qllZVl>>

Com es pot veure en la taula anterior, el mercat caribeny ha anat perdent importància al llarg dels anys en el context mundial, tot i això, manté encara una clara posició capdavantera. En canvi, el Mediterrani ha anat guanyant protagonisme en aquest mercat internacional i ha augmentat des de l'any 2001 pràcticament un 5% la seva quota de mercat, mentre que Europa ho ha fet un 0,6%, o l'oest de Mèxic un 2,8%.

A continuació s'analitzen de forma breu les cinc principals destinacions creuerístiques, deixant a banda el Mediterrani, que serà comentat en el capítol 3.

2.4.2. EL CARIB

Un clima càlid i solejat, unes platges de gran bellesa, una multitud d'indrets per dur a terme excursions i una posició molt pròxima al país amb major nombre de persones que participen en creuers, Estats Units, fan que el Carib sigui, des de fa anys, el principal mercat pel que fa la turisme de creuers. L'arribada massiva de turistes a les costes d'aquesta zona ha obligat els governs a emprendre mesures per tal d'intentar aturar el deteriorament que han patit les platges i les selves verges de països com ara República Dominicana, Barbados o Granada.

D'altra banda, els empresaris locals observen com cada cop són més les companyies de creuers que gestionen i creen ells mateixos les infraestructures hoteleres i els locals i les activitats d'oci. Es podria dir, per tant, que els turistes viuen en un entorn totalment diferent al que és realment la regió, provocant, a més a més, que l'economia local no pugui treure beneficis de la seva arribada.

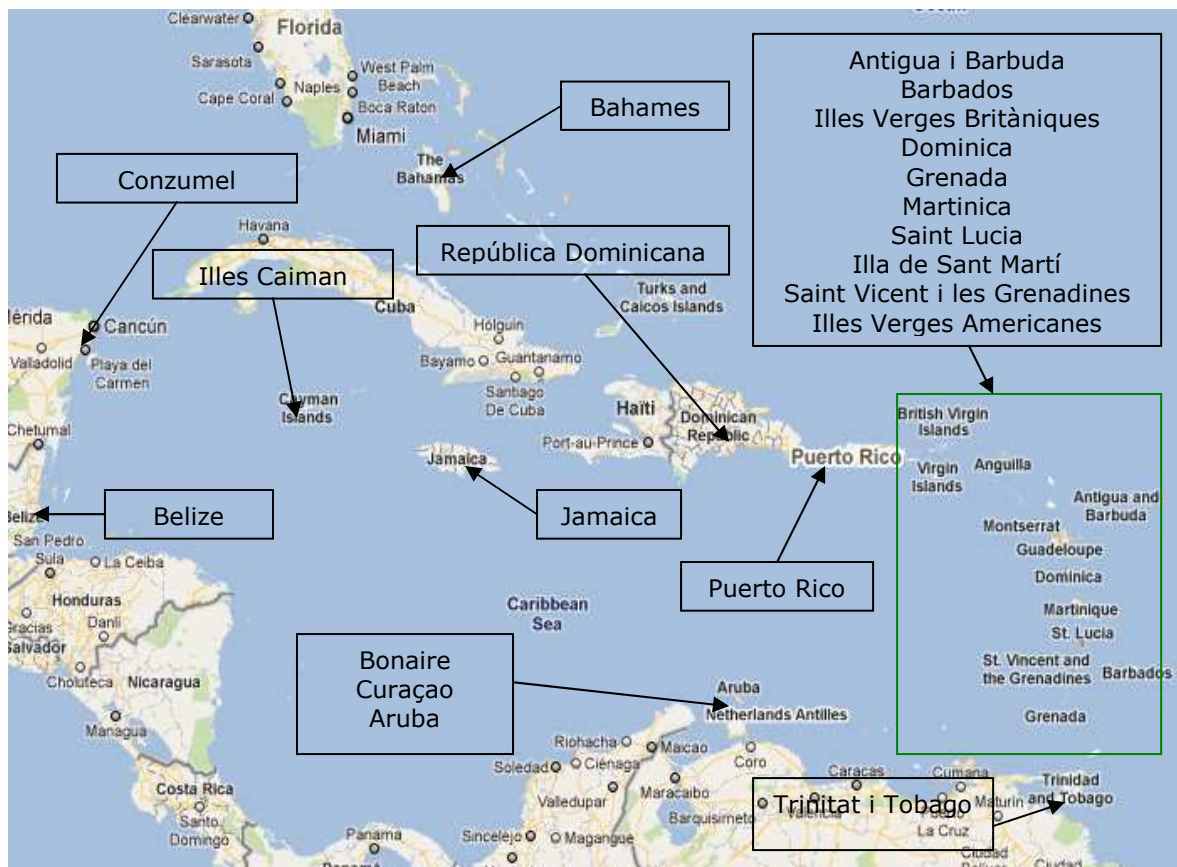
Tot i la pèrdua d'importància en el context internacional soferta en els darrers anys (vegeu *taula 2.10*), el conjunt global de la regió ha continuat guanyant passatgers, tot i les caigudes que han patit alguns països com Puerto Rico. A més a més, aquest tipus de turisme es caracteritza per la seva relativa continuïtat al llarg de l'any, i prova d'això és, per exemple, que entre els mesos de gener i abril de l'any 2010 van passar per la regió 9,1 milions de creuristes, segons dades de la Caribbean Tourism Organization (CTO), mentre que durant maig, juny i juliol n'havien passat 3,5 milions.

ARRIBADES DE TURISTES VIA CREUER DURANT EL PERÍODE 2008-2010				
Destinació	2008	2009	2010	Variació (%)
Antigua i Barbuda	580.853	712.792	557.635	-4,2
Aruba (Països Baixos)	556.090	606.768	569.424	2,3
Bahames	2.861.140	3.255.780	3.803.122	24,8
Barbados	597.523	635.212	664.747	10,1
Belize	597.370	705.219	764.628	21,9
Bermudes (Regne Unit)	286.409	318.528	347.931	17,7
Bonaire (Països Baixos)	175.702	148.055	154.016	-14,1
Conzumel (Mèxic)	2.569.433	2.221.729	2.911.146	11,7
Curaçao (Països Baixos)	352.897	423.088	383.036	7,9
Dominica	386.414	532.352	517.979	25,4
Grenada	292.712	342.852	333.556	12,2
Illa de Sant Martí (França i Països Baixos)	1.345.812	1.215.146	1.512.618	11,0
Illes Caiman (Regne Unit)	1.553.053	1.520.372	1.597.838	2,8
Illes Verges Americanes (Estats Units)	1.757.067	1.582.264	1.858.946	5,5
Illes Verges Britàniques (Regne Unit)	571.749	530.327	501.451	-14,0
Jamaica	1.088.901	922.349	909.619	-19,7
Martinica (França)	87.079	69.749	74.634	-16,7
Puerto Rico	1.392.624	949.798	955.329	-45,8
República Dominicana	348.923	496.728	352.539	1,0
Saint Lucia	619.680	699.306	670.043	7,5
Saint Vicent i les Grenadines	116.613	149.464	110.955	-5,1
Trinitat i Tobago	48.666	83.709	71.802	32,2
TOTAL*	18.811.100	19.015.700	20.156.600	6,0

Taula 2.11. Arribada de turistes via creuer als estats i ports que formen part de la CTO

Font: CTO. *Caribbean Tourism – State of the Industry* [en línia]. Febrer 2011 [Consulta: 13 agost 2010]. Disponible a: <<http://bit.ly/mYta3>>
 CTO. *Latest statistics 2009* [en línia]. 26 agost 2010 [Consulta: 13 agost 2010]. Cruise Passenger Arrivals – 2009 & 2008. Disponible a:
 <<http://bit.ly/dUDRWJ>>

*Els valors totals que dona la CTO en el *State of the industry* (Feb. 2011) no es corresponen exactament amb la suma del número de turistes que ha rebut cada país de la regió i que figuren en el *Latest statistics 2009* i *Latest statistics 2010*.



Mapa 2.1. Països que formen part de la CTO pel còmput del tràfic de creuers

Font: Elaborat per l'autor a partir de Google, *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 14 agost 2011]. Disponible a: <http://maps.google.es/>

Un dels països més importants pel que fa al tràfic de creuers, tal i com es pot veure en el capítol 2.4.6. i el *gràfic 2.19.*, és Mèxic. De fet, el seu tràfic és molt intens tant a la seva costa est com oest, sent la primera la que històricament ha rebut un major nombre de creuers (vegeu *gràfic 2.20*). Així doncs, a part del port de Conzumel, que apareix en la *taula 2.11.* i que és l'únic de Mèxic que surt en les estadístiques globals de la CTO, hi ha al voltant de Conzumel altres ports menys importants, però que alguns d'ells reben una quantitat gens menyspreable de creueristes.

PRINCIPALS DESTINACIONS DE CREUERS A LA COSTA EST DE MÈXIC (GOLF DE MÈXIC - CARIB)								
Ports	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Conzumel	2.708.913	2.862.039	2.519.179	2.350.834	2.488.190	2.569.433	2.221.728	2.925.630
Majahual	374.464	550.427	650.263	813.787	608.100	63.365	316.379	654.961
Progreso	159.983	255.783	191.745	160.842	239.520	343.899	239.068	284.567
Punta Venado	186.606	176.093	179.788	221.927	207.950	73.770	43.168	55.275
Altres	58.227	125.395	80.932	17.904	7.295	18.011	4.034	7.633
TOTAL	3.488.193	3.969.737	3.621.907	3.565.294	3.551.055	3.068.478	2.824.377	3.928.066

Taula 2.12. Número de creueristes que arriben en els principals ports de la costa est de Mèxic

Font: SCT. *Movimiento Nacional de Pasajeros en Cruceros 2010* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pENCPU>>
SCT. *Serie histórica del Movimiento de Pasajeros* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMEvJA>>

Finalment, mereix una menció la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA), una organització comercial sense ànim de lucre, creada l'any 1972, de la qual actualment formen part 14 companyies de creuers que operen amb més de 100 vaixells a les zones de Florida, el Carib i Amèrica Llatina. L'objectiu d'aquesta associació és oferir un espai per al debat en matèria de legislació, desenvolupament turístic, ports, seguretat (*safety* i *security*) i altres assumptes que pugin afectar la indústria del turisme de creuers. A més a més, la FCCA busca poder crear sinèrgies de treball amb governs, ports i estaments públics i privats per tal de maximitzar el rendiment econòmic del tràfic de creuers i garantir un augment en el nombre de passatgers.

MEMBRES DE FCCA	
AIDA Cruises	Holland America Line
Azamara Club Cruises	MSC Cruises (USA) Inc.
Carnival Cruise Lines	Norwegian Cruise Line
Celebrity Cruises	P&O Cruises
Costa Cruise Lines	Princess Cruises
Cunard Line	Royal Caribbean International
Disney Cruise Line	Seabourn Cruise Line

Taula 2.13. Membres de la FCCA l'any 2011

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la FCCA. *About the FCCA*. A: FCCA [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <www.f-cca.com/about.html>

2.4.3. EUROPA

Normalment, quan es parla d'Europa com a tercer destí turístic en importància en el mercat de creuers, es fa referència a quatre zones ben delimitades: la costa oest

d'Europa (des de Lisboa, Portugal, fins a Cuxhaven, Alemanya); Regne Unit i Irlanda; Islàndia, Noruega i les illes Fèroe (Dinamarca); i el mar Bàltic. És a dir, no es tenen en compte els ports mediterranis, ja que el conjunt d'enclavaments d'aquest mar formen una altre destí turístic del mercat de creuers que actualment té molta més importància. Cal també destacar que cada cop adquireixen major rellevància, en el mercat europeu, els creuers fluvials ja que, per exemple, segons les dades de la CLIA, un 24% de les demandes dels nord-americans de creuers de luxe són per anar pels rius europeus, només per sota del Carib i l'est de Mèxic (26%).

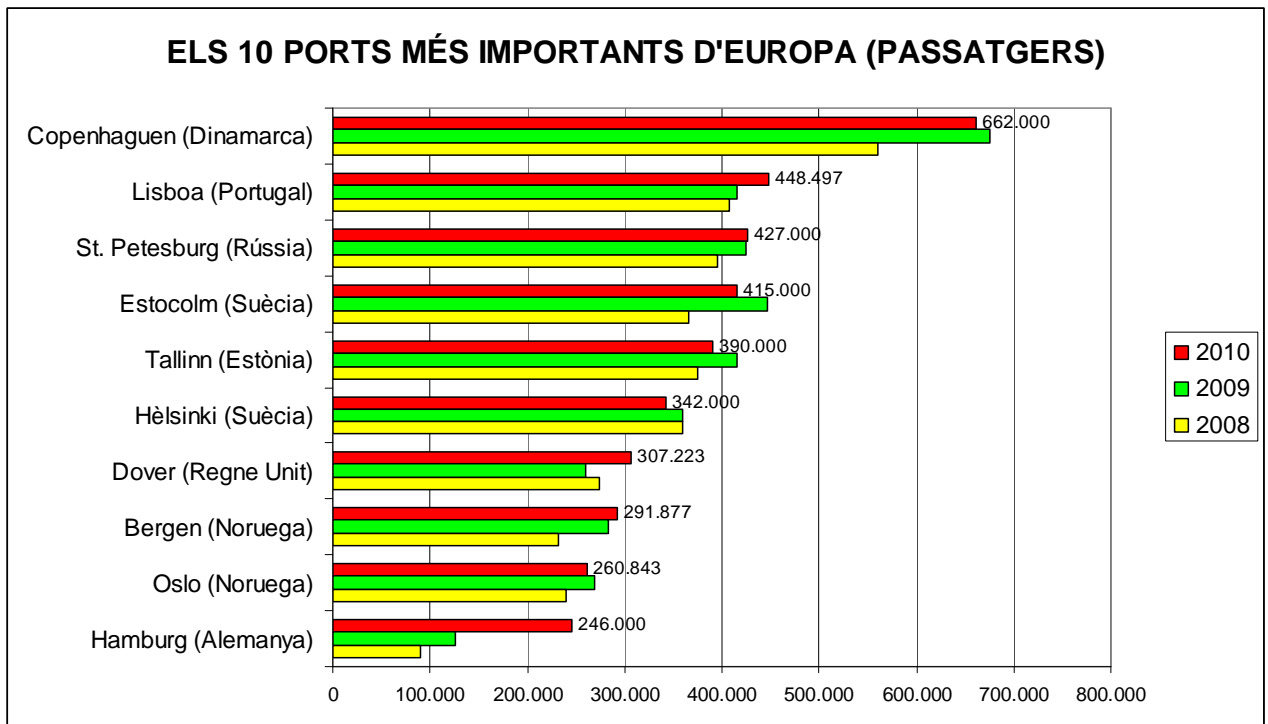
L'any 2010, un total de 100 vaixells van estar presents per tot aquest mercat, oferint una capacitat total de 106.104 *lower berths*. Les companyies nord-americanes van operar 25 vaixells amb una capacitat de 36.424 *lower berths*, mentre que les europees en van utilitzar 62 amb gairebé 67.500 *lower berths*. L'any 2011 s'espera que la zona pugui oferir fins a 11,40 milions de *bed-days*. El Bàltic, la regió més important de totes, va generar 3,1 milions de passatgers l'any 2010, amb quatre dels cinc ports més importants en quantitat de passatgers.



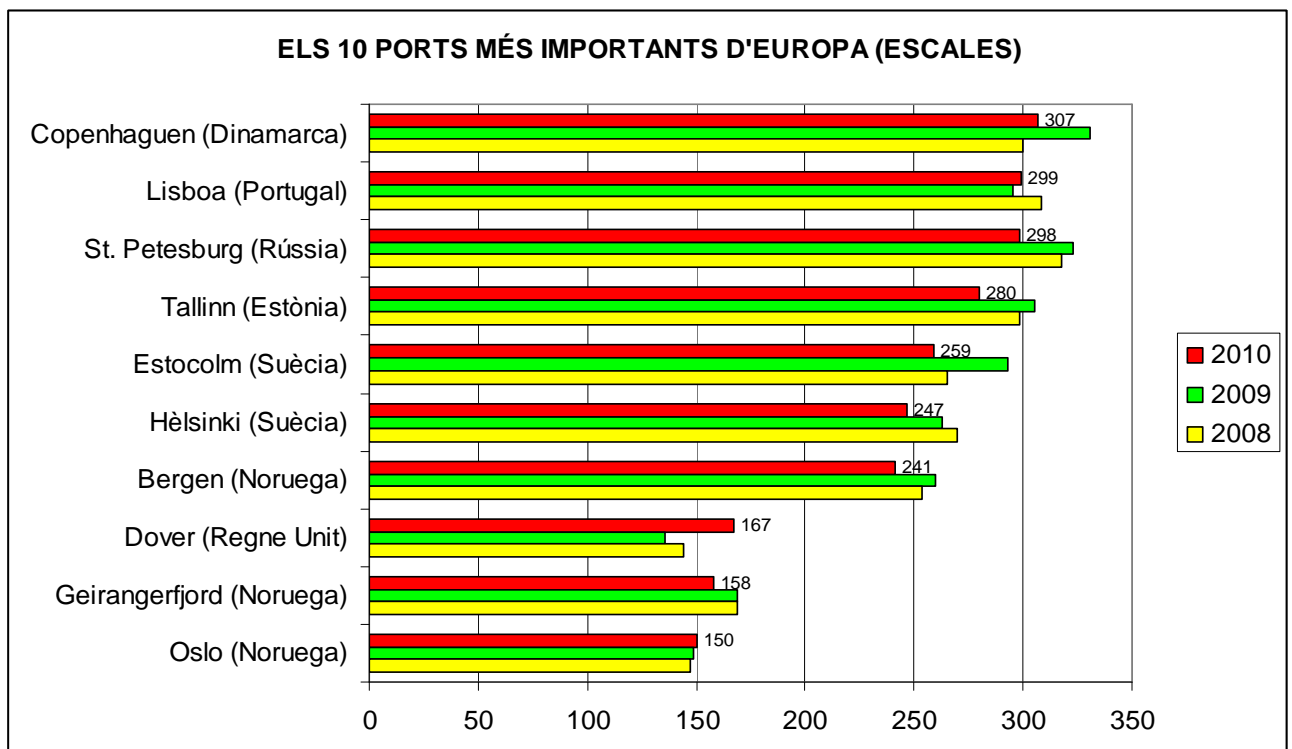
Mapa 2.2. Els 5 primers ports en nombre de passatgers i les quatre principals zones de creuers d'Europa: **costa oest; Regne Unit i Irlanda; Illes Fèroe, Islàndia i Noruega; i mar Bàltic.**

Font: Cruise Europe. Cruise Regions. A: *Cruise Europe* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: www.cruiseurope.com/story/regions

Google, *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <http://maps.google.es/>



Gràfic 2.7. Els 10 ports més importants del mercat europeu de creuers pel que fa a quantitat de passatgers
 Font: Cruise Baltic. *Cruise Baltic passenger number* [en línia]. Octubre 2010 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: www.cruisebaltic.com/composite-682.htm
 Cruise Europe. *Top 10 passengers. Overall* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/abjiP7>



Gràfic 2.8. Els 10 ports més importants del mercat europeu de creuers pel que fa a nombre d'escales
 Font: Cruise Baltic. *Cruise Baltic passenger number* [en línia]. Octubre 2010 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: www.cruisebaltic.com/composite-682.htm
 Cruise Europe. *Top 10 calls. Overall* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/abjiP7>

La principal organització que treballa per a la promoció d'Europa com a destí de creuers és la Cruise Europe (1991), de la qual són membres més de cent ports de vint-i-nou països, que estan repartits en les quatre regions que s'han especificat en el *mapa 2.2*. D'aquesta manera, Cruise Europe representa un únic mercat amb unes ofertes molt variades, tant pel que fa a climes, com a cultures i producte turístic. L'organització està formada pels més de 100 membres, un consell, un comitè de màrqueting, un grup de desenvolupament econòmic i els 4 comitès regionals amb els seus respectius presidents.

Les accions de Cruise Europe van dirigides a les companyies de creuers, agències de viatges, operadors turístics i especialistes en excursions terrestres, ports, autoritats turístiques nacionals i regionals, mitjans de comunicació, associacions de caire local, les tripulacions i els passatgers. L'associació dona molta importància a les campanyes de promoció dutes a terme a través del seu portal web (www.cruiseeurope.com), així com també als convenis de comerç, la participació en fires, la col·laboració amb diverses institucions i associacions com la ECC, la Medcruise, la CLIA o la Unió Europea (UE), i la publicació d'un llibre anual i d'un butlletí de notícies.

D'altra banda, hi ha, a cadascuna de les quatre regions que formen el mercat definit com a Europa, una sèrie d'organitzacions que tenen com a principals objectius i característiques comunes, la promoció de les seves destinacions cara als turistes i a les companyies navilieres, i la cooperació entre els diferents membres que estan involucrats en la indústria del creuer: autoritats portuàries i locals, consignataris, empreses de subministrament a creuers, empreses d'assistència a terra o *ground handlers*, comerciants, companyies de transport, destinacions turístiques o organitzacions turístiques de l'Estat, per tal d'oferir un producte turístic de qualitat, amb una logística de primer nivell.

PRINCIPALS ORGANITZACIONS D'EUROPA DE PROMOCIÓ DELS CREUERS (1)	
Costa oest d'Europa	
Atlantic Alliance	<ul style="list-style-type: none"> - En formen part 17 dels principals ports de creuers, des d'Alemanya fins a Portugal, més els anglesos de Portland i Dover - També promociona destinacions com ara Amsterdam, Berlín, Brussel·les, Lisboa, Londres, Madrid o París.
Cruise Atlantic Europe (CAE)	<ul style="list-style-type: none"> - En formen part: Lisboa, Leixões (Porto), A Coruña, Bilbao, Brest i St Malo (la Bretanya), Dover i Cork - Els ports que en formen part estan en zones on hi ha catorze indrets declarats Patrimoni de la Humanitat, i tres que han estat Capital Europea de la Cultura: Lisboa (1994), Porto (2001) i Cork (2005).
Regne Unit i Irlanda	
CruiseBritain	<ul style="list-style-type: none"> - Promocionen un ampli ventall de ports d'Anglaterra i Gal·les - Iniciativa conjunta entre la indústria implicada en el tràfic de creuers, la Passenger Shipping Association, i l'agència nacional de turisme, VisitBritain.
Cruise Wales	La formen els ports gal·lesos de Swansea, Newport, Cardiff, Milford Haven, Fishguard Holyhead
Cruise Scotland	Promoció dels 14 ports de creuers de què disposa Escòcia
Destination South West (DSW)	Promoció dels 12 ports del sud-est d'Anglaterra
Cruise Ireland	En formen part cinc ports per acollir creuers d'Irlanda, i tres, d'Irlanda del Nord.

Taula 2.14. Principals organitzacions d'Europa de promoció dels creuers a l'oest d'Europa i el Regne Unit i Irlanda

Font: Atlantic Alliance. Member Ports. A: *Atlantic Alliance* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.atlanticalliance.eu/port/ports>
CAE, About us. A: *CAE* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://cruiseatlanticeurope.com/homepage/about-us-section>>
CruiseBritain. About us. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisebritain.org/about_cruise_britain.php>
CruiseBritain. Cruise Wales. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pgwmzM>>
Cruise Ireland. *Cruise Ireland* [en línia]. 2011 [Consulta: 10 agost 2011]. Cruise Ireland Members. Disponible a: <www.gocruiseireland.com/pdf/brochure.pdf>
Cruise Scotland. Destinations. A: *Cruise Scotland* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisescotland.com/destinations>
DSW. About us. A: *DSW* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nw0Cfk>>

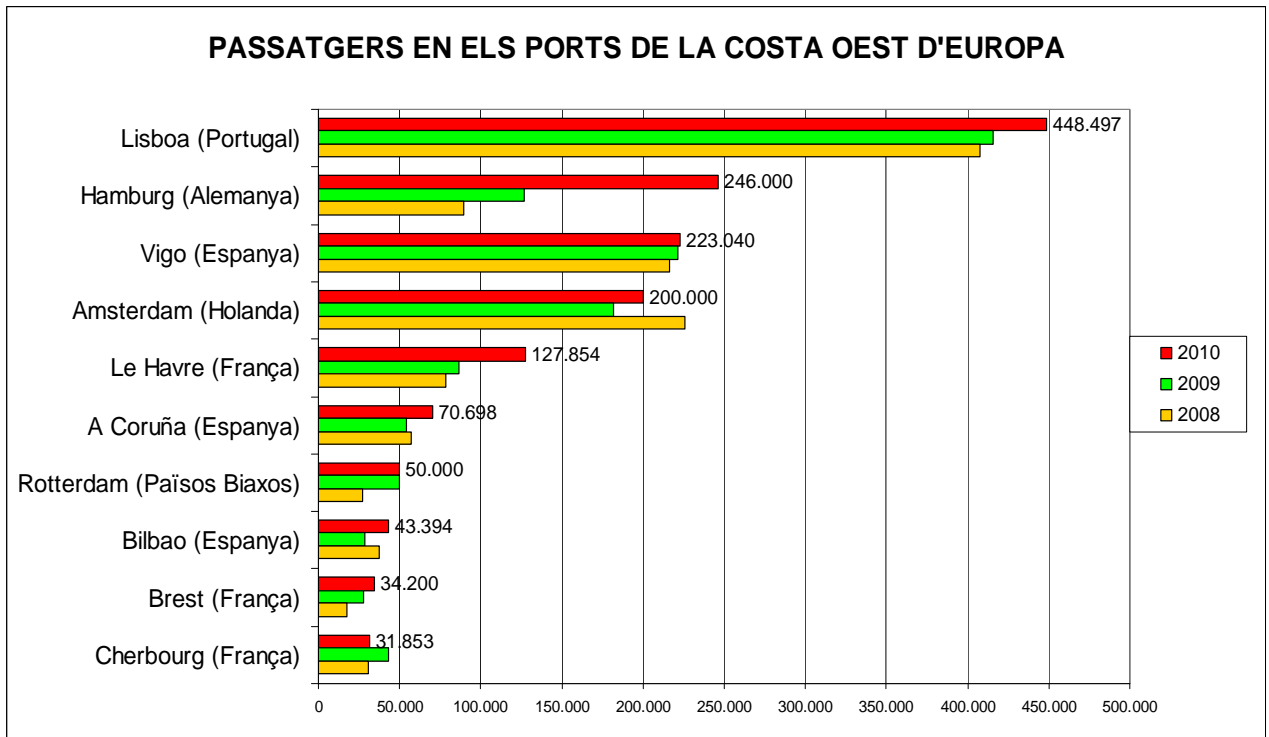
PRINCIPALS ORGANITZACIONS D'EUROPA DE PROMOCIÓ DE CREUERS (2)	
Islàndia, illes Fèroe i Noruega	
Cruise Europe North	<ul style="list-style-type: none"> - Representa de forma conjunta les destinacions de creuers dels tres països. - Publica un manual en què es pot consultar les característiques dels ports i veure quines són les principals atraccions turístiques.
Cruise Iceland	Associacions de promoció turística i coordinació entre les empreses i institucions implicades en la indústria del creuer
Cruise Norway	
El mar Bàltic	
Cruise Baltic	<ul style="list-style-type: none"> - Representa una unió entre els països que formen la regió del mar Bàltic per tal de promocionar tota la zona com una destinació de creuers - <i>Destinació de l'any</i> per part de la Seatrade Insider (2007 i 2009) - Premi HBH de l'Escola de Negocis de Copenhaguen per la seva campanya de màrqueting en favor de la promoció del mar Bàltic com una única destinació de creuers - Premi Baltic Sea Award del Fòrum de Desenvolupament del Bàltic per la seva contribució al desenvolupament d'aquesta zona.

Taula 2.15. Principals organitzacions d'Europa de promoció dels creuers a Islàndia, illes Fèroe i Noruega, i el mar Bàltic

Font: Cruise Baltic. *10 countries on a string* [en línia]: *Fact sheet*. Maig 2011 [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNJE7>>
Cruise Baltic. About Cruise Baltic. A: *Cruise Baltic* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mR9ZmC>>
Cruise Europe North. *Cruise Europe North* [en línia]: *Handbook*. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oi0AVS>>
Cruise Iceland. About us. A: *Cruise Iceland* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pZs8un>>
Cruise Norway. Presenting Cruise Norway. A: *Cruise Norway* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nKvAOJ>>

Costa oest d'Europa

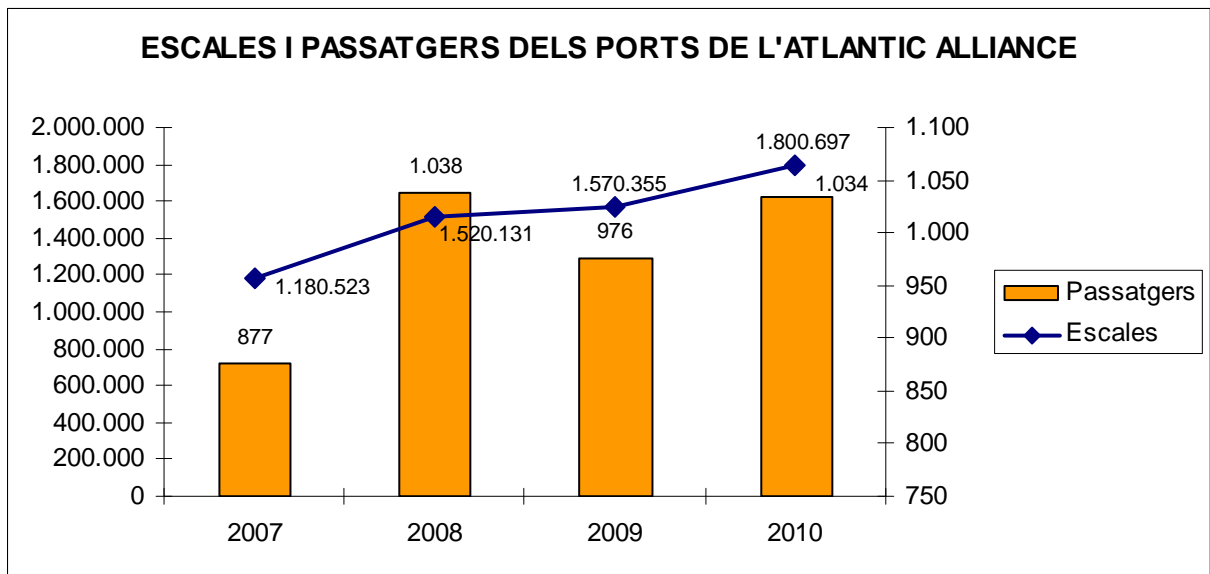
La costa oest d'Europa té l'atractiu de ser un punt d'entrada per poder visitar algunes de les ciutats més importants d'Europa com ara: Amsterdam, Berlín, Bordeus, Brussel·les, Londres o París, i, alhora, poder gaudir de petites viles i ambients més rurals. És una destinació molt pensada per a aquells turistes que vulguin dur a terme visites de caire artístic, gastronòmic, cultural i comercial. Segons les estadístiques de l'associació Cruise Europe, els tres ports més importants d'aquesta zona van ser, per aquest ordre, Lisboa, Hamburg i Vigo.



Gràfic 2.9. Els 10 ports més importants pel que fa al tràfic de creuers de la costa oest d'Europa

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cruise Europe. *Top 10 pasengers. Europe West Coast* [en línia]. [Consulta: 18 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/abjiP7>

Tal i com s'ha mencionat a la *taula 2.14.*, una de les associacions que promou aquesta zona d'Europa dintre del mercat de creuers és l'Atlàntic Alliance. Dels 5,5 milions de creueristes que van passar per Europa l'any 2010, 1,8 milions ho van fer pels ports d'aquesta associació, xifra que significa un increment del 14,6% respecte l'any anterior. L'aliança és, a més a més, la precursora de la fira bianual Seatrade Europe, que ofereix als assistents la possibilitat de poder dur a terme exhibicions, reunions de negocis, o tancar possibles acords de viatges o activitats lúdiques.



Gràfic 2.10. Evolució del nombre de passatgers en creuers i escales en els ports de l'Atlantic Alliance

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades d'Atlantic Alliance, Total Growth of Calls and Passengers over all Atlantic Alliance member ports. A: *Atlantic Alliance* [en línia]. [Consulta: 19 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pJw6il>>

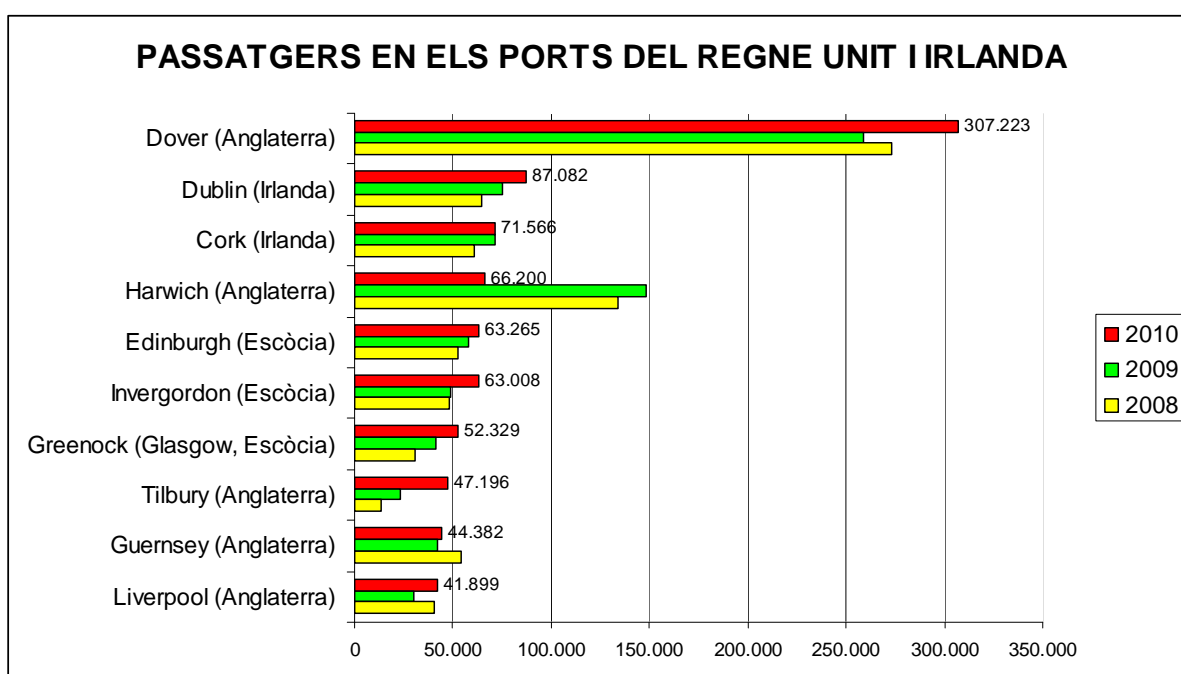


Mapa 2.3. Els ports membres de l'Atlantic Alliance

Font: Atlantic Alliance, Member Ports. A: *Atlantic Alliance* [en línia]. [Consulta: 19 agost 2011]. Disponible a: <www.atlanticalliance.eu/port/ports>

Regne Unit i Irlanda

El Regne Unit (Anglaterra, Escòcia, Gal·les i Irlanda del Nord) i Irlanda disposen de grans ciutats, com ara Londres, Dublin i Glasgow, que han estat capaces d'atraure un important nombre de creuers, ja sigui a través del seus propis ports o dels dels suburbis, com ara Dover, Harwich o Greenock. A més a més, ports com els d'Anglaterra o Gal·lès representen punts de sortida per a realitzar altres escales en el països més propers com ara Irlanda, Islàndia, illes Fèroe (Dinamarca) o Noruega. La proposta turística dels dos països es basa a combinar un turisme urbà amb un de més rural i basat en els seus paratges naturals. A més a més, en regions i nacions com ara Escòcia, es pot gaudir de la pràctica d'un dels principals esports com és el golf.

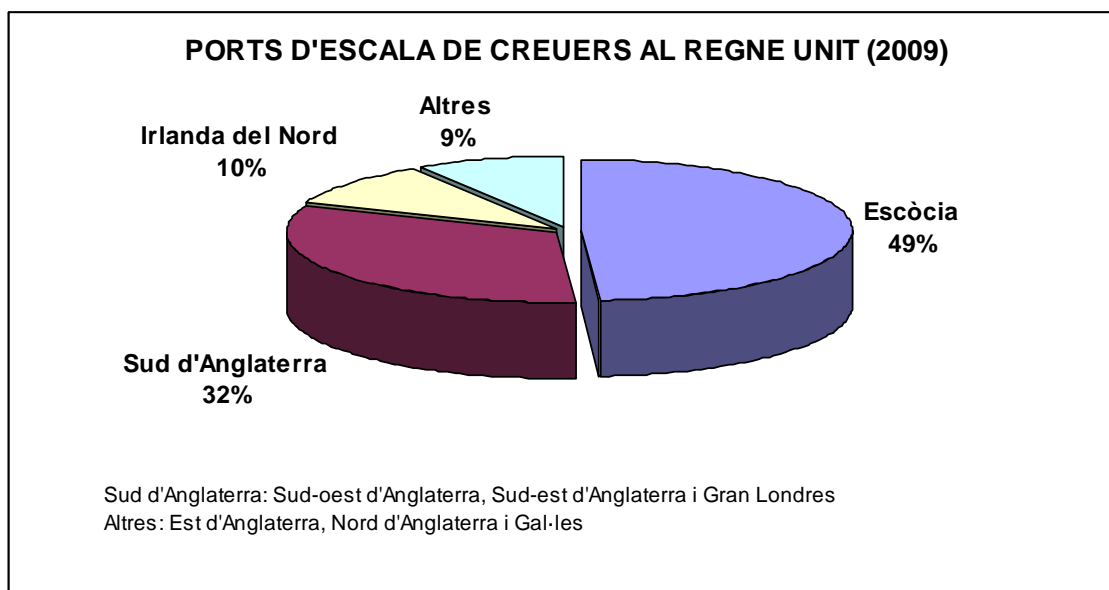


Gràfic 2.11. Els 10 ports més importants pel que fa al tràfic de creuers del Regne Unit i Irlanda.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cruise Europe. *Top 10 passengers. United Kingdom & Ireland* [en línia]. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/abjiP7>

Pel que fa a les dades globals de tràfic en el Regne Unit, l'any 2010 va haver-hi un creixement en el nombre de passatgers de fins al 21% respecte l'any 2009 i un 134% en comparació a fa 7 anys, assolint-se la xifra dels 541.000 visitants que hi van fer escala. A aquesta xifra cal sumar-hi les 837 mil persones que van decidir iniciar el seu creuer des d'aquest país, un augment del 14% respecte l'any anterior. A partir de les dades de la ECC publicades l'any 2009, s'estima que el turisme de creuers ha generat fins a 52 milions d'euros per a l'economia local. Destacar també que els creuers que

recorren les illes Britàniques, anomenats Round Britain, que van destinats a un públic local, van assolir la xifra de fins a 22.000 passatgers.



Gràfic 2.12. Repartiment dels ports d'escala de creuers al Regne Unit l'any 2009

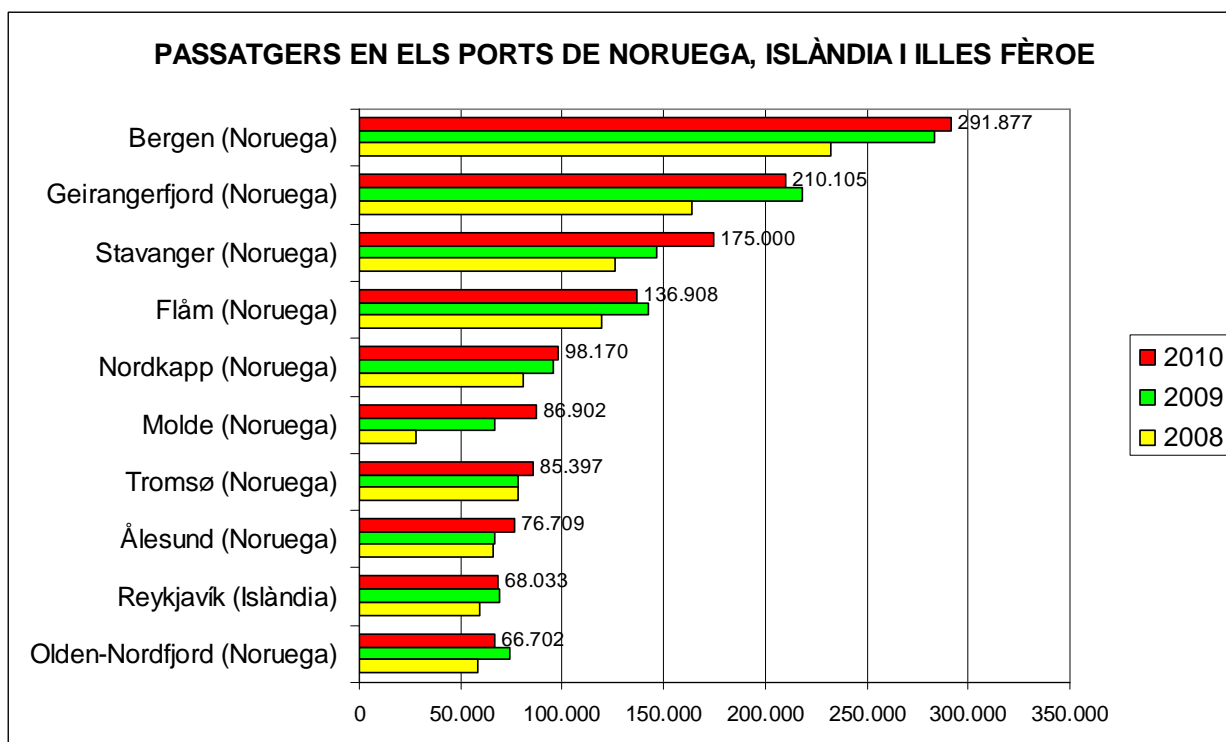
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades VisitBritain. *UK Cruise report, 2009* [en línia]. [Consulta: 19 agost 2011].
 Disponible a: <www.visitbritain.com>

Dels deu ports del rànquing del *gràfic 2.11.*, dos són d'Irlanda. Es pot dir, per tant, que el Regne Unit i especialment Anglaterra i Escòcia concentren el major nombre de passatgers. No obstant això, l'illa irlandesa disposa del segon i del tercer port amb més nombre de passatgers: Dublin i Cork, que, segons les dades de Cruise Europe de l'any 2010, van atraure fins a 158.648 creueristes.

Islàndia, illes Fèroe i Noruega

Aquesta regió rep durant el període estiuenc la visita de més d'un quart de milió de creueristes. Evidentment aquests tres països ofereixen un producte turístic basat en uns paratges naturals i unes aigües lliures de l'explotació humana. Es poden contemplar una gran varietat d'elements paisatgístics, com ara els fiords de Noruega; els guèisers, salts d'aigua torrencials, glaceres, volcans i aigües termals d'Islàndia; i les muntanyes i penya-segats envoltats d'aus de les illes Fèroe. Per tant, aquests països ofereixen una gran varietat d'excursions i poder dur a terme activitats com ara la pesca, el ràfting, la vela, el senderisme i el muntanyisme. A més a més d'aquesta gran oferta turística, les ciutats i pobles ofereixen programacions d'estiu de teatre, festivals de música i folklore, rutes guiades per les esglésies medievals i els museus

contemporanis, les típiques botigues de records, i passejades per carrers empedrats i estrets.



Gràfic 2.13. Els 10 ports més importants pel que fa al tràfic de creuers de Noruega, Islàndia i Illes Fèroe
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cruise Europe. *Top 10 passengers. Iceland, Norway & Faroes* [en línia]. [Consulta: 24 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>

Pel que fa a les estadístiques de cada país, en el cas d'Islàndia, dels deu ports capaços d'acollir creuers, és el de Reykjavík, el que pot rebre vaixells de fins a 450 metres d'eslora i 12 metres de calat, el que acull el 95% del total dels vaixells que visiten el país. L'any 2010 va albergar fins a 74 creuers, amb aproximadament 70 mil passatgers. En el cas de Noruega, com es pot veure en el *gràfic 2.13.*, els seus ports són els que reben més visites dels tres països que conformen aquesta zona de l'Atlàntic. Dels 430 mil creueristes que van visitar el país, la majoria eren del Regne Unit (27%), Alemanya (27%), Estats Units (12%), Itàlia (8%) i Espanya (7%).

Finalment, les illes Fèroe disposen de fins a tres ports per a rebre creuers, però el de Tórshavn, la capital de les illes, a mitja distància entre Islàndia i Noruega, és el més important de tots. Mentre que l'any 2009 aquest port va rebre fins a 45 creuers amb 30.258 passatgers, l'any següent aquests valors van augmentar fins als 47 i 32.158, respectivament.

El mar Bàltic

El mar Bàltic ofereix la possibilitat de visitar i gaudir de la història, tradicions i espectacles naturals de fins a deu països diferents: Dinamarca, Suècia, Letònia, Lituània, Finlàndia, Noruega, Polònia, Rússia, Estònia i Alemanya. La totalitat de la regió, una antiga terra de víkings, cavallers de les croades i comerciants, ofereix la possibilitat de dur a terme un visita molt variada i gaudir d'espais naturals, esglésies, cases i palaus medievals que conviuen amb l'arquitectura més moderna; una rica gastronomia; o excursions i activitats a l'aire lliure. A més a més, també permet visitar països de recent creació que es van independitzar de l'antiga Unió Soviètica, com ara Lituània, Letònia o Estònia.

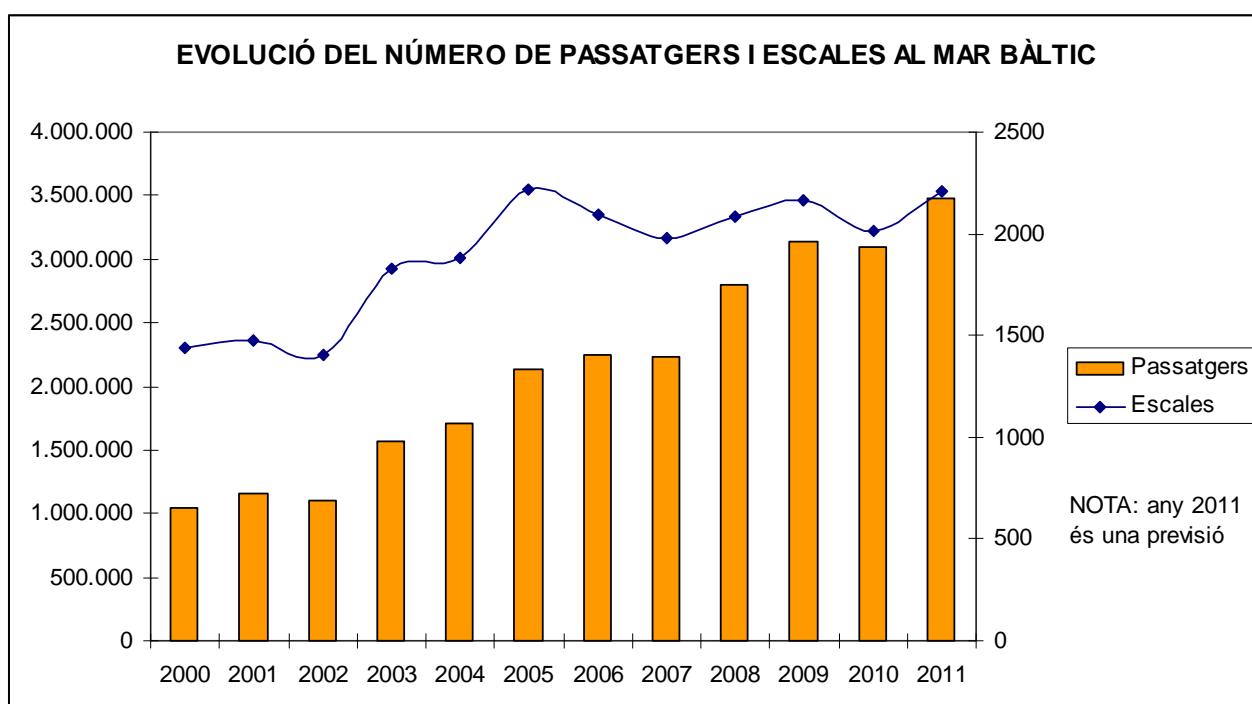


Mapa 2.4. Els ports de creuers dels 10 països que formen el mar Bàltic

Font: Cruise Baltic. *One sea – Oceans of adventures* [en línia]. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n4NLnZ>>

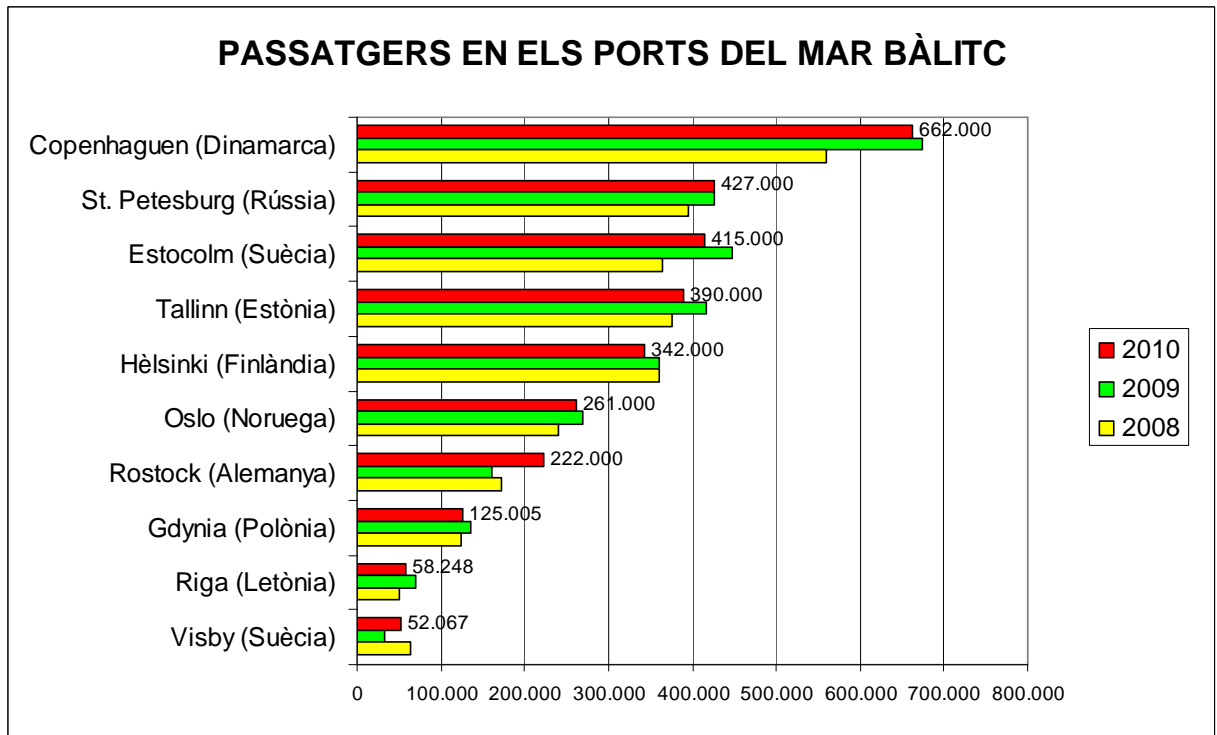
Pel que fa a les estadístiques globals de la regió, l'any 2010 van visitar la zona pràcticament 3,1 milions de persones, cosa que va suposar una baixada d'un 1,3% respecte l'any anterior. Paral·lelament, també van baixar el nombre d'escales de

vaixells, passant de les 2.163 a les 2.010, sent un total de 68 els vaixells que van visitar la zona. Les prediccions de Cruise Baltic (veure *gràfic 2.14.*) per a l'any 2011 és que es reprendrà el camí del creixement que s'ha viscut de forma més o menys interrompuda en els darrers 10 anys, augmentant els passatgers un 12,3% i les escales un 10,0%. I és que, des de l'any 2000 fins al 2010, la taxa de creixement anual mitjana ha estat del 11,4%. També han augmentat els creuers que comencen o acaben en un punt de la regió (creuers *turnaround*), passant dels 106 l'any 2000 als 242 l'any 2010 (+8,6% anual de mitjana).



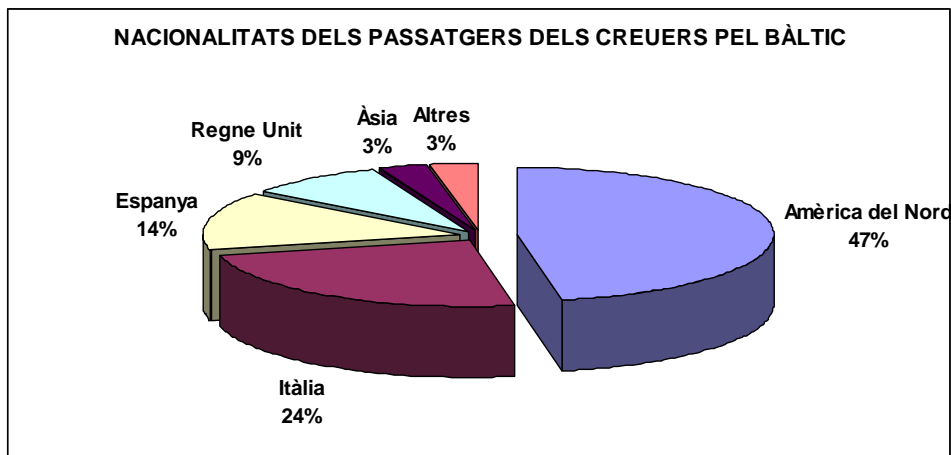
Gràfic 2.14. **Evolució del número de passatgers i escales a la regió del mar Bàltic des de l'any 2000**
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Cruise Baltic. *Cruise Baltic passenger number* [en línia]. Octubre 2010 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisebaltic.com/composite-682.htm>

Una de les claus per entendre aquest creixement ha estat l'establiment de línies aèries de baix cost, que han aconseguit suplir moltes de les deficiències que presentaven, tant en horaris com en freqüències, les línies convencionals. A més a més, amb aquestes línies de baix cost, s'ha pogut aconseguir preus de creuers molt més competitius, cosa que permet abastar un mercat molt més gran. De fet, hi ha casos similars en regions com ara el Carib, que està connectada amb els Estats Units a través de la companyia de baix cost Jetblue.



Gràfic 2.15. **Passatgers en els 10 ports més importants del mar Bàltic**
 Font: Elaborat per l'autor a partir de Cruise Baltic. *Cruise Baltic passenger number* [en línia]. Octubre 2010 [Consulta: 12 agost 2011].
 Disponible a: <www.cruisebaltic.com/composite-682.htm>

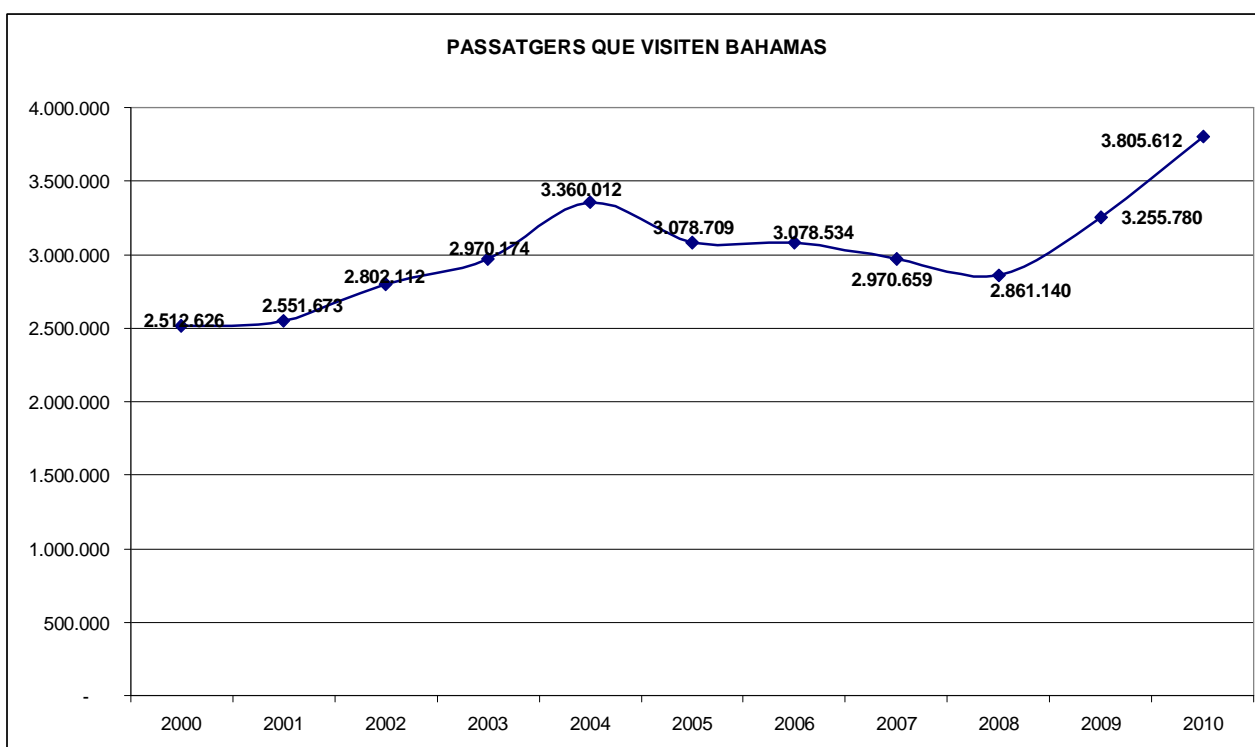
Dels 27 ports que representa la Cruise Baltic, els cinc més importants, tal i com es pot veure en el *gràfic 2.15*, són: Copenhaguen (Dinamarca), St. Petesburg (Rússia), Estocolm (Suècia), Tallinn (Estònia) i Hèlsinki (Finlàndia). De fet, aquests cinc ports se situen entre els 6 amb més passatgers d'Europa, amb l'excepció de Lisboa que ocupa la segona posició. A part dels 10 primers ports que es poden veure en el citat gràfic, també són importants els de Göteborg (Suècia), Klaipeda (Lituània) i Kristiansand (Noruega).



Gràfic 2.16. **Nacionalitats dels passatgers que duen a terme un creuer pel mar Bàltic**
 Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de COWI. *Cruise Baltic Survey* [en línia]. Juliol 2007 [Consulta: 21 agost 2011]. Nationality and age of the passengers. Disponible a: <<http://bit.ly/qYA9K1>>

2.4.4. BAHAMES

Tot i que les seves dades molts cop són comptabilitzades dintre del Carib, (vegeu *taula 2.11.* i *mapa 2.1.*), la CLIA considera aquest petit estat una destinació turística diferenciada d'aquesta gran regió. Les 700 illes i els 2500 *cayos* que formen part de Bahames, ubicat a l'Amèrica Central, van representar l'any 2010, la quarta destinació més visitada en el mercat internacional de creuers. Un país que basa el seu atractiu turístic en el seu clima càlid; les seves platges; la seva geografia; els seus bars i restaurants; les seves peces d'art, artesanian i música locals; la pesca i els esports aquàtics. A més a més, el turista pot gaudir de zones amb una gran diversitat d'activitats i propostes, i d'altres on el que regna és la tranquil·litat i la solitud.



Gràfic 2.17. **Creueristes que han visitat Bahames entre els anys 2000 i 2010**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Tourism Today Bahamas. *Cruise Visitors by Island Summary 1989 to 2010* [en línia]. [Consulta: 25 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pdWDuk>>

El país disposa de fins a set ports per fer-hi escala, els més importants dels quals són: el de Nassau, capital de l'estat, i el de l'illa de Gran Bahama. La resta de ports (Great Stirrup Cay, Castaway Cay, Half Moon Cay, Princess Cays, Coco Cay) formen part de les anomenades Out Islands, les quals permeten gaudir d'un producte turístic ideal per aquelles persones que busquin un turisme de relax.

El port de Nassau és el primer que utilitzen els passatgers per entrar a les Bahames, tot i que en els darrers anys ha perdut importància a favor de les Out Islands i Gran Bahama. Pel que fa al port on els passatgers fan una segona escala dintre del creuer per Bahamas, Nassau també és actualment el primer port en aquests casos, malgrat que, fins l'any 2009, aquesta posició l'ostentaven els de Out Islands.



Mapa 2.5. Els ports de creuers de les Bahames

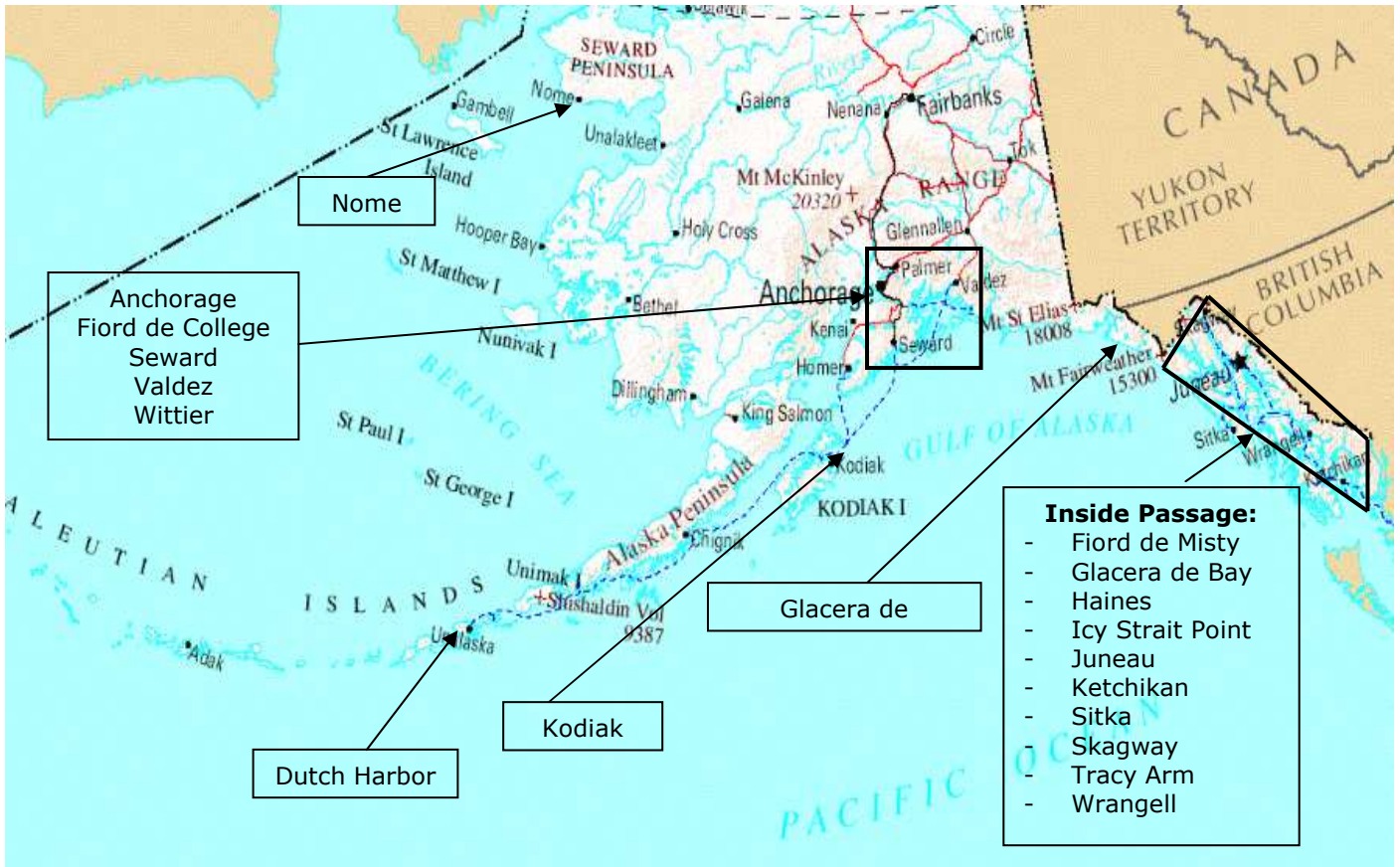
Font: Elaborat per l'autor a partir de Google, Google Maps [en línia]. [Consulta: 26 agost 2011]. Disponible a: <http://maps.google.es/>

2.4.5. ALASKA

Alaska, que pot presumir de disposar d'importants paisatges naturals verges que pel canvi climàtic poden veure's afectats de forma molt notòria, va viure un increment molt significatiu pel que fa al nombre de creuers fins l'any 2008. A més a més, el fet que pertanyi a Estats Units afavoreix l'arribada massiva de turistes d'aquest país.

És un destí amb una alta estacionalitat per les dures condicions dels hiverns polars, que fan que el tràfic de creuers es centri durant el període comprès entre juny i setembre. Els seus principals ports són: Anchorage (capital de l'estat), Haines, Juneau, Ketchikan, Sagway, Sitka, Valdez, Whittier i Wrangell. Les instal·lacions

portuàries de què disposa l'Estat són limitades i pateixen una alta densitat de tràfic, que ocasiona períodes de congestió.



Mapa 2.6. Principals ports d'escala i atraccions turístiques del litoral d'Alaska

Font: Alaska Cruises.com. Alaska ports of call. A: *Alaska Cruise.com* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mOWZSP>>
 CLAA. Ports of Call. A: *CLAA* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <www.claalaska.com/links.html>
 Google, *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://maps.google.es/>>
 Nationalatlas.gov. Mapa de Alaska. A: *Periodicos.ws* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <http://periodicos.ws/mapas/akmap-es.html>
 Vacations to Go. Alaska Cruise & Canada Tour. A: *Vacations to Go* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pLEB6n>>

A més a més, aquest Estat disposa d'unes regulacions pròpies molt dures pel que fa a la lluita contra la contaminació degut especialment al desastre de l'Exxon Valdez (1989). Així doncs, una de les principals preocupacions de les autoritats d'Alaska és evitar un nou episodi de contaminació com el que es va produir en aquell fatídic accident marítim. Les autoritats són molt curoses a l'hora de comprovar que no hi hagi hagut cap tipus d'infracció de la llei, i en els casos de reincidència pot arribar a prohibir la navegació per les aigües jurisdiccionals de l'estat.

Destacar dues associacions importants vinculades al tràfic de creuers a l'Estat d'Alaska com són l'Alaska Cruise Association (ACA) i la Nort West Cruise Ship Association (NWCCA). La primera neix l'any 2007 amb l'objectiu de millorar i establir relacions fortes amb els negocis locals i treballar amb els líders civils per tal de poder expandir els beneficis de la indústria de creuers a tota la població. És una organització sense ànim de lucre que inclou entre els seus membres les més grans companyies de creuers que operen a Alaska.

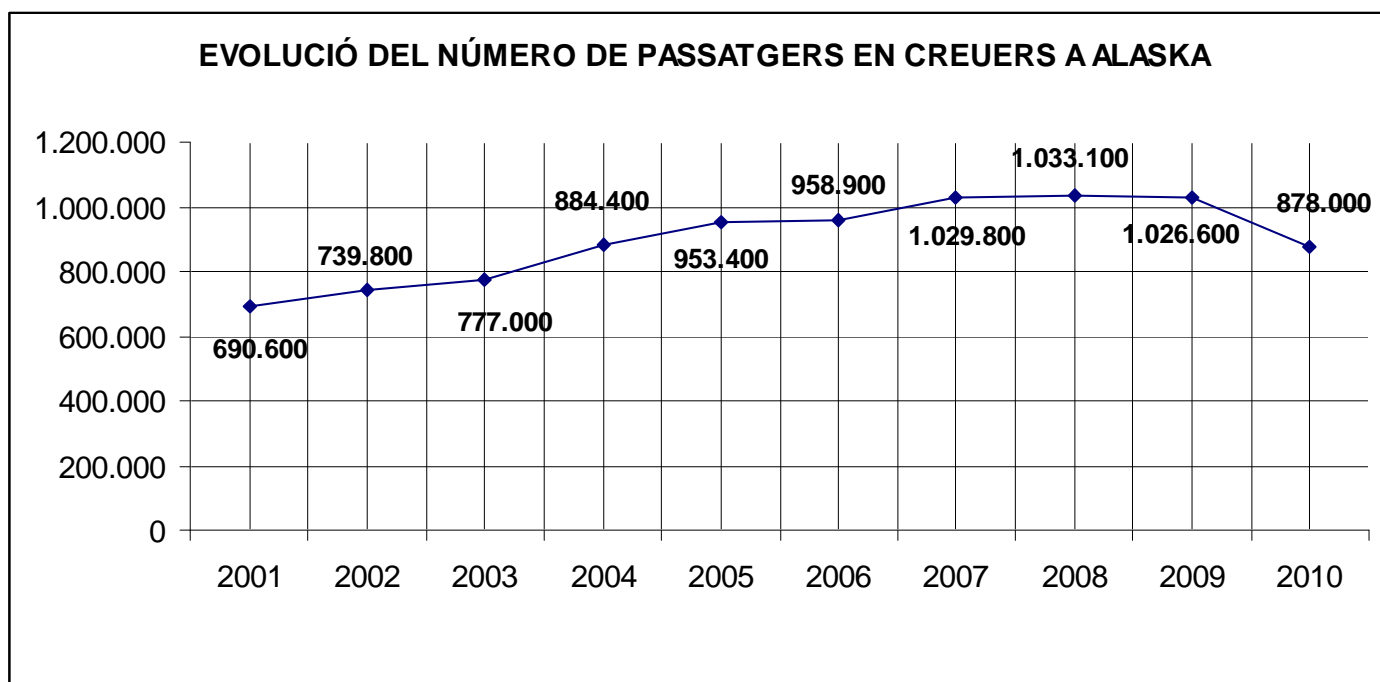
La NWCCA és també una associació sense ànim de lucre que representa les majors companyies de creuers que operen a la Colúmbia Britànica, l'Estat de Washington, Alaska, Hawaii, i la part atlàntica del Canadà i el Quebec. Va ser fundada l'any 1986 i pretén establir uns bons canals de comunicació i relació amb els representants civils en aquells llocs on les companyies de creuer operen o tenen bases. A més a més, pretén tenir un paper clau en les regulacions mediambientals i de seguretat (*security* i *safety*), promou estudis relacionats amb la indústria del creuer, i dóna suport a les empreses locals perquè puguin treure un rendiment econòmic del tràfic de creuers.

MEMBRES DE ACA I NWCCA	
Carnival Cruise Lines	Oceania Cruises
Celebrity Cruises	Princess Cruises
Crystal Cruises	Regent Seven Seas Cruises
Holland America Line	Royal Caribbean International
Norwegian Cruise Line	Silversea Cruises
Disney Cruise Line (només forma part de NWCCA)	

Taula 2.14. **Membres de l'ACA i la NWCCA l'any 2011**

Font: ACA. Members. A: ACA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gxadJR>>
NWCCA. NWCCA Member Lines. A: NWCCA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oL2fyX>>

En la taula següent es pot observar com, després d'uns anys de pujades més o menys continuades, a partir del 2008, es va entrar en un període d'estancament fins l'any 2010, quan hi va haver una caiguda de fins al 14,5% en el nombre de creueristes.



Gràfic 2.18. Evolució del nombre de passatgers en creuers a l'estat d'Alaska en els darrers 10 anys

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Department of Commerce, Community, and Economic Development (State of Alaska). *Alaska Visitor Statistics Program VI. Interim Visitor Volume Report. Summer 2010* [en línia]. Març 2011 [Consulta: 26 agost 2011]. Cruise Volume Trends. Disponible a: <<http://bit.ly/pFAb5J>>

L'explicació d'aquesta caiguda de creueristes podria ser la implantació fa dos anys, per part de l'estat d'Alaska, entre d'altres mesures, d'un nou impost anomenat Commercial Passenger Vessel (CPV) Excise Tax (Impost Especial sobre els Vaixells de Passatge Comercials), o també *cruise ship tax* (taxa dels vaixells de creuer) o *head tax* (taxa d'entrada). L'impost especial CPV formava part del Ballot Measure 2, conegut també com a Cruise Ship Initiative (Iniciativa dels Vaixells de Creuer), i va ser aprovat, amb el 52% dels vots, l'agost de l'any 2006, mitjançant un referèndum sorgit d'una iniciativa popular tirada endavant per l'organització Responsible Cruising for Alaska. La nova taxa, el valor de la qual és de 34,50\$ per viatge, s'imposa a tots els passatgers que duguin a terme viatges més llargs de 72 hores i que ho facin en vaixells que disposin de 250 o més llits per al passatge, i que amarrin o fondegin en aigües de l'Estat d'Alaska per tal que els passatgers puguin embarcar o desembarcar.

Del total d'impostos recaptats, que van a parar a l'anomenat fons general de l'Estat, es distribueixen en els cinc primers ports d'escala d'Alaska 5\$ per cada passatger que hagin rebut, sempre i quan no disposin ja d'una taxa similar. No obstant, amb la nova normativa de l'any 2010 i que entra en vigor l'any 2011, el nombre de ports passa de cinc a set i s'elimina la disposició segons la qual el port que ja imposi la seva pròpia taxa no té dret a rebre la seva part corresponent. A més a més, fins a l'aprovació de la nova normativa, un 25% del total recaptat es transferia a l'anomenat Regional Cruise

Ship Impact Fund (Fons d'Impacte pels Creuers Regionals), el qual ha estat també recentment eliminat.

Una altra important mesura que inclou la iniciativa és que la indústria del creuer ha d'aportar 4\$ per cada llitera i viatge amb l'objectiu de finançar el programa de control del medi ambient, Ocean Ranger. D'aquesta manera, Alaska va ser el primer Estat dels Estats Units a exigir que dintre de la Coast Guard hi haguessin llicenciats en enginyeria marina o persones que disposessin d'una carrera sobre protecció del mediambient i seguretat (*safety*) en el mar. Aquestes persones, conegudes com Ocean Rangers, embarquen a bord dels creuers i comproven que es compleixi la normativa mediambiental i que el passatge, els tripulants i els residents del voltant dels ports estiguin protegits de qualsevol tipus de pràctica incorrecta en matèria de sanitat, salut, i pràctiques de seguretat. El conegut com a Commercial Passenger Vessel Environmental Compliance Program, creat l'any 2001, per controlar els creuers que naveguen per aigües d'Alaska, és l'encarregat de gestionar el Ocean Ranger, el qual du a terme un elevat nombre d'inspeccions. Menys d'un 2% dels viatges es queden sense inspeccions per motius logístics.

Aquestes i altres mesures van provocar que, des d'un bon principi, les companyies de creuers es mostressin totalment en contra de la nova taxa. De fet, segons el candidat republicà a governador de l'estat d'Alaska, l'any 2006, derrotat en les primàries del partit per Sarah Palin i president de l'ACA, John Binkley (1953), l'any 2010, seria quan es notaria realment la baixada de creuers per la nova taxa i l'actual conjuntura econòmica.

Així doncs, l'any 2009, companyies com ara Holland America Line i Princess Cruises, pertanyents al grup Carnival Corporation & plc, van anunciar els seus plans d'eliminar un 10% de les seves rutes per l'Estat. Posteriorment, el novembre d'aquell mateix any, l'ACA va presentar un plet a la cort federal sobre la recaptació i l'ús que es feia del citat impost. Segons la seva versió, la llei federal estipula que les taxes marítimes només es podran aplicar per pagar el cost dels serveis duts a terme sobre el vaixell i, per tant, en aquest cas, s'estaria cobrant una taxa sense oferir cap servei a canvi.

Els defensors de la normativa han assegurat que aquesta nova taxa no resulta ser cap mena de problema ja que representa un percentatge molt baix en comparació al preu total d'un creuer per Alaska, incloent-hi el cost dels bitllets d'avió, l'hotel, els records i les excursions. A més a més, aquesta taxa va destinada també a millorar instal·lacions portuàries que després els propis grans creuers volen utilitzar.

En paral·lel a tot aquest procés, s'ha produït un clar augment dels costos dels creuers, amb una reducció de la capacitat i un augment de la demanda, cosa que ha fet que comencessin a aparèixer les primeres llistes d'espera en algunes agències. De fet, segons Brad Anderson, co-president de l'agència de creuers America's Vacation Center a San Diego, el mes de gener de l'any 2009, era possible trobar un creuer a Alaska per 399\$, mentre que, al cap d'un any, el més barat era de 599\$, i la tendència era cada cop més a l'alça. Afegia, també, que la demanda de creuers s'havia incrementat fins a un 30%, però que els preus de les reserves havien arribat a pujar per sobre del 50%.

Segurament, per totes aquestes pressions, el Senat d'Alaska va aprovar l'abril de l'any 2010, com ja s'ha esmentat anteriorment, una normativa que va provocar un descens de l'impost especial CPV, passant dels 46\$ als 34,50\$ actuals. Aquesta mesura podria satisfer els termes d'un acord entre la Fiscalia General i l'ACA, segons el qual la demandada federal presentada per aquesta última es resoldria si es produïa una rebaixa de la taxa. Tot i això, la resolució ha rebut algunes crítiques que qüestionen si l'acord es basa en els interessos públics i de l'Estat, perquè alguns legisladors recorden que els votants van aprovar aquesta mesura l'any 2006 com una manera de cobrir els costos de les infraestructures necessàries per als grans vaixells que visiten els ports de l'estat.

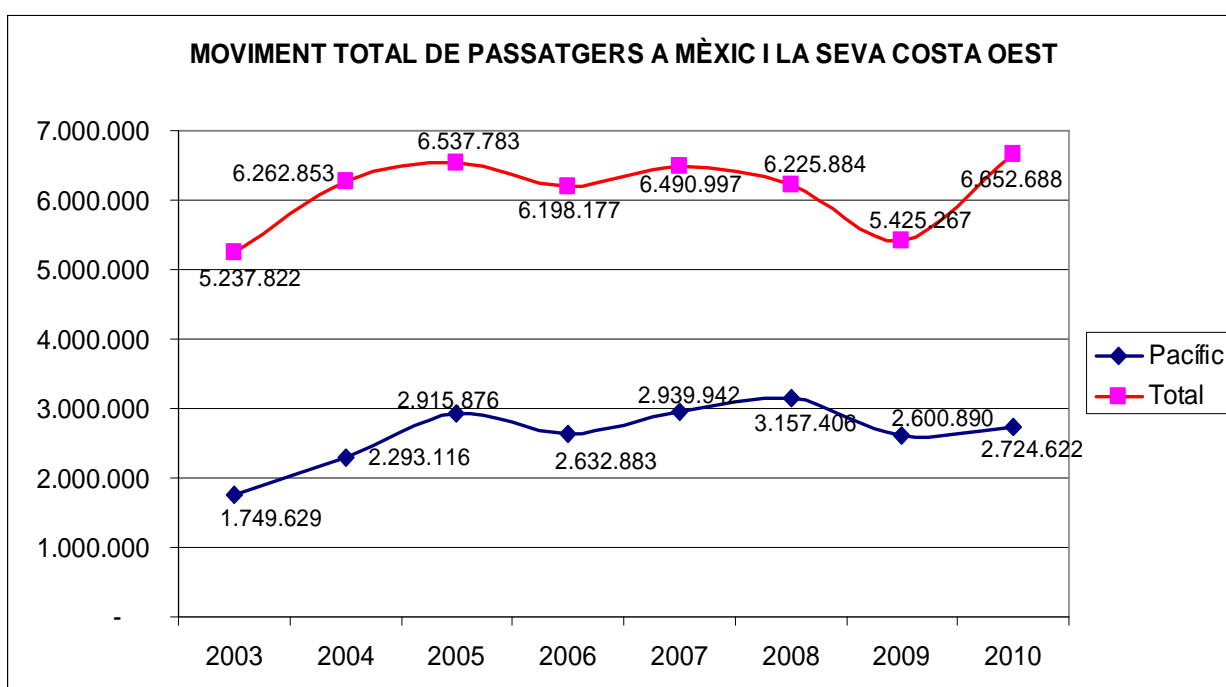
Cal tenir en compte que, segons va afirmar un portaveu de l'oficina de la republicana Cathy Muñoz (1964, membre de la Casa del Representants d'Alaska), la baixada serà en molts casos fins als 19,50\$ per persona ja que les companyies rebran un reemborsament cada cop que els seus vaixells facin escala als ports de Juneau, Ketchikan o els dos. En els cas del primer, la quantitat serà de 8\$ per persona, mentre que en el segon, de 7\$, i si el vaixell fa escala en els dos se sumarien les dues quantitats. Com que un 75% dels creues per Alaska fan escala en aquests dos ports, es pot afirmar que al final les companyies acabaran desembossant 19,50\$ per persona. El que és evident és que caldrà esperar fins al 2012 per veure si la mesura ajuda a recuperar els fins a 155 mil passatgers perduts en els dos darrers anys.

2.4.6. OEST DE MÈXIC

En parlar de la primera de les destinacions mundials del mercat de creuers, el Carib, s'ha comentat que Mèxic (vegeu *taula 2.11*) està dins d'aquesta regió. No obstant això, s'ha fet referència a la costa de Mèxic que dona a l'Atlàntic, mentre que en aquest capítol s'analitzarà la costa banyada per l'oceà Pacífic i el mar Cortès (Golf de

Califòrnia), que, durant l'any 2010, segons les dades de la CLIA, va ser la sisena destinació turística del mercat de creuers mundial. Aquesta activitat genera cada any, en el conjunt del país, més de 50 mil llocs de treball directes i representa el 25% dels turistes internacionals que rep.

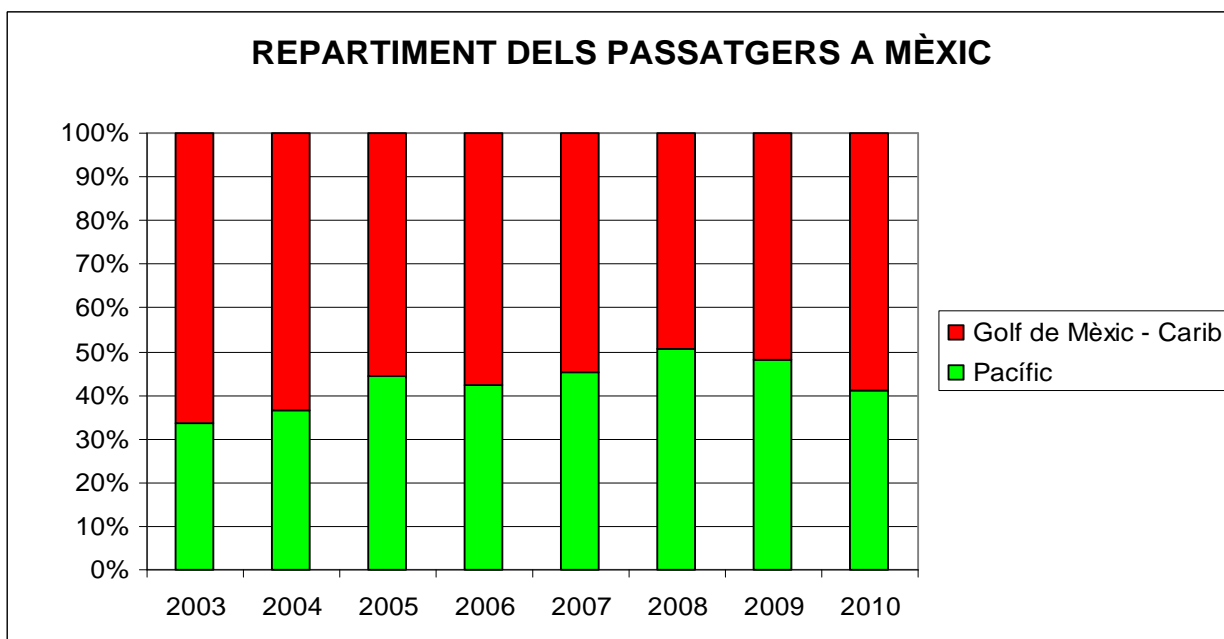
Tot i que el nombre de creueristes va créixer l'any 2010 un 22,5% respecte l'any anterior, tal i com es pot veure en el *gràfic 2.19*, les perspectives per als anys 2011 i 2012 no són gaire positives (un 8,8% menys de passatgers el primer semestre del 2011). De fet, des de l'Asociación Mexicana de Empresas para la Atención de Cruceros Turísticos s'afirmava que l'any 2011 el nombre total de creueristes baixaria fins als 4,8 milions, un 15% menys, i l'any 2012, fins als 4,2. Les principals causes d'aquesta caiguda serien la desacceleració econòmica dels Estats Units, d'on provenen molts dels creueristes que visiten el país, i l'augment de la inseguretat. Pel vicepresident d'aquesta associació, una forma de recuperar el nombre de creueristes seria millorar la competitivitat pel que fa a les, segons ell, elevades taxes portuàries



Gràfic 2.19. Nombre total de passatgers que visiten en creuer la costa oest de Mèxic (Pacífic) i la totalitat del país
 Font: SCT. *Movimiento Nacional de Pasajeros en Cruceros 2010* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pENCPU>>
 SCT. *Serie histórica del Movimiento de Pasajeros* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMEvJA>>

En el gràfic següent es pot observar com tradicionalment la costa est de Mèxic (golf de Mèxic – Carib) se sol imposar a la costa oest (Pacífic). Dintre del context general de

davallades previstes per a l'any 2011, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), ubica en els ports del Pacífic els descensos més importants. De fet, en aquesta regió, s'ha registrat, en els primers sis mesos de l'any 2011, una caiguda del 29% en el nombre de vaixells, i, en ports com Mazatlán, on els problemes d'inseguretat són cada dia més greus, un descens de fins al 80,5% en el nombre de creueristes.



Gràfic 2.20. Repartiment proporcional del nombre de creueristes a Mèxic

Font: SCT. *Movimiento Nacional de Pasajeros en Cruceros 2010* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pENCPU>>
 SCT. *Serie histórica del Movimiento de Pasajeros* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMEviA>>

Mentre que a la costa est destaquen ports com Conzume i Majahual, a la costa oest els més importants són Ensenada, Los Cabos, Puerto Vallarta i Mazatlán, els quals disposen d'una oferta molt diversificada de creuers que permeten descobrir i gaudir dels paratges naturals, activitats d'oci nocturnes, excursions i activitats esportives, i la història i tradicions culturals del país centreamericà.

PRINCIPALS DESTINACIONS DE CREUERS A LA COSTA OEST DE MÈXIC (PACIFIC)								
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Acapulco	136.838	187.477	266.320	224.261	268.875	205.805	193.227	247.192
Cabo San Lucas	408.649	510.646	619.503	554.184	675.101	818.716	667.455	687.000
Ensenada	442.767	568.725	592.981	596.456	665.480	655.596	484.514	362.285
Huatulco	38.305	67.770	84.196	78.371	99.570	90.561	120.530	133.857
Manzanillo	18.670	51.811	99.514	78.559	80.499	59.397	52.809	73.772
Mazatlan	310.936	370.818	472.826	444.363	425.088	532.024	457.009	526.294
Pichilingue	22.898	17.017	24.101	5.912	19.754	26.337	20.496	15.719
Puerto Chiapas	-	-	-	137	10.894	16.763	22.684	25.720
Puerto Vallarta	324.850	420.186	543.518	503.407	503.495	597.144	484.459	553.514
Topolobampo	-	2.630	14.417	2.773	12.944	20.153	19.476	9.391
Zihuatanejo	43.290	92.853	170.406	128.627	155.650	102.566	59.669	78.510
Altres	2.426	3.183	28.094	15.833	22.592	32.344	18.562	11.368
Total	1.749.629	2.293.116	2.915.876	2.632.883	2.939.942	3.157.406	2.600.890	2.724.622

Taula 2.16. Nombre de creueristes que arriben en els principals ports de la costa oest de Mèxic

Font: SCT. *Movimiento Nacional de Pasajeros en Cruceros 2010* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pENCPU>>
 SCT. *Serie histórica del Movimiento de Pasajeros* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMEvJA>>



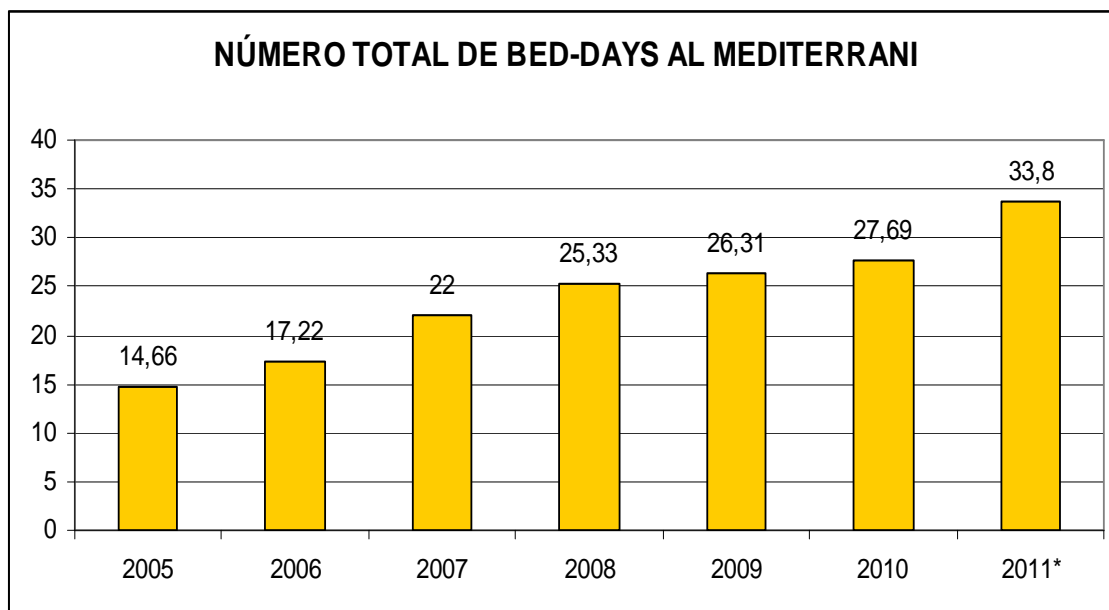
Mapa 2.7. Els principals ports de creuers de l'oest de Mèxic

Font: Elaborat per l'autor a partir de Google, *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://maps.google.es/>>

3. EL PORT DE PALAMÓS COM A DESTÍ DE CREUERS DINS DEL MAR MEDITERRANI

3.1. EL MEDITERRANI, EL SEGON DESTÍ CREUERÍSTIC DEL MÓN

Com s'ha comentat en el capítol 2.4 i es pot comprovar en les dades subministrades per la CLIA (vegeu *taula 2.9 i taula 2.10*), el Mediterrani és actualment la segona destinació més important del mercat de creuers mundial només superada pel Carib. Segons les dades de l'ECC en el seu informe *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* (2011), l'any 2010, fins a 162 creuers van navegar per les aigües del Mediterrani oferint una capacitat total de més de 190 mil *lower berths*. De tots aquests vaixells, 52 eren de companyies nord-americanes mentre que la resta eren europees. Entre tots van transportar un total de 3,47 milions de passatgers en els 2.841 creuers que es van dur a terme i que van tenir una durada mitjana de vuit nits.



Gràfic 3.1. Evolució en milions del número de bed-days al mediterrani entre els anys 2005 i 2010

Font: ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2007. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <http://bit.ly/neXb7H>
ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <http://bit.ly/qgB6ou>
ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició maig 2009. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <http://bit.ly/n1hZ7g>
ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth* G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <http://bit.ly/nSqsWd>
ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <http://bit.ly/oGTGtA>

Aquest gran mercat *creuerístic* té al seu abast una enorme varietat de cultures i llengües perquè està rodejat per tres continents diferents. El turista pot ser testimoni de l'evolució històrica que ha patit el conjunt de la regió, per on han passat algunes de les civilitzacions més importants del món, com ara els mesopotamis, els grecs, els egipcis, o els romans. A les restes arqueològiques que ens han deixat aquestes civilitzacions, hem d'afegir-hi altres monuments arquitectònics, com són les esglésies i les catedrals, així com els museus i les galeries d'art que acullen obres d'art que van del Renaixement fins al segle XX.

A més d'aquesta oferta cultural, els turistes poden gaudir de nombroses activitats d'oci, comercials i esportives en ciutats i en els diversos paratges naturals de què disposa la regió, amb nombroses platges, repartides al llarg de la costa. Cal tenir en compte també la riquesa gastronòmica que ofereixen els restaurants de la zona, i l'oferta d'actuacions musicals i teatrals a l'aire lliure o en recintes especialitzats.

El Mediterrani té moltes illes i arxipèlags que reben un gran nombre de creueristes: les italianes més grans, Sardenya i Sicília, la francesa de Còrsega, la grega de Creta, la de Xipre o l'arxipèlag balear. D'altra banda, n'hi ha de petites amb un gran atractiu turístic, com les del mar Egeu, amb l'arxipèlag del Dodecanès o de les Cíclades, l'illa de Djerba, a Tunísia, o la de Malta.

A tot això cal afegir-hi unes condicions climàtiques òptimes per navegar pràcticament durant tot l'any. De fet, cada cop són més abundats els creuers durant l'hivern perquè els turistes poden aprofitar que durant aquesta època de l'any les aglomeracions en les principals destinacions són molt menors i que les temperatures, tot i patir una forta davallada en comparació a les altres èpoques de l'any, permeten que es puguin dur a terme creuers, mentre que en altres mercats *creuerístics* resulta pràcticament impossible.

MedCruise és l'associació que s'encarrega de promocionar el Mediterrani i els mars i oceans adjunts (mar Negre, mar Roig i oceà Atlàntic) com a gran destí turístic. Fundada l'onze de juny de 1996 a la ciutat de Roma, aquesta organització, que té la seva seu a Barcelona, assisteix a tots els seus membres, un total de 66 que representen més de 90 ports i 29 més d'associats com són la ECC, l'agència oficial Turisme de Barcelona i agents portuaris i consignataris, per tal de facilitar el seu desenvolupament i la seva promoció. MedCruise permet l'intercanvi d'informació entre els diferents ports en tots els àmbits relatius al tràfic de creuers (noves tecnologies, mètodes de gestió i organització, nous tipus de turisme, etc.), elabora estadístiques,

defensa de forma conjunta els interessos dels ports mediterranis i manté contactes amb la indústria *creuerística* i altres ports i associacions d'arreu del món.



Mapa 3.1. Els ports membres de MedCruise estan ubicats al Mediterrani, Mar Negre, Mar Roig i Atlàntic
Font: MedCruise Community. *Member Ports map* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://medcruise.cruise-community.com/map.php>>

La importància d'aquesta associació la podem valorar en funció del nombre de passatgers que visiten els seus ports membres. Així doncs, l'any 2009, hi van passar 17.854.717 passatgers. Aquesta xifra representa un 68% del total de passatgers que van fer un creuer pels ports del Mediterrani (26.396.979). El 32% restant ha passat pels més de 70 ports que encara no són membres de l'organització, el més important dels quals és el del Pireu (Grècia). Per tant, es pot assegurar que, quan citem dades subministrades per MedCruise, s'està fent referència a dos terços del total de la indústria *creuerística* del Mediterrani.

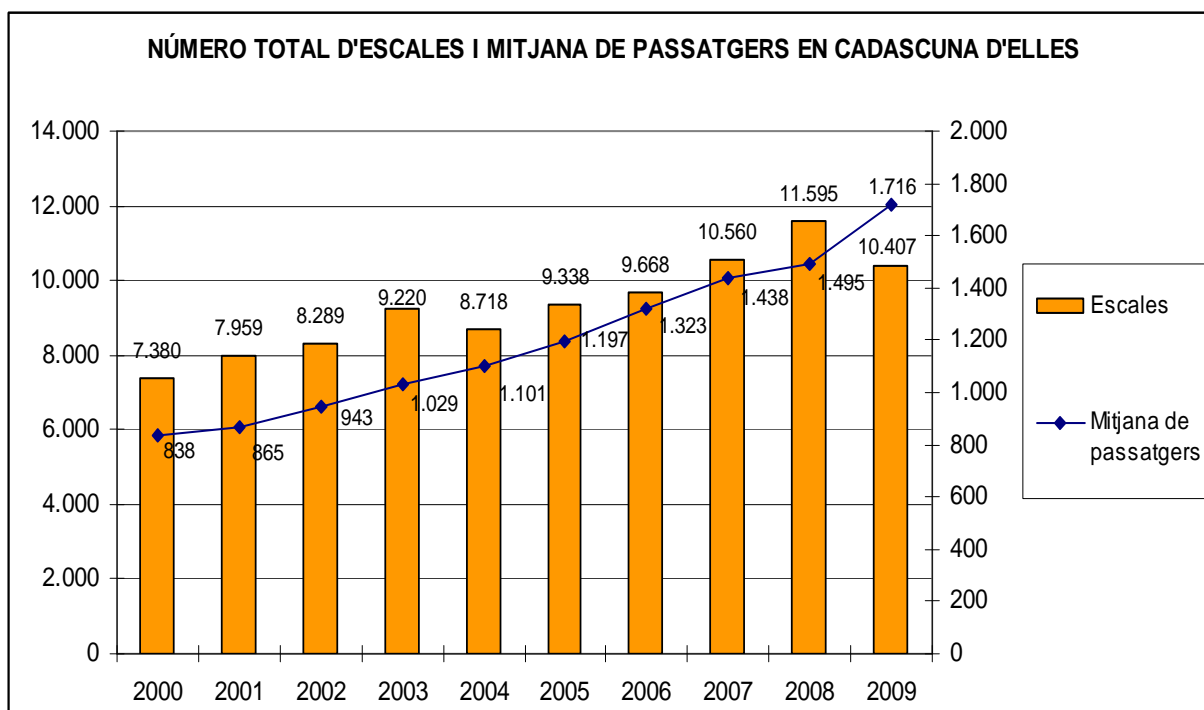
Com es pot veure en la taula següent, l'any 2009, el port de Barcelona era el primer en nombre de passatgers i escales entre tots els que formen part de MedCruise. Es pot observar que els cinc primers superen el milió de creueristes i que estan ubicats en dos països de l'oest del Mediterrani, Espanya i Itàlia. Destacar el fet que, en la majoria de ports, tot i augmentar el nombre de creueristes, disminueix la quantitat d'escales, cosa que vindria a confirmar l'efecte dels últims anys de tendir a construir i utilitzar vaixells amb major capacitat. L'any 2009, el conjunt d'aquests deu ports va sumar 11.722.284 passatgers, cosa que representa un 65,7% sobre el total de creueristes que van passar pels ports de MedCruise i un 44,4% sobre el total del Mediterrani.

ELS 10 PRIMERS PORTS DE L'ASSOCIACIÓ MEDCRUISE											
	1993	1998	2003	2007		2008		2009		Var. 2007-2009 (%)	
	Passatgers	Passatgers	Passatgers	Escales	Passatgers	Escales	Passatgers	Escales	Passatgers	Escales	Passatgers
Barcelona (Espanya)	152.082	466.268	1.049.230	820	1.765.838	893	2.074.554	799	2.151.465	-2,6	21,8
Civitavecchia (Itàlia)	95.827	255.953	(sense dades)	856	1.586.101	924	1.818.616	793	1.802.938	-7,4	13,7
Venècia (Itàlia)	205.868	335.483	689.836	479	1.003.529	535	1.215.088	543	1.420.980	13,4	41,6
Nàpols (Itàlia)	0	334.063	613.609	643	1.151.345	660	1.237.075	613	1.300.000	-4,7	12,9
Illes Balears (Espanya)	85.988	392.750	921.054	708	1.219.866	718	1.131.147	642	1.237.362	-9,3	1,4
Dubrovnik (Croàcia)	0	89.830	395.342	606	677.769	699	848.527	628	845.603	3,6	24,8
Liorna (Itàlia)	0	195.743	363.833	510	713.144	564	849.050	458	795.313	-10,2	11,5
Goulette (Tunísia)	51.256	100.811	330.448	459	721.892	433	694.829	358	752.246	-22,0	4,2
Riviera Francesa*	115.093	274.664	460.356	514	649.978	546	710.189	497	744.909	-3,3	14,6
Genova (Itàlia)	209.052	364.647	615.000	240	520.197	268	547.905	238	671.468	-0,8	29,1

Taula 3.1. Els 10 primers ports en nombres de passatgers de l'associació Medcruise, ordenats segons les dades de 2009.

Font: Autorità Portuale di Genova. *Controllo Traffici e Attivita' Compagnie del Porti di Genova* [en línia]. Direzione Pianificazione e Sviluppo. Edició 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Statistica Traffici. Disponible a: <<http://bit.ly/qPCwy3>>
Autorità Portuale di Genova. *Controllo Traffici e Attivita' Compagnie del Porti di Genova* [en línia]. Direzione Pianificazione e Sviluppo. Edició 2009. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Statistica Traffici. Disponible a: <<http://bit.ly/o1FKVb>>
Autorità Portuale di Napoli. *Traffico crocerista* [en línia]. Edició 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nKu8rA>>
Autorità Portuale di Venezia. *Statistiche 2007* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Passeggeri per Tipo Nave. Disponible a: <www.port.venice.it/files/page/apvstatistiche2007.pdf>
Autoritat Portuària de Balears. *Tràfic* [en línia]. *Estadístiques*. [Consulta: 10 setembre 2011]. Anys: 2009; 2008; 2007. Disponible a: <<http://www.portsdebalears.com/26.php3>>
Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic* [en línia]. *Gener-Desembre 2003*. Edició 10 febrer 2004. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/pROHFM>>
Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic* [en línia]. *Període Gener-Desembre 1998*. Edició 26 febrer 1999. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/qMIV1>>
Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]. *Dades acumulades desembre 2007*. Servei d'Estadística. Edició 6 febrer 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/raKM4g>>
Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]. *Dades acumulades desembre 2009*. Servei d'Estadística. Edició 19 gener 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/oOKEVv>>
Direction des Ports. CCI Nice Côte d'Azur. *Repartition Par Type de Croisieristes de 1995 a 2010* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r8YCPv>>
ECC. *The Cruise Industry* [en línia]. *A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/nSqsWd>>
MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>
MedCruise. *Members* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qw75KD>>
OMMP. *Rétrospectives 1989-2010*. A: *OMMP* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qDp6Od>>
*Els ports de la Riviera Francesa són: Cannes, Antibes, Golfe-Juan, Nice i Villefranche.

El gràfic següent confirma que la mitjana de passatgers a cada escala de creuers és cada cop més elevada. De fet, en els ports de MedCruise, aquest valor no ha parat d'augmentar en els darrers anys, sent l'augment més important entre l'any 2008 i 2009, quan el número total d'escales va passar de 11.595 a 10.407, mentre que el nombre de passatgers de mitjana en cadascuna d'elles va augmentar un 14,8%, de 1495 a 1716 passatgers. És a dir, el total de creuers baixa, però, en canvi, cada cop transporten més passatgers. Destacar que l'increment en el nombre d'escales, tal com es pot observar en el gràfic 3.2, també és conseqüència que l'any 2000 eren 42 els membres de MedCruise que subministraven dades, mentre que l'any 2009, n'eren 55.



Gràfic 3.2. **Número total d'escales i mitjana de passatgers en cadascuna d'elles segons les dades subministrades a MedCruise pels seus membres**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/nP3Cfe>

Tornant a la *taula 3.1*, si l'elaborem en funció dels deu ports més importants del conjunt del Mediterrani tenint en compte el nombre de passatgers, s'observen poques diferències. Únicament apareixen dos nous ports en detriment de la Riviera Francesa i Gènova, els del Pireu i Santorini.

ELS 10 PORTS MÉS IMPORTANS DEL MEDITERRANI (ANY 2010)*	
Barcelona (Espanya)	2.348
Civitavecchia (Itàlia)	1.920
Venècia (Itàlia)	1.599
Palma de Mallorca (Espanya)	1.543
Pireu (Grècia)	1.210
Nàpols (Itàlia)	1.118
Dubrovnik (Croàcia)	970
Goulette (Tunísia)	895
Liorna (Itàlia)	825
Santorini (Grècia)	758

Taula 3.2. Els 10 primers ports en nombres de passatgers del mediterrani (x10³)

Font: Autorità Portuale di Venezia. *Port of Venice – Throughput Statistics* [en línia]: *January – December 2010*. [Consulta: 11 setembre 2011]. Disponible a: <http://www.port.venice.it/files/page/portofvenice_1.pdf>
 Autoritat Portuària de Balears. Pasajeros Cruceros Turísticos, diciembre 2010. A: *Ports de Balears* [en línia]. [Consulta: 11 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nDTNrw>>
 Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2010*. Servei d'Estadística. Edició 13 gener 2011. [Consulta: 11 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/qmUFVg>>
 ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 11 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>
 OMMP. *Rétrospectives 1989-2010*. A: *OMMP* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qDp6Od>>
 *En els ports italians, excepte Venècia, les dades són estimades.

Finalment, una última taula podria elaborar-se en funció de quins són els ports de MedCruise que mouen més passatgers que inicien o finalitzen creuers (*home port*) i aquells que en mouen més dels que únicament hi fan escala (*call port*). Es pot observar com els deu primers *home ports* concentren 4.696.652 passatgers que inicien o finalitzen el seu creuer, cosa que representa un 91,4% sobre el nombre total de passatgers d'aquest tipus. A més a més, cal destacar també la importància com a *home ports* del Pireu (Grècia) i Savona (Itàlia), que no formen part de MedCruise. Per tant, es pot deduir que són relativament pocs els ports des dels quals s'inicien o finalitzen creuers en el Mediterrani. En canvi, la suma dels passatgers en trànsit en els deu primers ports amb més passatgers d'aquest tipus només representa un 44,8% del total.

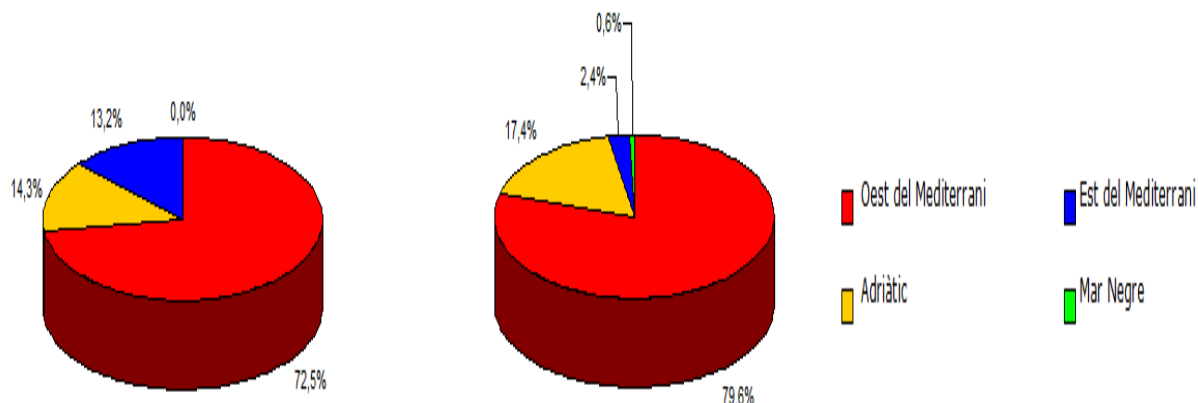
ELS 10 HOME PORTS MÉS IMPORTANTS			ELS 10 CALL PORTS MÉS IMPORTANTS		
	Passatgers in/out	Percentatge respecte el total		Passatgers en trànsit	Percentatge respecte el total
Barcelona (Espanya)	1.180.239	54,9	Nàpols (Itàlia)	1.154.742	88,8
Venècia (Itàlia)	1.170.298	82,4	Civitavecchia (Itàlia)	1.082.487	60
Civitavecchia (Itàlia)	720.451	40,0	Barcelona (Espanya)	971.226	45,1
Illes Balears (Espanya)	447.853	36,2	Dubrovnik / Korcula (Croàcia)	901.389	100
Gènova (Itàlia)	436.385	65,0	Illes Balears (Espanya)	789.509	63,8
Bari (Itàlia)	228.259	40,2	Liorna (Itàlia)	754.965	94,9
Marsella (França)	175.000	27,7	Ports de Tunísia	752.246	100
Nàpols	145.258	11,2	Riviera Francesa	707.929	95
València	97.189	52,6	Marsella (França)	456.000	72,3
Ports de Xipre	95.720	29,9	Ports de Madeira (Portugal)	425.433	97,6

Taula 3.3. Els 10 primers home ports i d'escala de l'associació MedCruise

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

Tal i com es pot comprovar en el gràfic 3.3. i gràfic 3.4., la majoria de ports importants del Mediterrani estan ubicats a l'oest d'aquesta regió. Això és per l'extensa àrea que comprèn aquesta zona i la major quantitat de ports que s'hi troben. També destaca la cada cop major importància que tenen els ports del mar Adriàtic. Pel que fa als ports de l'est del Mediterrani, cal anotar que només quatre ports d'aquesta regió formaven part, l'any 2009, de MedCruise, per tant, no es poden treure conclusions importants sobre la seva evolució.

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE DE PASSATGERS EN LES REGIONS DEL MEDITERRANI (1998-2009)



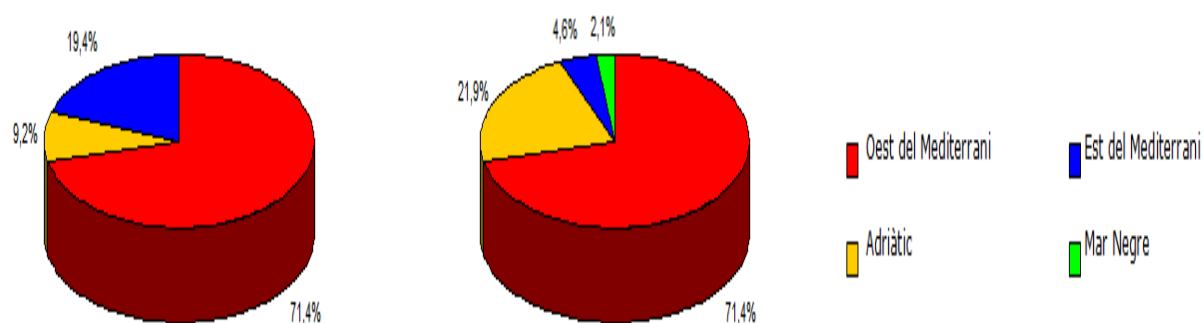
Gràfic 3.3. Repartiment dels passatgers en els ports de MedCruise ubicats 4 zones del Mediterrani els anys 1998 (esquerra) i 2009 (dreta)

Font: MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010.

[Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

MedCruise. *MedCruise Statistics Report, 1998-2000-2007 and 2008* [en línia]. Edició desembre 2008. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pGDG3e>>

EVOLUCIÓ DEL NOMBRE D'ESCALES EN LES REGIONS DEL MEDITERRANI (1998-2009)



Gràfic 3.4.. Repartiment de les escales de creuers en els ports de MedCruise ubicats 4 zones del Mediterrani els anys 1998 (esquerra) i 2009 (dreta)

Font: MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>
 MedCruise. *MedCruise Statistics Report, 1998-2000-2007 and 2008* [en línia]. Edició desembre 2008. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pGDG3e>>

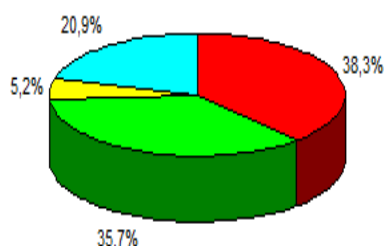
Si a la poca rellevància, per falta de membres, que tenen les dades de l'est del Mediterrani subministrades per MedCruise, hi afegim que la divisió en quatre zones no resulta la més idònia, pot resultar que altres estadístiques consultades presentin uns resultats sensiblement diferents. Per exemple, en un informe de l'any 2002 de MedCruise encarregat a GP Wild (International) Limited (GPW) i a Bermello, Ajamil & Partners, Inc., es pot consultar el percentatge sobre el total de *bed-days* a cadascuna de les cinc zones en què es divideix el Mediterrani i s'hi observen diferències amb les dades dels gràfics anteriors: oest del Mediterrani (42%), est del Mediterrani (27%), Adriàtic (17%), Illes de l'Atlàntic (13%) i Mar Negre (1%).

Pel que fa als països, destacar que són Espanya i Itàlia, ubicades en el que seria l'oest del Mediterrani i l'Adriàtic, els que es reparteixen la major part del pastís. Així doncs, els ports d'aquests dos països concentren un 67,3% del total de passatgers que van passar pels de l'associació MedCruise i més de la meitat d'escales de vaixells. De fet, el següent país en importància, pel que fa a la quantitat de passatgers, és França que concentra un 8,4% del total.

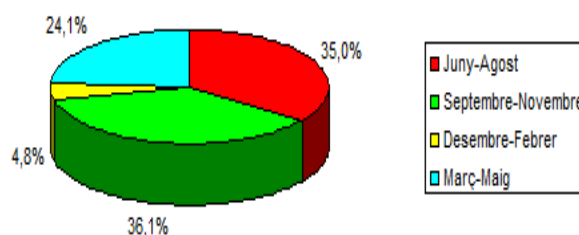
Un dels aspectes importants a analitzar és l'estacionalitat dels creuers al llarg de l'any. En general, es pot afirmar que la major part dels creuers es concentren en els mesos que van des del maig fins a l'octubre, els quals representen, segons dades de MedCruise, un 78% del total de passatgers que han fet un creuer al llarg de l'any i un

77,2% del total d'escales. Si dividim l'any en quatre trimestres, s'observa com és el que va de juny a agost el que concentra tant el major nombre de passatgers com d'escales, amb molt poca diferència, però, respecte al que va de setembre a novembre. De fet, el mes d'octubre és el de major activitat de tot l'any i en tres de les quatre zones en què anteriorment s'ha dividit el Mediterrani (oest, est i mar Negre⁵), el trimestre de setembre a novembre és el que concentra major nombre de passatgers.

REPARTIMENT DELS PASSATGERS AL LLARG DE L'ANY (2009)

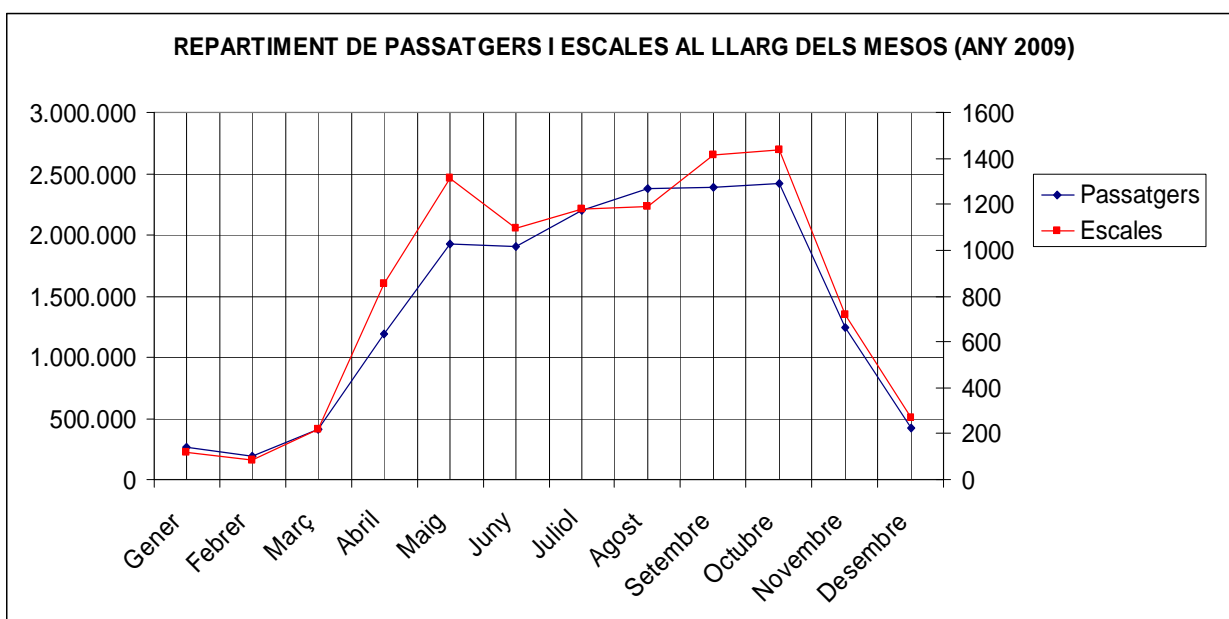


REPARTIMENT D'ESCALES AL LLARG DE L'ANY (2009)



Gràfic 3.5. Repartiment de les escales de creuers i dels passatgers en els ports de MedCruise segons 4 trimestres.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta:12 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/nP3Cfe>

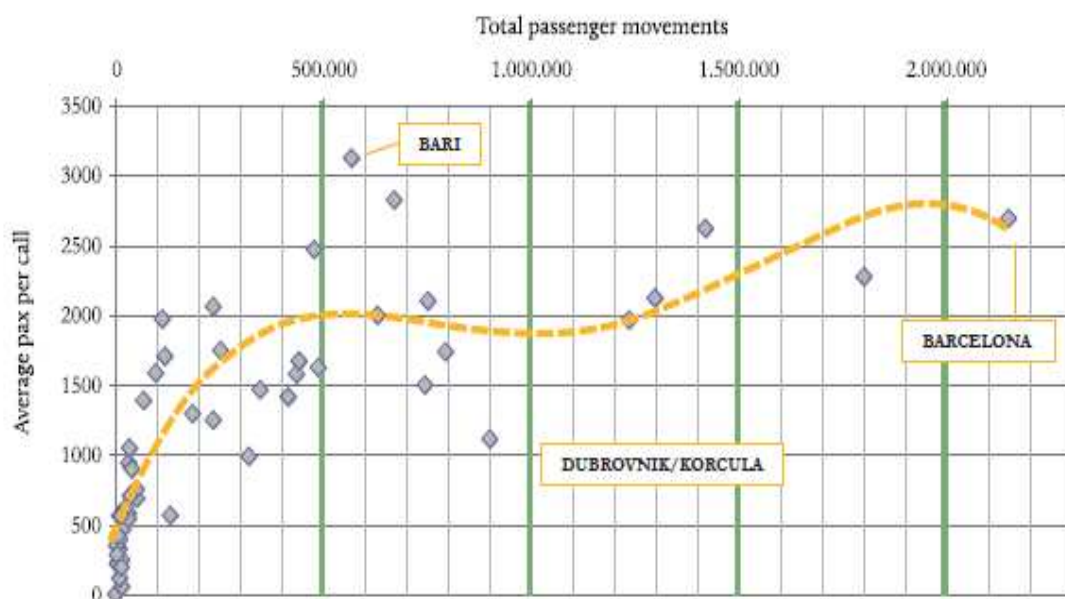


Gràfic 3.6. Repartiment de les escales de creuers i dels passatgers en els ports de MedCruise al llarg de l'any.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta:12 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/nP3Cfe>

⁵ El mar Negre té un comportament molt irregular a llarg de l'any, molt diferent, per tant, del patró general que segueixen la resta de regions.

Per acabar amb aquest repàs de dades global del Mediterrani, a continuació es presenta un últim gràfic en el qual es pot comprovar que hi ha una correlació entre el volum de passatgers que mou un port i la mitjana que hi arriba en cadascuna de les escales de creuers. En el gràfic es destaquen dues excepcions, les de Bari, que té una mitjana de passatgers per escala molt superior al valor mig, i la de Dubrovnik, que és justament al contrari.



Gràfic 3.7. Mitjana de passatgers per escala en funció del volum total de passatgers moguts per cadascun dels ports de MedCruise.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

3.2. EL GRAN CREIXEMENT DEL PORT DE PALAMÓS COM A DESTÍ CREUERÍSTIC

3.2.1. ELS ANYS PREVIS A L'INICI DE L'ACTIVITAT REGULAR COM A PORT DE CREUERS

Com s'ha analitzat en el 1r capítol, el port de Palamós ha viscut bàsicament dues grans èpoques. Durant la primera, que es podria situar entre els segles XIV i XVII, el port va tenir importància militar com a punt de referència per a la flota naval catalana, i, així, va viure nombroses gestes bèl·liques protagonitzades especialment per pirates i corsaris. A la segona, que va començar a partir del segle XVIII i ha perdurat fins als nostres dies, l'activitat predominant dintre del port, amb alguns alts i baixos, ha estat la comercial, gràcies, principalment, al naixement de la indústria *surotapera* i,

posteriorment, a la construcció del nou moll comercial i la consolidació de diversos tràfics com són actualment el ciment, la barita, la pasta de paper, o l'estella de fusta.

A l'inici del segle XXI és quan es podria situar el naixement d'una nova etapa per al port, amb la implantació, de forma regular, del tràfic de creuers en paral·lel amb l'activitat comercial. Si bé el port de Palamós ja havia rebut vaixells d'aquest tipus al llarg del segle XX, es pot dir que no ha estat fins l'any 2000 quan aquest tipus de tràfic s'ha anat consolidant en el port. Podem trobar al llarg del segle XX diverses arribades esporàdiques d'aquest tipus de vaixell. Un exemple d'això és la fotografia de la *figura 3.1.*, on es mostra l'arribada del creuer Canberra l'any 1965, coincidint amb l'època en què el turisme va començar a imposar-se com una de les activitats fonamentals per a la vila de Palamós.

A partir de l'any 1993 trobem algunes de les primeres referències a la intenció de promocionar el port de Palamós com a destí creuerístic. Així doncs, en un acord firmat aquell any entre la Cambra de Comerç de Palamós i el Consell Comarcal del Baix Empordà, per tal de coordinar esforços en l'àmbit de l'activitat turística, ja s'assegurava que una dels principals objectius de la Cambra era potenciar el tràfic de creuers i que, per això, s'iniciarien contactes amb empreses navilieres. Un dels creuers que més cops venia a Palamós va ser el transatlàntic Canberra, un vaixell de luxe britànic de la companyia P&O Cruises de 250 metres d'eslora que va estar en servei entre els anys 1961 i 1997. L'any 1992, quan hi va estar per quart cop, transportava 872 tripulants i 1641 passatgers.



Figura 3.1. El Canberra a Palamós l'any 1965

Font: Ortega, Javier. Canberra Palamós 1965. A: *Flickr* [en línia]. 26 agost 2008. [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qoL6pr>

Durant l'any 1992, tot i que s'esperava poder comptar amb l'arribada de fins a sis creuers pels Jocs Olímpics de Barcelona, al final, per problemes amb el sistema de venda d'entrades i els avals bancaris demanats per la Generalitat, per assegurar la seva presència i poder dur a terme millores en les infraestructures, només un altre creuer, a part del Canberra, va ser al port. En aquest cas es tractava del luxós *Stella Oceanis*, amb una eslora de 105 m., que va fer dues escales al port durant el mes de juliol. El vaixell, propietat de l'empresa grega Sun Lines i construït l'any 1962, estava noliejat per una companyia japonesa i transportava, a més dels 130 tripulants, 350 passatgers d'aquesta nacionalitat.

3.2.2. ANYS 1999-2005

L'any 1997, amb l'entrada de Palamós a l'associació MedCruise, el port va començar a viure l'expansió que l'ha portat a les xifres que mou avui en dia. D'aquesta manera, l'any 1999 van arribar al port de Palamós fins a 4 vaixells amb 791 passatgers, dels quals tres eren creuers de vela: el *Wind Song*, el *Wind Surf*, i el *Lili Marleen* (vegeu *taula annex 1*).

L'any 2000, el port va acollir dos creuers de luxe que hi van fer escala en dues ocasions, destacant especialment el Royal Clipper de la companyia Star Clippers, que va transportar, en un primer viatge, 210 passatgers i en un altre, 196. Com es pot comprovar, els primers anys del port van estar molt marcats per l'arribada de creuers de luxe que no acostumaven a superar els 150 metres d'eslora. De fet, aquell any, l'associació MedCruise va publicar un catàleg en què exposava quins eren els principals ports de la Mediterrània amb capacitat per acollir aquest tipus de creuers, i hi figuraven dos ports catalans, el de Barcelona i el de Palamós.

Ja en aquell any 2000 es va firmar un dels primers convenis per tal de potenciar els creuers en el port de Palamós. En aquest cas els signants van ser el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, l'Ajuntament de Palamós i la Cambra de Comerç de Palamós. El seu objectiu era finançar un estudi per tal d'analitzar les possibilitats de disposar d'una terminal de creuers, els resultats del qual es van presentar al cap d'un any per assegurar que el port no necessitava pràcticament cap actuació per poder rebre de forma habitual aquest tipus de tràfic, i que s'havien de dur a terme campanyes de promoció més intenses.

Un salt important es va viure l'any 2001, quan el port va passar de quatre a deu escales i de 923 a 3.391 passatgers. D'aquestes deu escales, sis van ser protagonitzades pel mateix vaixell, el Royal Clipper, el qual ja havia fet presència en el port palamosí l'any anterior, cosa que venia a demostrar la satisfacció de la companyia amb el rendiment que li oferia el port. Ja en aquest any, arriba al port palamosí el primer creuer, fora dels casos excepcionals com el del Canberra, que no estava dintre dels de categoria de *luxury* i petita capacitat, el The Topaz (Thomson Cruises).

Aquest augment en el nombre de creuers va continuar durant l'any 2002 fins assolir la xifra de catorze escales i gairebé 5.000 passatgers. La majoria dels creuers continuaven sent de luxe i de petita capacitat, com ara el Minerva o el ja clàssic Royal Clipper, amb l'única excepció del vaixell Emerald, de bandera grega, amb uns 900 passatgers a bord, que va fer fins a quatre escales. Una aturada en aquest creixement es va viure l'any 2003, amb l'inici de la guerra de l'Iraq i la consegüent baixada de les reserves de creuers marítims per tota la Mediterrània, perquè els principals clients, els passatgers nord-americans, consideraven poc segurs els destins en aquest mar. Així doncs, l'únic creuer que va fer presència al port va ser el veler Sea Cloud II de la companyia Sea Cloud Cruises, que va portar, entre les dues escales que va dur a terme, 167 passatgers.

Un cop superada la guerra d'Iraq, l'any 2004, es va viure novament un any de bonança que, fins i tot, va aconseguir superar les bones dades obtingudes l'any 2002. Això va ser gràcies que, a més a més de les visites de petits creuers de luxe com van ser el Sea Cloud II, l'Adriana, el Sea Dream i el Star Clipper, va fer acte de presència, en quatre ocasions diferents, el vaixell Thomson Spirit (uns 1.250 passatgers), operat per la companyia Thomson Cruises que pertany al grup turístic alemany TUI. Així, aquell any, es va assolir la xifra de 5.579 passatgers i vuit escales. Destacar com a nota curiosa el fet que el vaixell Star Clipper era de temàtica nudista i naturista.



Figura 3.2. El creuer Thomson Spirit al port de Palamós

Font: Sala de premsa. El creuer Thomson Spirit torna al port de Palamós. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 24 agost 2004. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mSsavk>>

Una caiguda en el tràfic de creuers es va tornar a viure l'any 2005. Tot i que el número d'escales va ser molt similar al de l'any anterior, set, el fet que només vinguessin dos vaixells de petita capacitat, el Sea Cloud II i el Seabourn Legend, va provocar que el nombre de passatgers no superés els 1.200. Durant aquest mateix any es va confirmar des de la Generalitat la construcció del que seria la futura terminal de creuers del Port de Palamós (pla d'inversions de Ports de la Generalitat 2005 – 2008), la qual estaria finalitzada al cap de tres anys.

3.2.3. ANY 2006

Va ser finalment l'any 2006, quan el port de Palamós va superar la xifra dels 10 mil passatgers i va començar a viure l'etapa d'elevat creixement que ha viscut fins l'any

2011, només interrompuda durant el 2008. Aquest salt quantitatiu va ser fruit en bona part de l'acord a què es va arribar amb la companyia Thomson Cruises⁶ per tal que els vaixells que fins aleshores feien escales al port de Tarragona les fessin al de Palamós. Així doncs, vaixells com ara el Thomson Destiny, Prinsendam o Thomson Celebration, que transportaven més de 1.400 passatgers, van passar a fer les seves escales al port palamosí. Per tant, el nombre d'escales de creuers va créixer un 150% i el de passatgers un 900% respecte l'any anterior i, de fet, el nombre total de passatgers va representar el 75% del total de creueristes que havien arribat al port les sis temporades anteriors.



Figura 3.3. El creuer Spirit of Adventure amarrat el 25 de juliol de 2006 al moll de Ponent

Font: djroolker. Spirit of Adventure – IMO 7904889. A: *Shipsotting.com* [en línia]. 29 juliol 2008. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nXfDcP>>

Al mes d'octubre, la Cambra de Comerç de Palamós va participar a la fira SeaTrade Med que es va celebrar a Nàpols. Aquesta fira és un referent important per a la indústria creuerística de tot el Mediterrani ja que hi participen tot tipus d'empreses i institucions, des dels proveïdors de serveis relacionats amb l'hotel del vaixell o les activitats d'oci, fins a empreses dedicades a aspectes tècnics i d'enginyeria. D'aquesta manera, el fet d'assistir en aquestes fires permet assolir certa notorietat dintre del sector, participar en conferències, poder establir contactes, o, fins i tot, tancar acords entre els participants. En la taula següent hi ha tota una mostra dels participants que un pot trobar en aquest tipus de fires.

⁶ Aquesta companyia ja havia visitat el port els anys 2000, 2001 i 2004 (veure *taula 3.5*, *taula 3.6.*, *taula 3.9*)

PARTICIPANTS A LES FIRES SEATRADE	
Constructors de vaixells i reparadors	Societats de classificació
Fabricants i subministradors d'equips marítims	Ports de creuers
Dissenyadors d'interiors	Organitzacions nacionals de turisme
Fabricants de mobiliari	Agències de viatge especialitzades (Destination Management Company, DMC)
Proveïdors de tecnologies de la informació i la comunicació (TIC)	Operadors turístics i empreses d'assistència a terra (<i>Tour Operators & Ground Handlers</i>)
Proveïdors de menjar i begudes	Atraccions turístiques
Proveïdors d'equipaments per a restaurants	Associacions creuerístiques
Empreses d'oci i entreteniment	Consignataris
Empreses d'assistència a les terminals de creuers	Hotels
Companyies navilieres	Companyies aèries

Taula 3.4. **Participants a les fires organitzades per Seatrade**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Seatrade Med. Why Exhibit?. A: *Seatrade Med* [en línia]. [Consulta: 17 setembre 2011].
 Disponible a: <<http://www.seatrade-med.com/why-exhibit1>>

L'organitzadora d'aquest i altres esdeveniments és Seatrade, una important companyia que s'ha convertit en una referència per a la comunitat marítima i de creuers a nivell internacional. Aquest important paper l'ha aconseguit gràcies a l'organització de fires com la Seatrade Med o la Cruise Shipping Miami, les seves publicacions (notícies en l'àmbit dels creuers, suplementos, magazines, llibres anuals), els seus cursos destinats a professionals de l'àmbit marítim i turístic, o els seus premis (Seatrade Insider Cruise Awards). La seva seu principal està ubicada a Colchester (Regne Unit), encara que disposa d'oficines i representació en diversos punts de la geografia mundial.

3.2.4. ANY 2007

Després de les excel·lents xifres de l'any 2006, el creixement del port va continuar el 2007 amb trenta escales i més de 22 mil passatgers. Aquest increment va ser pel fet que Thomson Cruises mantingués els seus creuers en el port de Palamós i l'arribada de fins a cinc vaixells que mai havien fet escala en el port: Hebridean Spirit, Stad Amsterdam, Thomson Celebration, Wind Spirit i Wind Star. A destacar que, excepte els vaixells de Thomson Cruises, que van dur a terme catorze escales i van portar 18.993 passatgers (un 85,6% del total de creueristes d'aquell any), la resta van ser creuers de petita capacitat i de luxe.



Figura 3.4. El creuer Wind Surf al port de Palamós (agost 2007)

Font: frco33. Wind surf cruise 2007-08-13 b the 5-master in palamos. A: *Webshots* [en línia]. 4 febrer 2008 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qeCRBy>>

Al mes de març, la Cambra de Comerç de Palamós, que es fixava com a principal objectiu en aquell moment consolidar el tràfic de creuers que s'havia assolit, va tornar a participar en una fira organitzada per Seatrade a través de l'estand de Ports de la Generalitat. En aquest cas es tractava de la fira anual Cruise Shipping Miami que s'ha convertit en el principal esdeveniment mundial pel que fa la indústria creuerística. De fet, aquell any hi van participar més de 950 expositors provinents d'un centenar de països d'arreu del món. Es podria dir que els participants i els objectius en aquesta fira, són molt similars als de la de Nàpols de l'any anterior, amb l'única diferència que l'esdeveniment té un caràcter molt més global.

A finals d'aquell any va començar la construcció de la terminal de passatgers del port que ocuparia una superfície de 180 metres quadrats. El seu cost, a càrrec de Ports de la Generalitat, va estar valorat en 293 mil euros i, tot i que en un principi estava previst que es construís en el moll de ponent, l'arribada, en un futur, de vaixells de major eslora va fer que finalment es prengués la decisió d'ubicar-la en el moll comercial. D'aquesta manera, amb la nova terminal, el Departament de Turisme de l'Ajuntament

de Palamós no hauria de continuar muntant el punt d'informació que havia d'improvisar cada cop que venia un vaixell. També serviria per acollir serveis com ara els de vigilància i seguretat, sales d'espera o altres serveis auxiliars. L'obra aniria complementada amb la construcció d'una rampa que permetés que les persones amb mobilitat reduïda poguessin accedir des de l'estació fins al passeig construït en el dic d'abric.

3.2.5. ANY 2008

El 2008 va començar amb la constitució, tal i com s'havia anunciat a mitjans de desembre del 2007, del Grup de Treball per a la Promoció del Port per tal de potenciar les activitats que es durien a terme al port de Palamós que millorarien, per tant, la seva rendibilitat econòmica. La constitució d'aquest grup es va acordar entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'Ajuntament de Palamós amb la intenció d'acollir representants dels sectors comercial, pesquer, cultural, nauticoesportiu o el dels creuers turístics per tal que col·laboressin en la tasca de captar nous mercats i proposessin actuacions conjuntes per promoure el port.

Des del grup de treball es van plantejar diversos objectius, entre els quals els més importants eren:

- Captar nous mercats que dinamitzessin el municipi i el seu entorn.
- Proposar actuacions conjuntes per promoure el port.
- Difondre conjuntament la imatge del port integrat en el municipi.
- Organitzar jornades per donar a conèixer millor el port.
- Treballar per aconseguir el Punt d'Inspecció Fronterera (PIF)
- Coordinar les participacions a les fires.

Per complir amb tots aquests objectius, el grup es va plantejar un seguit d'accions que, com veurem, algunes s'han anat complint a posteriori i altres, com la línia Palamós – Balears o el mencionat PIF, encara no són una realitat:

- Establir canals interns per compartir informació.
- Estudiar l'impacte del tràfic de creuers turístics a l'entorn.
- Desenvolupar la línia regular de transport entre Palamós i les illes Balears, desapareguda l'any 1975 (vegeu el capítol 1.2.2. *El tràfic comercial*).
- Crear elements de promoció i divulgació del port-ciutat.
- Definir un protocol per a les estades de creuers.

- Programar, preparar i realitzar visites a operadors de creuers turístics.

El mes de setembre també es va anunciar la creació d'un altre grup de treball per tal de millorar l'oferta i el tracte dispensat als creueristes que visitessin la vila. El grup estava format per l'Ajuntament de Palamós i representants dels sectors comercials, d'oci i restauració com l'associació de restaurants El Plat Blau, l'Estació Nàutica, el Grup Costa Brava Centre i el col·lectiu de bars de tapes de la vila, amb l'objectiu de potenciar una oferta relacionada amb el Museu de la Pesca, els bars de tapes, un grup d'havaneres que recorregués el poble i les botigues.

Cal destacar que, durant aquest any, també va haver-hi molts debats sobre la necessitat d'adequar els horaris dels comerços, que podien obrir més d'hora, per ajustar-se als dels creuers que acostumen a arribar al voltant de les 8 del matí, i no tancar-los durant el migdia, i altres interessos turístics, com el Museu de la Pesca, que havia estar tancat un diumenge del mes d'abril coincidint amb l'estada del creuer Wind Surf. A més a més, per millorar l'atenció als creueristes d'origen britànic i nord-americà, el centre de formació Tecna va organitzar un curs de formació en anglès que des de Fecotur es va oferir a tots els seus afiliats que ja tinguessin uns coneixements bàsics d'aquesta llengua.

Al mes de maig, es va inaugurar la terminal de creuers del port de Palamós. A l'acte hi van assistir, entre d'altres, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, l'alcalde de Palamós, Teresa Ferrés, la Ministra de Ciència, innovació i tecnologia, Cristina Garmendia, i els prínceps de Girona i Astúries, Felip de Borbó i Letizia Ortiz. Tot i això, l'estació ja havia entrat en funcionament el 28 d'abril coincidint amb l'arribada del primer creuer de la temporada, el Wind Surf.

Pel que fa a la temporada de creuers d'aquell any, es va viure una baixada en el nombre de passatgers (4.281) i escales (21). Aquest descens en el nombre de passatgers de fins al 81% respecte l'any anterior va ser perquè els creuers de la naviliera Thomson Cruises no van fer escala en el port gironí, i tot el tràfic es va centrar, pràcticament, en els petits creuers de luxe⁷. Encara que va ser un fet circumstancial d'aquella temporada, el fet és que va posar en evidència l'alta dependència del port palamosí respecte a la companyia britànica pel que fa a l'arribada de més o menys passatgers. Cal destacar que, per primera vegada, en aquesta temporada, el port va rebre els següents tres vaixells: Braemar, Le Ponant i

⁷ L'única excepció va ser el creuer Braemar amb 915 passatgers, 375 tripulants i una eslora de 171,29 metres.

Silver Whisper. A més a més, per primer cop, dos creuers van atracar el mateix dia, el Seabourn Legend i el Hebridean Spirit.



Figura 3.5. El Hebridean Spirit i el Seabourn Legend amarrats al moll Comercial de Palamós (13 maig 2008)
Font: Ortega Figueiral, Jaiver. Seabourn Legend & Hebridean Spirit @ Port of Palamós, Girona. A: Flickr [en línia].
13 maig 2008 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p9lPag>>

El mes de novembre l'Ajuntament de Palamós, amb el suport de Ports de la Generalitat i la Diputació de Girona, va organitzar un creuer de treball de set dies, en el vaixell Norwegian Gem de la companyia NCL. L'objectiu era conèixer de primera mà el sector i fer que els empresaris adaptessin els seus negocis a aquest tipus de turisme, que, des de l'Ajuntament, se'ls plantejava com una clara alternativa a la crisi econòmica. Aquesta activitat es va dur a terme en previsió de les bones perspectives de creixement del port i, alhora, perquè es constatava que cada cop més creueristes, el 50% segons dades de la Generalitat, es quedaven a la vila en lloc d'agafar els autocars cap a poblacions com Girona, per visitar el call jueu, i Figueres, per conèixer el museu Dalí.

Segons el regidor de Projecte Econòmic de l'Ajuntament de Palamós, Antoni Bachiller, el cost de l'expedició va ser de 52.556 euros, dels quals els empresaris van pagar 25.421, 20 mil, la Diputació de Girona, i 10 mil, Ports de la Generalitat. Per tant, l'Ajuntament de Palamós no va haver de posar-hi ni un cèntim i es va obtenir un superàvit de 3 mil euros. La delegació va estar formada per 80 persones entre càrrecs

polítics i tècnics (Ajuntament de Palamós, Diputació de Girona i Ports de la Generalitat) i empresaris i representants de l'hostaleria i el comerç de Palamós. Tots ells van poder participar en ponències sobre el món dels creuers i conèixer i analitzar els ports i l'oferta turística dels emplaçaments que es visitaven. El vaixell va sortir de Barcelona el dia 9 i va passar pels ports de La Valletta (Malta), Nàpols, Roma i Liorna, i la població de la costa blava francesa de Villefranche.

L'organització d'aquest creuer va comportar algunes crítiques des d'alguns partits polítics. Així doncs, des del primer grup de l'oposició al consistori, CIU, es va criticar el fet que el creuer s'havia organitzat en dos mesos, cosa que va provocar que molts comerciants no poguessin participar-hi, ja que, segons les dades subministrades pel propi regidor de Projecte Econòmic, a més dels 17 polítics o funcionaris, en el creuer van anar-hi representants de 34 empreses del municipi. Un altre grup de l'oposició, ERC, va afirmar que potser no era necessari anar tan lluny per agafar idees i conceptes sobre l'oferta creuerística.

Durant aquest any cal destacar, novament, la participació de la Cambra de Comerç de Palamós, coordinada amb el Grup de Treball per a la Promoció del Port, a la fira Cruise Shipping Miami que va comptar amb un miler d'expositors procedents de 118 països. També la Cambra i l'Ajuntament de Palamós van participar de forma conjunta a la Settrade Med celebrada a Venècia, on, per primera vegada, el municipi va tenir el seu propi estand. A més a més, la pròpia Cambra i el Patronat de Turisme de la Costa Brava Girona van signar un conveni de col·laboració per tal de treballar en el desenvolupament i la comercialització de l'activitat creuerística en el port de Palamós. El conveni es concretava en la creació d'una comissió paritària i en accions adreçades a operadors de creuers i premsa, l'elaboració de material audiovisual sobre el turisme de creuers o fer una anàlisi del mercat creuerístic.

3.2.6. ANY 2009

Novament el port de Palamós va participar en els actes organitzats per Seatrade. El mes de maig, Ports de la Generalitat va ser present, conjuntament amb el port gironí, a la XXXIV Assemblea General de MedCruise celebrada a Cartagena. En aquestes assemblees, els representants d'instal·lacions portuàries i companyies navilieres analitzen l'evolució del mercat creuerístic, la conjuntura econòmica actual, les activitats per potenciar el sector o les expectatives de futur. A més a més, el port va participar a la fira Cruise Shipping Miami a través de Ports de Generalitat i amb la col·laboració de

l'Ajuntament de Palamós, la Cambra de Comerç i el Patronat de Turisme Costa Brava Girona, entitats que formen part del Grup de Treball per a la Promoció del Port.

Pel que fa a la temporada de creuers, els números confirmen les expectatives de recuperació que s'havien anunciat després del descens de l'any anterior. Així, el número d'escales va augmentar fins a les trenta-dues, i el de passatgers fins als 33.554, cosa que suposava un impacte econòmic d'1,9 milions d'euros, el qual ha beneficiat especialment Palamós, ja que, segons les estimacions de la UE, un 65% dels 25 mil passatgers que van baixar es van quedar a la població (vegeu capítol 4.2.2). Aquesta xifra de passatgers suposava un 60% del total de creueristes arribats al port en el període 1999 – 2009.

Aquest important creixement va ser, en bona part, pel ja anunciat retorn dels vaixells de Thomson Cruises a Palamós i l'arribada de dues noves companyies amb vaixells que portaven de mitjana uns 1400 passatgers: l'Ocean Village de la companyia Ocean Village Cruises (tres escales) i el Mein Schiff de TUI Cruises (quatre escales), el qual transportava passatgers d'origen alemany, que es van afegir a les nacionalitats tradicionals, nord-americanes, irlandeses i britàniques. També va fer escala per primer cop al port de Palamós el creuer de luxe Silver Wind (258 passatgers) de la companyia Silversea Cruises. A més a més, per segon any consecutiu, van tornar a coincidir dos vaixells en un mateix dia: el Mein Schiff i el Seabourn Legend.



Figura 3.6. Al fons el creuer Mein Schiff, amarrat al moll Comercial, i, en primer terme, el Seabourn Legend, al moll de Ponent

Font: Vilar, Albert. El port de Palamós superarà l'any vinent els rècords d'enguany en nombre de creuers i de passatgers. A: *El Punt Avui* [en línia]. 22 agost 2009. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/nbVsQj>

Dintre de la feina duta a terme pel Grup de Treball per a la Promoció del Port, la Cambra de Comerç de Palamós, Ports de la Generalitat i el Patronat de Turisme Costa Brava Girona van presentar una sèrie de mesures promocionals com participar en les ja esmentades fires, prestar un DVD i informació escrita a tots els vaixells que visiten Palamós per tal que els passatgers disposin de la màxima informació abans de desembarcar, i la visita d'operadors de creuers a la vila. A més a més, des de l'Ajuntament de Palamós s'ha continuat insistint en la necessitat que les botigues i els bars de tapes estiguin molt pendents dels creueristes i s'ha reforçat el servei d'autobusos des dels creuers fins al centre de la població. També el Patronat de Turisme de la Costa Brava Girona promocionarà tota la demarcació de Girona a través de les activitats esportives, nàutiques i culturals.

Un altre de les iniciatives dutes a terme durant aquest any va ser la implantació d'un contenidor de recollida selectiva de residus per als vaixells pensat, no només per a les necessitats dels creuers, sinó també per als mercants. El contenidor, dissenyat per l'empresa Transports Mont-Joan, té una capacitat de 25 metres cúbics i admet fins a una quinzena de residus diferents. Així doncs, un camió transporta la instal·lació al moll perquè la tripulació pugui dipositar-hi les deixalles ja classificades. D'aquesta manera s'intenta reduir al màxim possible el nombre total de quilos que van directament als abocadors del municipi.



Figura 3.7. El contenidor de deixalles de l'empresa Mont-Joan al costat d'un creuer
Font: Fotografia de l'autor

3.2.7. ANY 2010

Fins al febrer de 2010, l'Ajuntament de Palamós dedicava una partida pressupostària a pagar un grup d'havaneres que actuava pels carrers del poble el dia que hi havia un creuer. A partir d'aquella data, es va anunciar que aquests diners es dedicarien, en bona part, a promocionar a través dels mitjans de comunicació locals l'arribada dels creuers. Segons l'Ajuntament, d'aquesta manera els veïns de les poblacions veïnes acudirien a la població per veure els vaixells al port. Pel que fa al grup d'havaneres, a partir d'aquell moment es contractaria només en els mesos que no formessin part de la temporada alta.

El mes de maig de 2010 es va signar un acord de col·laboració entre Ports de la Generalitat, Ajuntament de Palamós, Cambra de Comerç de Palamós i Patronat de Turisme Costa Brava Girona, per tal de posar en marxa un pla d'acció, a través del Grup de Treball per a la Promoció del Port, valorat en 40 mil euros, per impulsar l'activitat de creuers al port de Palamós i consolidar l'Empordà i la Costa Brava com a destinació turística dels passatgers. Algunes de les accions que va preveure el pla van ser la visita de periodistes estrangers al port i el seu entorn, l'elaboració de materials promocionals, i l'organització de trobades amb representants de la indústria creuerística i operadors turístics.

Per tal que les empreses coneguin de primera mà les instal·lacions del port i l'oferta turística de la població i el seu entorn, a finals de setembre, els ports de Palamós i Sant Carles de la Ràpita van organitzar una visita a les seves instal·lacions de representants de diverses companyies creuerístiques (Crystal Cruises, Azama Club Cruises, NCL, Silversea Cruises Seadream Yacht Club i el grup Carnival Corporation & plc).

Durant el 2010 es va produir una fita històrica pel que fa al tràfic de creuers al port palamosí. Així doncs, el 5 de juliol, va arribar, a bord del Thomson Dream, el passatger 100 mil des de l'any 2000. La persona que va ser reconeguda amb aquest guardó i el seu acompanyant eren uns turistes britànics que van ser obsequiats amb una estada d'un cap de setmana a la Costa Brava, amb una nit d'hotel i dues activitats complementàries a escollir com ara vela, caiac o hípica. A més a més, l'Ajuntament de Palamós els va convidar en un restaurant de la vila per tastar les famoses gambes de la població. L'acte va comptar amb la presència de representants de Ports de la Generalitat, Patronat de Turisme Costa Brava Girona, Cambra de Comerç de Palamós i Ajuntament de Palamós.

Les xifres de la temporada d'aquest any van ser lleugerament inferiors a les de l'any anterior, 31 escales i 27.500 passatgers. En aquesta temporada el vaixell Funchal, 138,90 metres i 457 passatgers, va ser l'únic que va visitar per primera vegada el port. El descens del 18% en el nombre de passatgers va ser provocat per la decisió de Thomson Cruises d'anul·lar sis de les deu escales que havia de fer el vaixell Thomson Dream⁸. Segons la companyia, el motiu de la suspensió era per problemes meteorològics però, segons el regidor Antoni Bachiller, la decisió era perquè el vaixell, construït l'any 1986 i per tant amb una capacitat de maniobrabilitat no tant perfeccionada com els de nova construcció, hauria preferit el port de Barcelona perquè presenta unes millors característiques per a l'amarratge. A més a més, el regidor també va criticar la poca antelació amb què es va fer l'anul·lació ja que, per exemple, Intercruises, agència de viatge d'assistència als creuers, ja tenia a punt tots els autocars per fer les visites.



Figura 3.8. El creuer Le Ponant al moll de Ponent el juny de 2009

Font: Pere. Vaixells a Palamós juny 09. A: *Olor de Mar* [en línia]. Divendres 9 juliol 2009 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <http://olordemar.blogspot.com/2009_07_01_archive.html>

Novament el port de Palamós va presentar la seva oferta creuerística a diverses fires. La primera va ser el mes de març a la ja tradicional Cruise Shipping Miami i la

⁸ Al començament de la temporada estaven previstes 38 escales que portarien fins a 36 mil passatgers, superant les xifres de l'any anterior. Per tant, es van anul·lar fins a 7 escales, 6 de les quals eren les del Thomson Dream.

promoció va ser duta a terme entre Ports de la Generalitat, la Cambra de Comerç de Palamós, l'Ajuntament de Palamós i el Patronat de Turisme Costa Brava Girona. Ja al mes de desembre, el port va ser present a la fira Seatrade Med de Cannes, on, juntament amb el port de Roses, hi era a través de l'estand de Ports de la Generalitat. Una de les novetats que es va presentar va ser la ruta literària Truman Capote que, segons l'alcalde de Palamós, atrau especialment els operadors nord-americans.

La participació del port de Roses en la Seatrade Med, juntament amb el de Palamós, és conseqüència de l'acord que, al mes de setembre, van firmar Ports de la Generalitat, Ajuntament de Roses, Cambra de Comerç de Girona, Cambra de Comerç de Palamós i Patronat de Turisme Costa Brava Girona. L'objectiu de l'acord és impulsar el port de Roses també com a destí creuerístic i, en paraules de la llavors alcaldessa de Roses, Magda Casamitjana, l'objectiu és complementar, en un futur, l'oferta de Palamós a través de la marca Creuers Costa Brava (veure capítol 4.3.2.).

3.2.8. ANY 2011

Les previsions per a l'any 2011 eren de fins a 40 mil creueristes, la qual cosa comportava que seria la millor temporada del port de Palamós, amb un augment del 45% en passatgers i un 29% en escales respecte l'any 2010. La campanya també havia de representar l'arribada de tres noves companyies de creuers: MSC Cruises, Iberocruceros i Saga Shipping Company. No obstant això, les previsions no es van complir ja que el vaixell Grand Mistral (Iberocruceros), construït l'any 1999 i amb un passatge aproximat de 1500 passatgers, va haver d'avortar, el dia sis de juny, l'amarratge per les ratxes de tramuntana superiors als 30 nusos. De moment, fins a mitjans de setembre, ja han amarrat, per primera vegada, al port de Palamós els vaixells MSC Melody, Island Escape i el Seabourn Quest. El creuer Saga Ruby, de Saga Shipping Company, té prevista la seva arribada el deu de desembre.

Una de les companyies que va tornar a apostar fortament pel port de Palamós va ser Thomson Cruises. Així doncs, de les 40 escales previstes, 15 són del Thomson Dream, 4 del Thomson Destiny, i 4 de l'Island Escape⁹. De fet, el primer vaixell té previst fer dues escales al mes durant el període d'abril a octubre, excepte al setembre que en faria 3. Malgrat això, fins a mitjans de setembre, el Thomson Dream ha anul·lat dues escales per canvis en les rutes. Per tant, aquestes dues anul·lacions que hi ha hagut fins ara, més la del Grand Mistral i una de les dues que havia de fer el veler Le

⁹ Amb la visita de l'Island Escape tota la flota de Thomson Cruises haurà passat alguna vegada pel port de Palamós.

Ponant (45 passatgers), faran que les previsions de passatgers i escales comentades anteriorment no s'acabin complint. A més de Thomson Cruises, companyies com Seabourn Cruise Line, Windstar Cruises, Compagnie Illes du Ponant i Sea Cloud Cruises consoliden el seu paper de presència permanent en el port gironí.



Figura 3.9. En primer terme la terminal de creuers i al fons el creuer Island Escape amarrat al moll comercial el 18 de juliol de 2011
Font: Fotografia de l'autor.

Destacar com a nota curiosa que, durant l'estada del Seabourn Quest, creuer acabat de construir aquest mateix any, el port de Palamós va rebre la visita de l'actriu Blythe Danner (Filadelfia, 1943), mare de l'actriu Gwyneth Paltrow (Los Angeles, 1973), que ha participat en seixanta treballs entre sèries i pel·lícules, destacant el film *Los padres de ella* i la sèrie *Will i Grace*. L'artista, que va arribar al moll en una limusina, va ser rebuda pel capità i una representació de la tripulació. L'objectiu del seu viatge en el vaixell era actuar com a padrina en el bateig oficial, que s'havia de fer, un cop finalitzada la travessia pre-inaugural, a Barcelona.



Figura 3.10. L'actriu Blythe Danner rebuda per la tripulació del Seabourn Quest al port de Palamós (17 juny 2011)
Font: Pere. De Hollywood a Palamós. A: *Olor de Mar* [en línia]. Dijous 28 juliol 2011 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <
<<http://olordemar.blogspot.com/2011/07/de-hollywood-palamos.html>>

A més de potenciar la ruta literària Truman Capote, iniciada l'any anterior, una de les noves ofertes turístiques d'aquest any ha estat la inauguració, a finals de març, per part del president de la Generalitat de Catalunya, Artur Mas, de l'Espai del Peix, un complement que s'oferirà al ja existent Museu de la Pesca. Aquest espai ha suposat una inversió de 600 mil euros i té uns costos de manteniment d'uns 180 mil euros anuals. A més a més, el propi Museu de la Pesca s'ha ampliat amb la incorporació de les antigues embarcacions flotants pesqueres, Estrella Polar, Gacela i Felicitat, que seran visitables.

D'altra banda, el mes de juny, durant una reunió entre empresaris algueresos i gironins va saltar la notícia que un creuer regular podria unir l'Alguer i Palamós. Segons van assegurar diverses fonts com ara el president de la Cambra de Comerç de Girona, Domènec Espadalé, el president de la FOEG, Jordi Comas, i el vicepresident de Pimec, Pere Cornellà, la companyia interessada a explotar aquesta ruta seria Grimaldi Lines. Aquesta aposta vindria a ser una de les accions per enfortir els vincles comercials i turístics entre les comarques gironines i Sardenya. Aquest projecte vindria també a refredar les expectatives que en un futur es restablís la línia Palamós – Illes Balears que, en paraules de l'alcalde de Palamós, Teresa Ferrés, actualment és un projecte paralitzat.

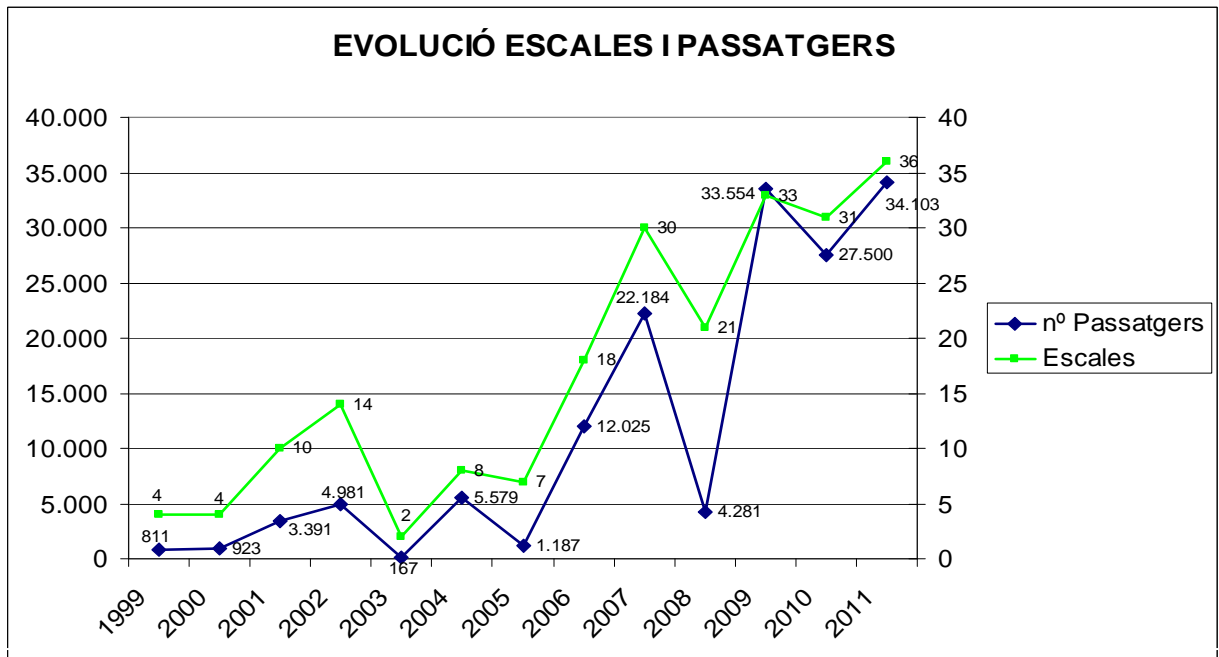
També s'ha anunciat aquest estiu la possibilitat que la connexió entre l'aeroport de Girona i el port de Palamós sigui una realitat amb l'objectiu de transportar entre 100 i 150 passatgers l'any 2012 (vegeu capítol 4.3.3.). Pel que fa les perspectives de tràfic

per aquest mateix any, Ricard Font, director general de Transports i Mobilitat, va assegurar que s'espera arribar als 50 mil passatgers amb un total de 50 escales. De fet, l'alcaldeessa Teresa Ferrés ja va anunciar a finals de l'any 2010 que els responsables de companyies turístiques busquen nous ports com alternativa a les clàssiques opcions del Mediterrani, fet que provocaria que de cara a la temporada 2012 es produís un salt molt important, tant en nombre de passatgers com d'escales.

Quant a les participacions en fires, el port de Palamós va compartir espai, juntament amb els de Sant Carles de la Ràpita (Montsià) i Roses, en la Cruise Shipping Miami. Així doncs, Ports de la Generalitat, conjuntament amb els ajuntaments d'aquests municipis, les cambres de comerç de Girona i Palamós, els patronats de turisme Costa Brava Girona i Terres de l'Ebre i l'Agència Catalana de Turisme van estar presents al mes de març en aquesta fira internacional. La presència de Sant Carles de la Ràpita és per l'interès de poder rebre petits creuers en el seu port.

3.2.9. DADES GLOBALS

Com s'ha pogut veure en aquesta evolució cronològica del tràfic de creuers en el port de Palamós, la tendència ha estat ascendent des que es va iniciar l'any 1999. Una dada important que es desprèn de les estadístiques publicades per MedCruise l'any 2010 (*The New MedCruise Statistics Report*) és que el port de Palamós va ser durant el període 2000-2009 el segon, per darrera de Split (Croàcia) i davant de Koper (Eslovènia), que més va créixer en volum total de passatgers. Mentre que Palamós va créixer un 3.535%, Split ho va fer més d'un 30.000% i Koper, del qual es comptabilitzen les seves dades des de l'any 2005, un 2.720%. Cal destacar que aquests ports que mouen o parteixen d'un volum de passatgers petit són més susceptibles de patir variacions percentuals molt superiors, que no pas els que en reben un nombre elevat.



Gràfic 3.8. Evolució de les escales i passatgers al port de Palamós en el període 1999-2011

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la *taula annex 1*; *taula annex 2*; *taula annex 3*; *taula annex 4*; *taula annex 5*; *taula annex 6*; *taula annex 7*; *taula annex 8*; *taula annex 9*; *taula annex 10*; *taula annex 11*; *taula annex 12*; *taula annex 13*

Com es pot comprovar en la *taula annex 13*, el port de Palamós pot acabar la temporada 2011 amb una xifra de passatgers al voltant dels 34 mil. Per tant, es podrien superar els 33.554 de la temporada 2009, que ha estat fins ara la millor de totes. Va ser precisament amb les dades d'aquest any que MedCruise va publicar les últimes estadístiques dels seus ports membres i Palamós hi era, respecte els 57 ports dels quals es disposava de dades, amb el número 34 pel que fa a volum total de passatgers.

RANQUING DELS PORTS DE MEDCRUISE						
Número	Port	Embarcats	Desembarcats	Trànsit	Total	Escales de creuers
1	Barcelona (Espanya)	587.992	592.992	971.226	2.151.465	799
2	Civitavecchia (Itàlia)	367.175	353.276	1.082.487	1.802.938	793
3	Venècia (Itàlia)	589.493	580.805	250.682	1.420.980	543
...
29	Alanya (Turquia)	0	0	50.973	50.973	74
30	Azores (Portugal)	295	416	49.815	50.526	67
31	Almería (Espanya)	0	0	38.903	38.903	55
32	Volos (Grècia)	0	0	38.592	38.592	43
33	Sevastopol (Ucraïna)	0	0	35.447	35.447	50
34	Palamós (Espanya)	0	0	33.554	33.554	32
35	Odessa (Ucraïna)	0	0	31.550	31.550	58
36	Koper (Eslovènia)	3.529	3.834	23.568	31.021	53
36	La Spezia (Itàlia)	0	0	31.021	31.021	33
37	Portimao-Algarve (Portugal)	625	625	22.338	23.588	38
38	Lattakia (Síria)	8.398	8.514	0	16.912	36
39	Portoferraio (Itàlia)	0	0	14.509	14.509	59
...
53	Seta (França)	0	0	2.787	2.787	8
54	Theodosia (Ucraïna)	0	0	320	320	1
55	Castelló (Espanya)	0	0	0	0	0
55	Pescara (Itàlia)	0	0	0	0	0

Taula 3.5. Rànquing dels ports que formen part de MedCruise en funció del número total de passatgers

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

Com es pot comprovar, el port de Palamós, en comparació amb els que tenen unes xifres similars pel que fa al nombre de passatgers, necessita un número relativament baix d'escales per poder assolir una quantitat força elevada. Per tant, els vaixells que rep el port de Palamós tenen més capacitat que els que atraquen als altres ports de MedCruise que mouen uns valors similars de passatgers. Tots aquests ports, com el de Palamós, es caracteritzen per ser únicament d'escala i pràcticament no fan operacions d'embarcament i desembarcament de passatgers. Si elaboréssim la

mateixa taula però ordenant els ports en funció del número d'escales, el port de Palamós passaria a la posició 42.

RANQUING DELS PORTS DE MEDCRUISE			
Número	Port	Escales de creuers	Total
1	Dubrovnik/Korcula (Croàcia)	810	901.389
2	Barcelona (Espanya)	799	2.151.465
3	Civitavecchia (Itàlia)	793	1.802.938
...
37	Cartagena (Espanya)	49	67.931
38	Volos (Grècia)	43	38.592
39	Portimao-Algarve (Portugal)	38	23.588
40	Lattakia (Síria)	36	10.328
41	La Spezia (Itàlia)	33	31.021
42	Palamós (Espanya)	32	33.554
43	Constantza (Rumania)	26	8.516
43	Ravenna (Itàlia)	26	10.328
44	Sochi (Rússia)	24	13.467
45	Ceuta (Espanya)	17	7.491
46	Motril (Espanya)	16	3.460
47	Sinop (Turquia)	15	8.436
47	Trieste (Itàlia)	15	6.314
...
50	Seta (França)	8	2.787
51	Theodosia (Ucraïna)	1	320
52	Castelló (Espanya)	0	0
52	Pescara (Itàlia)	0	0

Taula 3.6. Rànquing dels ports de MedCruise en funció del número d'escales que reben

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

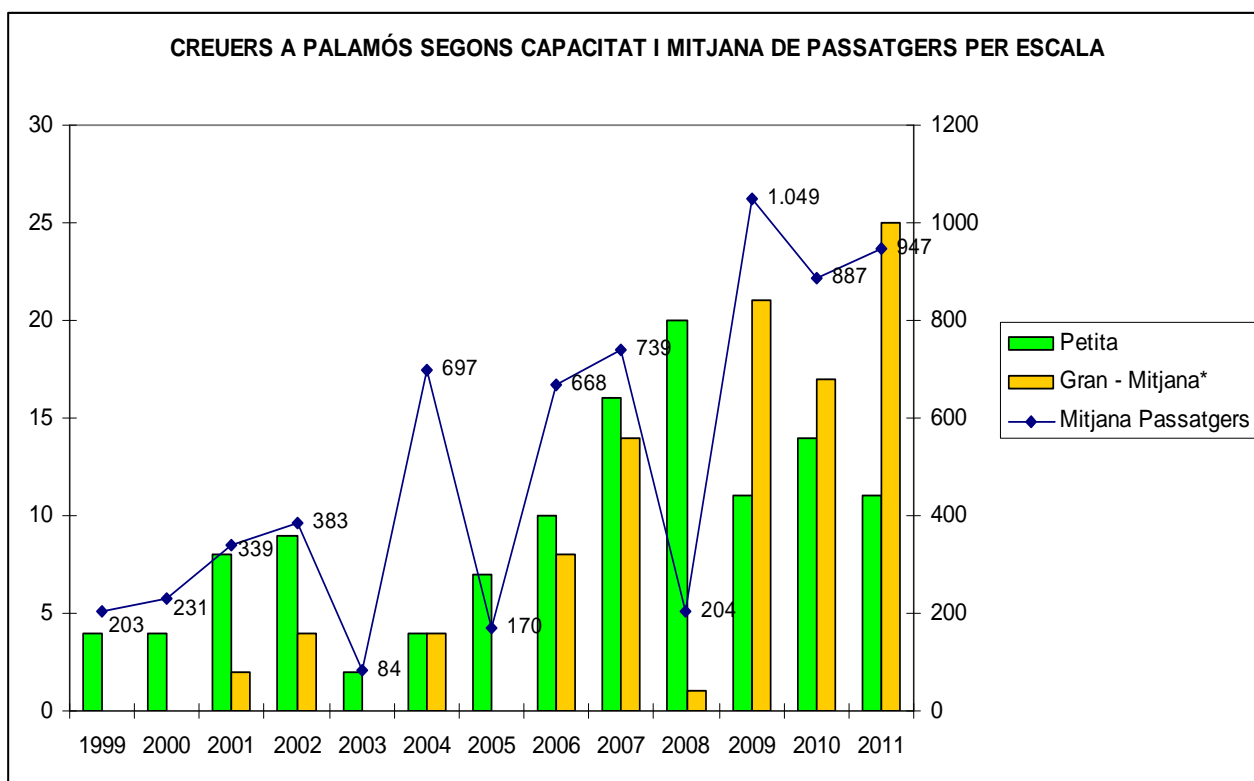
Com es pot observar, només el port de la Spezia mou un volum similar de passatgers al de Palamós i, alhora, rep també un número d'escales similar. Per confirmar aquest valor baix pel que fa a les escales en comparació amb el de número de passatgers, en la següent taula es fa una mitjana del número de passatgers per escala dels ports ubicats entre la posició 29 i 39 de la *taula* 3.5. De tots aquests ports, únicament el de Palamós supera els 1.000 passatgers per escala.

RANQUING DELS PORTS DE MEDCRUISE				
Número	Port	Número de passatgers	Escales	Mitjana de passatgers
29	Alanya (Turquia)	50.973	74	689
30	Azores (Portugal)	50.526	67	754
31	Almería (Espanya)	38.903	55	407
32	Volos (Grècia)	38.592	43	898
33	Sevastopol (Ucraïna)	35.447	50	708
34	Palamós (Espanya)	33.554	32	1.048
35	Odessa (Ucraïna)	31.550	58	544
36	Koper (Eslovènia)	31.021	53	585
36	La Spezia (Itàlia)	31.021	33	940
37	Portimao-Algarve (Portugal)	23.588	38	621
38	Lattakia (Síria)	16.912	36	470
39	Portoferraio (Itàlia)	14.509	59	246

Taula 3.7. Rànquing dels ports de MedCruise en funció del número de passatgers i on s'indica la mitjana de passatgers per escala arrodonida a cap decimal.

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

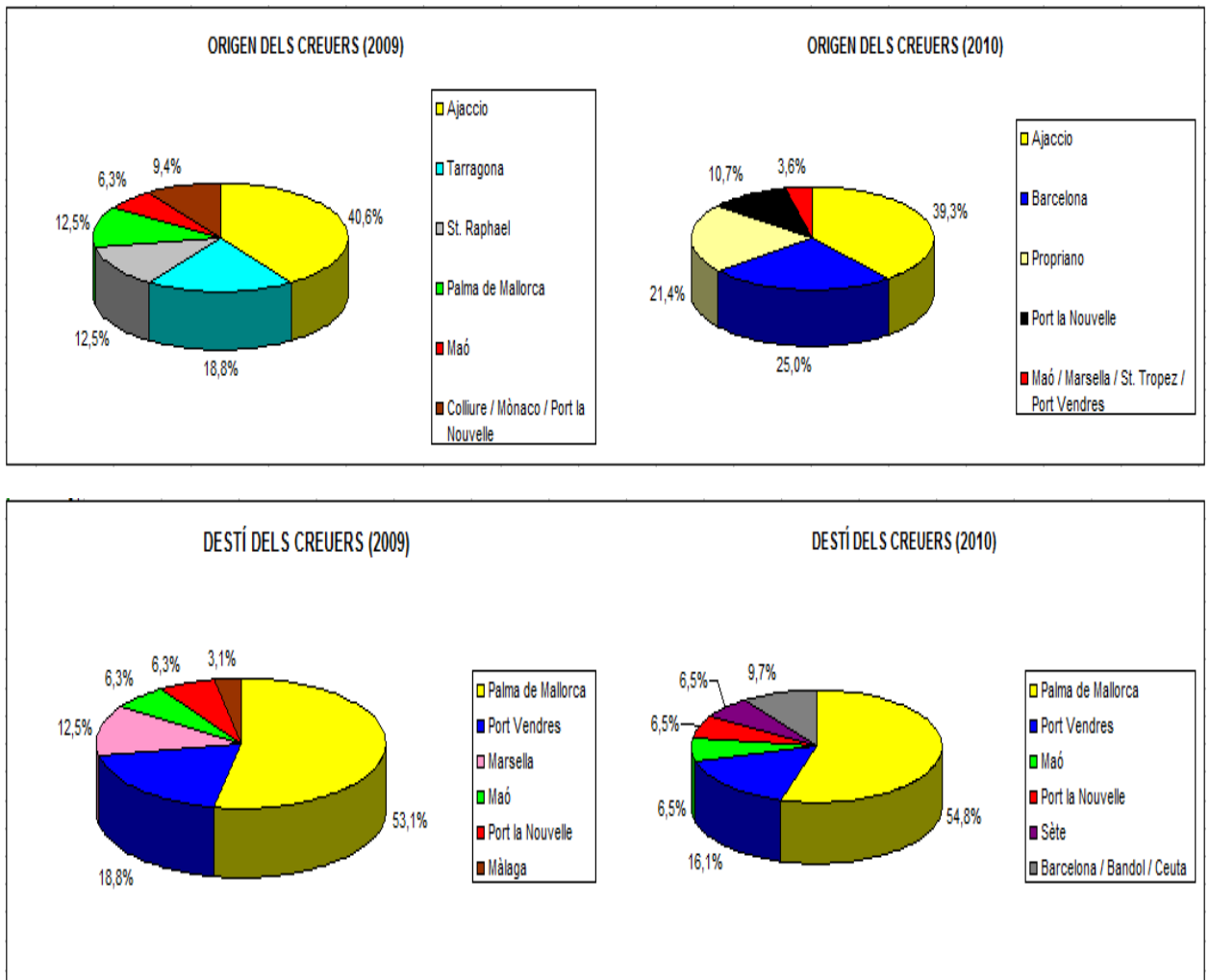
Al llarg del capítol 3.2., s'ha pogut comprovar com, si bé és cert que els vaixells de petita capacitat (màxim 500 passatgers) no han deixat de venir al port, el número de vaixells dels que s'han esmentat en el capítol 2.1. com de gran capacitat (1.000 - 2.000 passatgers) ha augmentat de forma molt notòria. En el gràfic següent es pot observar quina ha estat l'evolució, des de l'any 1999, pel que fa a l'arribada d'aquest tipus de vaixells i com la mitjana de passatgers per escala ha anat augmentant.



Gràfic 3.9. Creuers arribats a Palamós en funció de la seva capacitat i evolució de la mitjana de passatgers per escala
Font: Elaborat per l'autor a partir de la *taula annex 1; taula annex 2; taula annex 3; taula annex 4; taula annex 5; taula annex 6; taula annex 7; taula annex 8; taula annex 9; taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13*
 *De vaixells de mitjana capacitat (500 – 1000 passatgers) només n'han arribat 7 des de l'any 1999 (1 per confirmar).

És evident que la mitjana de passatgers per escala depèn del número de creuers de gran capacitat que arribin durant aquell any. Com que en els darrers tretze anys, llevat d'alguna temporada, el número de vaixells de gran capacitat ha augmentat molt per sobre dels de petita capacitat, la mitjana de creueristes per escala ha passat dels 203 de l'any 1999, als 947 de l'any 2011. Com s'analitzarà en el capítol 4.3.1., aquest augment del nombre de passatgers per escala comporta uns avantatges, com pot ser, més viatgers que visiten la zona per cadascun dels creuers que arriben, però també inconvenients per la major ocupació que pateix el moll comercial, l'únic on poden atracar els grans creuers i que també és utilitzat pels vaixells de mercaderies.

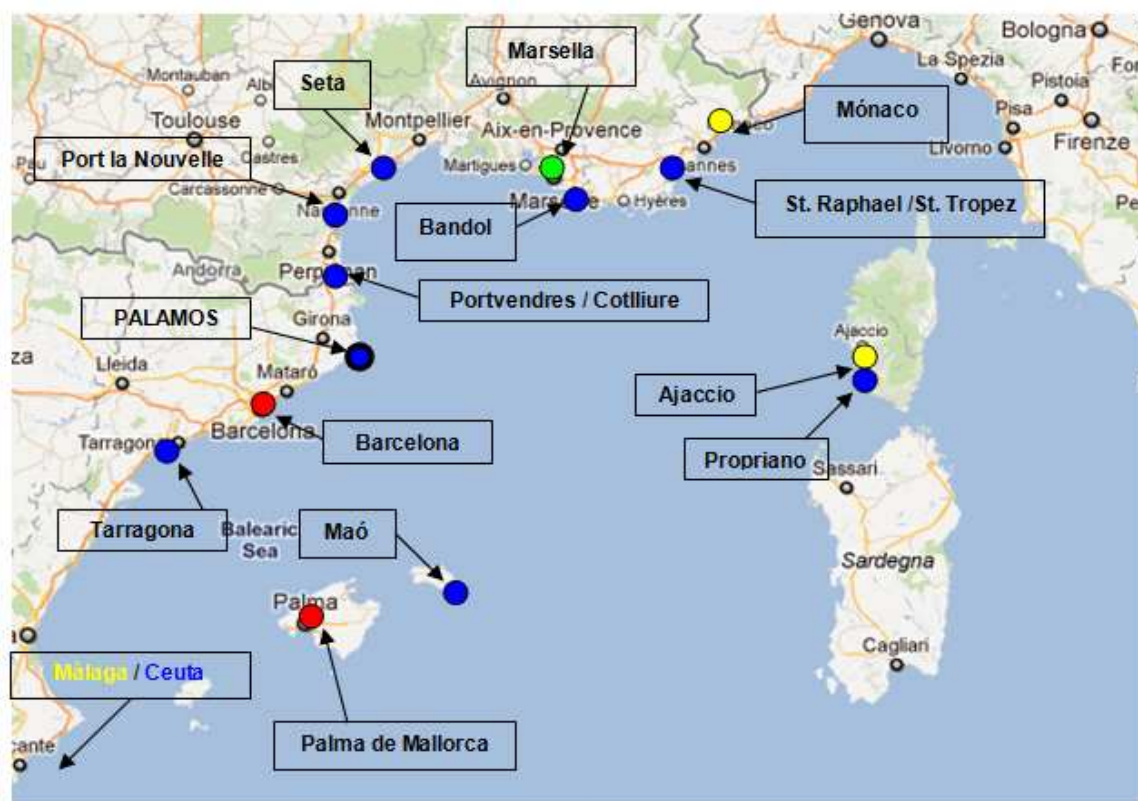
Palamós està situat a la zona de l'oest del Mediterrani, la qual, segons les dades de MedCruise, va acaparar l'any 2009 el 79,6% del total de passatgers i el 71,4% pel que fa a escales. Per tant, el port té una posició privilegiada dintre d'una zona amb un alt volum d'aquest tipus de tràfic que concentra una gran varietat d'infraestructures portuàries. En els dos gràfics i el mapa següents es mostra quins han estat els principals orígens i destinacions dels creuers que han fet escala a Palamós en els anys 2009 i 2010.



Gràfic 3.10. **Orígens i destinacions dels creuers que han fet escala a Palamós els anys 2009 i 2010**
Font: Elaborat per l'autor a partir de Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]

El port d'Ajaccio (Còrsega, França) ha estat l'origen més repetit dels creuers que han fet escala a Palamós, perquè era d'on provenien tots els de la companyia Thomson Cruises. També l'any 2009 destaquen els ports de Tarragona, d'on salpava sempre el vaixell Seabourn Legend, i els de St. Raphael (França) i Palma de Mallorca, punt de partida de l'Ocean Village i el Mein Schiff, respectivament. L'any 2010, a més d'Ajaccio, s'imposaren com orígens, Barcelona, que el tenien com a punt de partida els vaixells Seabourn Legend i Wind Surf, i Propriano (Còrsega, França), origen del Thomson Destiny.

Pel que fa a les destinacions, no s'observa una varietat tan gran com en el cas dels punts de sortida. De fet, tant l'any 2009 com el 2010, les principals van ser Palma de Mallorca i Portvendres (França). El primer ha estat destinació dels vaixells de Thomson Cruises i el segon del Seabourn Legend. El port de Maó sol ser la destinació del creuer de vela Le Ponant.



VOLUM DE PASSATGERS	
Vermell: més d'un milió	Verd: 500 mil – 1 milió
Groc: 100 mil – 500 mil	Blau: fins a 100 mil.

Mapa 3.2. Orígens i destinacions dels creuers que han fet escala a Palamós els anys 2009 i 2010

Font: Autoritat Portuària de Balears. Pasajeros Cruceros Turísticos, diciembre 2010. A: *Ports de Balears* [en línia]. [Consulta: 11 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/obFgUf>>

CCIHC. *Etude Economique Chambre de Commerce et d'Industrie Regionale* [en línia]. Capítol 2.1. Les flux de passagers. Disponible a: <<http://www.ccihc.fr/images/etude.pdf>>

Direction des Ports. CCI Nice Côte d'Azur. *Bilan Croisiere 2010* [en línia]. [Consulta: 18 setembre 2011]. Capítol 1. Chiffres clés 2010. Disponible a: <<http://bit.ly/qTQEwQ>>

ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2010. [Consulta: 18 setembre 2011]. European Cruise Ports. Disponible a: <<http://bit.ly/nSgsWd>>

MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010 [17 setembre 2011]. Capítol 1.2. Global data: in/out/transit passengers & cruise calls. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>

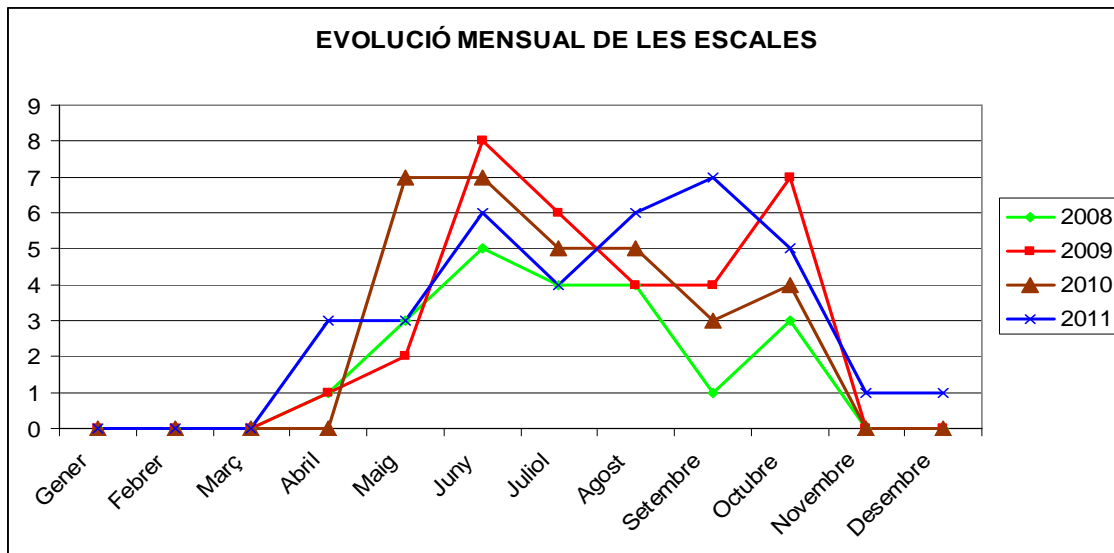
Si ubiquem el port de Palamós dintre d'un context espanyol, es pot veure com estaria ubicat en la quinzena posició, si ens atenem a les dades dels altres ports estatals que proporciona el Ministeri de Foment. Així doncs, Palamós superaria ports com ara el de Sevilla, Santander, Gijón o Tarragona.

RÀNQUING DE PORTS DE L'ESTAT ESPANYOL				
Posició	Port	2009	2010	Variació %
1.	Barcelona	2.151.465	2.344.925	9,0
2.	Illes Balears	1.236.487	1.539.532	24,5
3.	Santa Cruz de Tenerife	582.835	740.022	27,0
4.	Màlaga	487.955	659.123	35,1
5.	Las Palmas	611.701	618.745	1,2
...	
8.	Vigo	222.948	233.644	4,8
9.	Cartagena	67.916	104.294	53,6
10.	Alacant	96.615	75.911	-21,4
11.	A Coruña	53.574	70.695	32,0
12.	Almeria	38.903	58.154	49,5
13.	Bilbao	28.995	43.394	49,7
14.	Palamós	33.554	27.500	18,0
15.	Santander	14.557	13.939	-4,25
16.	Sevilla	21.255	12.092	-43,11
17.	Gijón	4.537	11.431	151,95
18.	Ceuta	9.300	4.952	-46,75
...	
22.	Melilla	0	2.2265	
23.	Castelló	0	849	
24.	Ferrol-San Cibrao	2.445	640	-73,82
25.	Huelva	525	0	-100
26.	Bahia de Algeciras	0	37	

Taula 3.8. Rànquing dels ports d'Espanya i la ubicació de Palamós en el mateix.

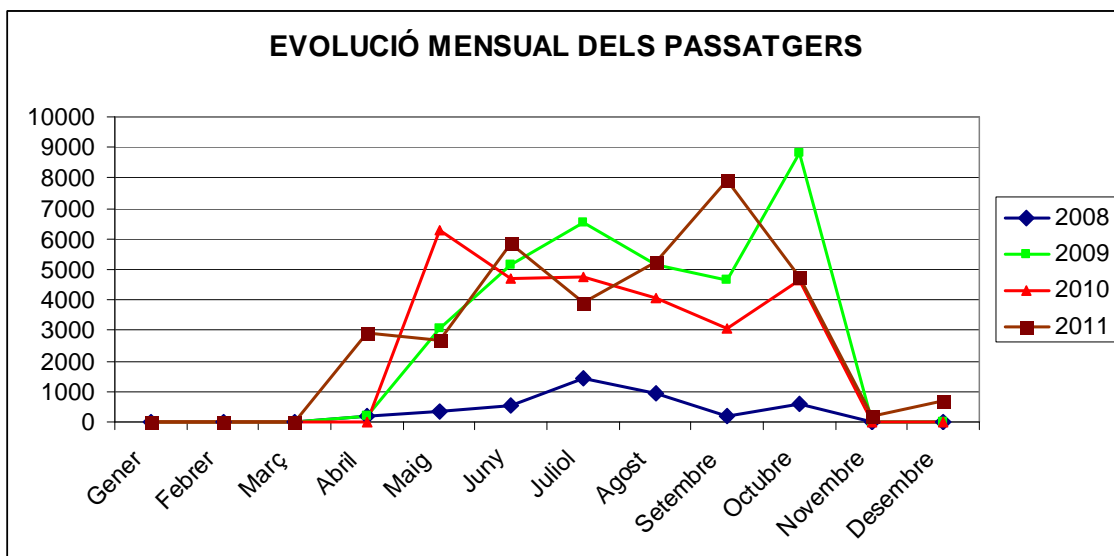
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Diana Ramón Vilarasau. España, potencia mundial en puertos de cruceros. *Hosteltur* [en línia]. Març 2011, núm 203, p. 38-39. [Consulta: 18 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qDnuxj>>

Pel que fa a l'estacionalitat del port de Palamós, segons les dades de MedCruise, el port va ser, l'any 2009, el quinzè d'aquesta associació amb una més alta concentració de passatgers en un sol mes, en concret a l'octubre (un 26,2% del total). Un dels principals objectius de les institucions públiques i empreses ha estat desestacionalitzar al màxim possible l'arribada dels creuers. En el gràfic següent, s'observa com en els darrers tres anys, a falta de confirmar les dades del 2011, s'ha produït un augment en l'arribada de vaixells tant en els mesos en què s'inicia la temporada (abril – maig) com en els que sol finalitzar (octubre-novembre).



Gràfic 3.11. Evolució mensual de les escales de creuers al port de Palamós al llarg dels anys 2008, 2009, 2010 i 2011. Font: Elaborat per l'autor a partir de la taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13

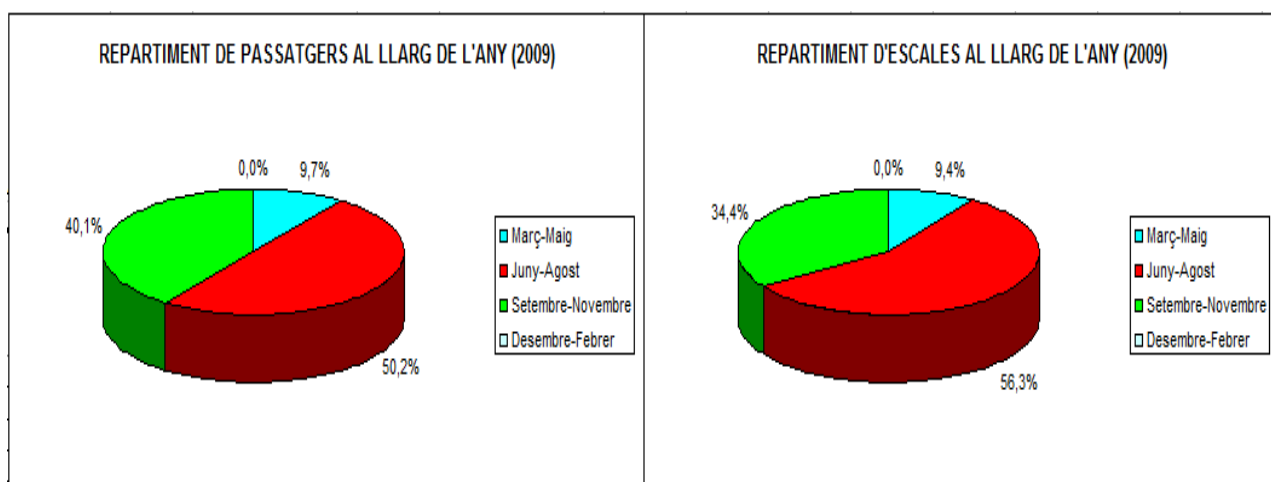
Pel que fa al repartiment dels passatgers al llarg dels anys successius, tendeixen a concentrar-se, de forma molt similar a la resta de ports de MedCruise (veure *gràfic 3.5* i *gràfic 3.6*), en els mesos que van del juny fins a l'octubre, i el mes de setembre és el de major rebuda de passatgers, l'any 2011; el maig, l'any 2010 i l'octubre, el 2009. L'any 2008 mostra unes xifres molt baixes pel que fa a l'arribada de passatgers perquè, en aquell any, pràcticament tots els creuers van ser de petita capacitat.



Gràfic 3.12. Evolució mensual de les escales de creuers al port de Palamós al llarg dels anys 2008, 2009, 2010 i 2011. Font: Elaborat per l'autor a partir de la taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13

A diferència del conjunt del Mediterrani on, l'any 2009, el trimestre en què va haver-hi més escales, lleugerament per sobre del de juny – agost, va ser el de setembre – novembre (vegeu *gràfic 3.5.*), al port de Palamós, el mes amb més escales, aquell any,

va ser el de juny i el tràfic es va concentrar al juny – agost amb un 56,3% del total de les escales de tot l'any. Pel que fa als passatgers, Palamós tampoc segueix el patró general i destaca per concentrar, en els mesos de juny – agost, més de la meitat del tràfic total. Això és perquè, tot i que normalment els mesos d'octubre i setembre solen ser molt similars o millors que els de juny a agost, al novembre les xifres cauen en picat.



Gràfic 3.13. Repartiment de les escales de creuers i dels passatgers en el port de Palamós al llarg dels 4 trimestres.
 Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de la *taula annex 11*

Com s'ha comentat durant el repàs cronològic de l'evolució del port de Palamós, l'augment del tràfic de passatgers i escales que s'ha viscut en els darrers anys és fruit bàsicament de l'aposta que Thomson Cruises va fer a partir de l'any 2006. De fet, aquesta dependència queda demostrada amb la davallada que es va produir l'any 2008, quan la companyia va decidir no enviar-hi el seus creuers temporalment (vegeu *taula annex 10*). Així doncs, excepte aquest any i el 2009, quan es va produir l'arribada d'altres creuers de gran capacitat com són el Mein Schiff (TUI Cruises) i l'Ocean Village (Ocean Village Cruises), la companyia Thomson Cruises ha aportat més del 80% del total de passatgers del port.

NÚMERO I PERCENTATGE DE PASSATGERS TRANSPORTATS PER CADA COMPANYIA												
	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	Passatgers	Percentatge	Passatgers	Percentatge	Passatgers	Percentatge	Passatgers	Percentatge	Passatgers	Percentatge	Passatgers	Percentatge
Thomson Cruises	10.212	84,9	18.993	85,6	-	-	19.249	57,4	25.163	91,5	27.520	80,7
Seabourn Cruise Lines	597	5,0	796	3,6	1.226	28,6	1.161	3,5	1.045	3,8	1.825	5,4
Sea Cloud Cruises	172	1,4	86	0,4	88	2,1	-	-	90	0,3	90	0,3
Windstar Cruises	-	-	1.735	7,8	1.278	29,9	-	-	378	1,4	-	-
Compagnie du Ponant	-	-	-	-	190	4,4	169	0,5	367	1,3	45	0,1
Silversea Cruises	-	-	-	-	382	8,9	258	0,8	-	-	-	-
Marina Cruises	237	2,0	364	1,6	-	-	-	-	-	-	-	-
MSC Cruises	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.942	11,6
TUI Cruises	-	-	-	-	-	-	5.942	17,7	-	-	-	-
Ocean Village Cruises	-	-	-	-	-	-	6.775	20,2	-	-	-	-
Altres	807	8,7	210	2,6	1.117	26,1	-	-	457	1,7	681	2,0
Total	12.025	100,0	22.184	100,0	4.281	100,0	33.554	100,0	27.500	100,0	34.103	100,0

Taula 3.9. Número i percentatge de passatgers transportats per les companyies que més han visitat el port de Palamós (2006-2011)
Font: Elaborat per l'autor a partir de taula annex 8; taula annex 9; taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13

Si ens fixem en el número d'escales, la companyia Thomson Cruises lidera també aquest apartat, tot i que es posa de relleu la importància de companyies que disposen de vaixells de petita capacitat com són: Seabourn Cruise Line, Sea Cloud Cruises, Windstar Cruises i Compagnie du Ponant.

NÚMERO I PERCENTATGE D'ESCALES DE CADA COMPANYIA												
	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	Escales	Percentatge	Escales	Percentatge	Escales	Percentatge	Escales	Percentatge	Escales	Percentatge	Escales	Percentatge
Thomson Cruises	8	44,4	14	46,7	0	0,0	13	40,6	17	54,8	22	61,1
Seabourn Cruise Lines	3	16,7	4	13,3	6	28,6	6	18,8	5	16,1	8	22,2
Sea Cloud Cruises	2	11,1	1	3,3	1	4,8	0	0,0	1	3,2	1	2,8
Windstar Cruises	0	0,0	7	23,3	6	28,6	0	0,0	2	6,5	0	0,0
Compagnie du Ponant	0	0,0	0	0,0	4	19,0	4	12,5	5	16,1	1	2,8
Silversea Cruises	0	0,0	0	0,0	1	4,8	1	3,1	0	0,0	0	0,0
Marina Cruises	1	5,6	2	6,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
MSC Cruises	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	8,3
TUI Cruises	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	12,5	0	0,0	0	0,0
Ocean Village Cruises	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	12,5	0	0,0	0	0,0
Altres	4	22,2	2	6,7	3	14,3	0	0,0	1	3,2	1	2,8
Total	18	100,0	30	100,0	21	100,0	32	100,0	31	100,0	36	100,0

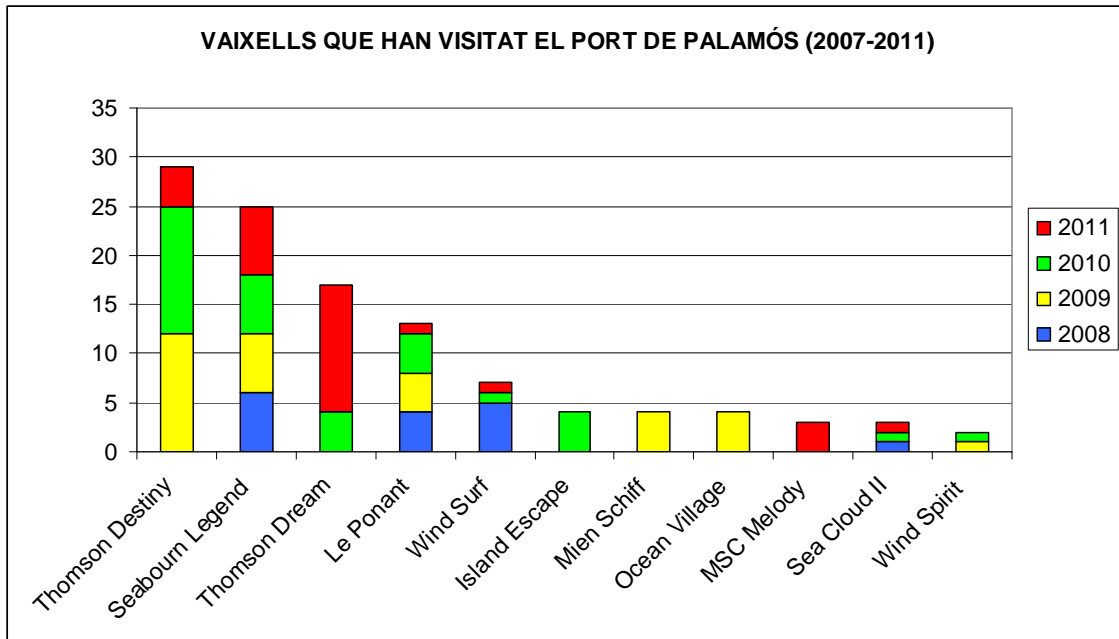
Taula 3.10. Número i percentatge d'escales de creuers de les companyies que més han visitat el port de Palamós (2006-2011)
Font: Elaborat per l'autor a partir de la taula annex 8; taula annex 9; taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13

Per conèixer millor les característiques de les principals companyies que han visitat Palamós en aquests darrers cinc anys, a continuació es presenta una taula molt similar a les que apareixen en el capítol 2.2. Com es pot comprovar, al port de Palamós, bàsicament, hi van companyies que, o bé disposen de vaixells de gran capacitat (1.000 – 2.000 passatgers), o bé en tenen de petita capacitat (fins a 500 passatgers). També podem distingir dos segments de mercat molt ben diferenciats, el *contemporary*, que es correspon a les companyies amb vaixells de gran capacitat, i el *luxury*, dels de petita capacitat. Destacar, per últim, que dues companyies pertanyen o estan vinculades amb dos dels tres grans grups creuerístics (vegeu capítol 2.2.): Seabourn Cruise Line a Carnival Corporation & plc i TUI Cruises a Royal Caribbean Cruises, Ltd.

CARACTERÍSTIQUES COMPANYIES DE CREUERS A PALAMÓS				
	Segment	Capacitat dels vaixells	Número de vaixells	Passatgers
MSC Cruises	Contemporary	Supercapacitat / Gran	12	27.434
Thomson Cruises / Island Cruises	Contemporary	Gran	5	7.004
TUI Cruises	Contemporary / Premium		2	3.836
Silversea Cruises	Luxury	Mitjana / Petita	6	1.828
Seabourn Cruise Line		Petita	6	1.974
Sea Cloud Cruises			3	249
Windstar Cruises			3	608
Compagnie du Ponant			5	873

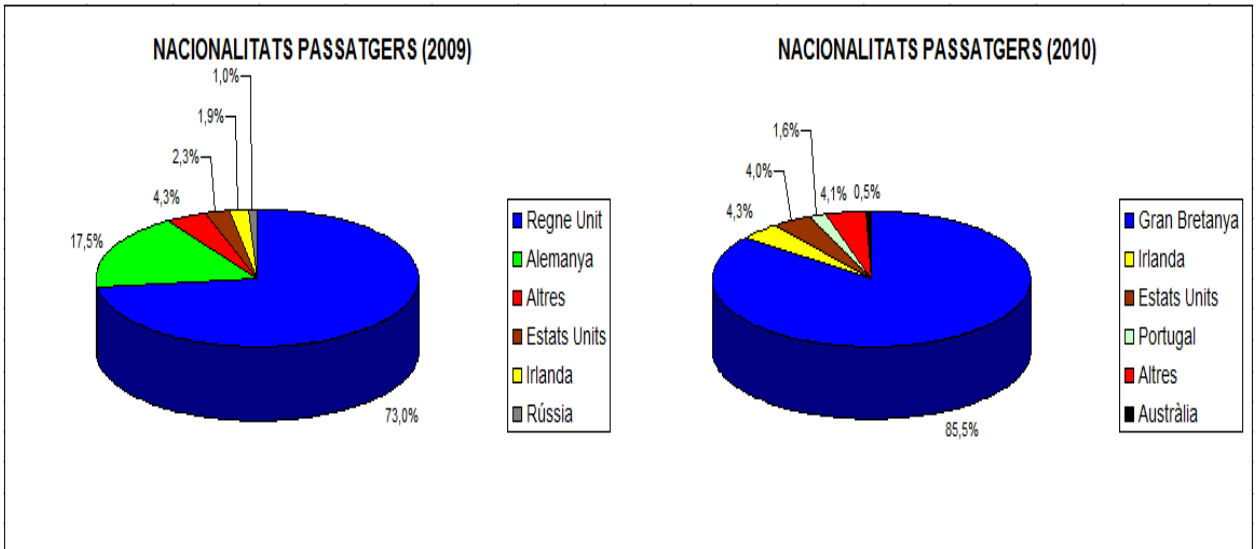
Taula 3.11. **Característiques de les principals companyies que han visitat el port de Palamós en el període 2006-2011**
Font: Cruise Critic. *Sea Cloud Cruises Review* [en línia]. [Consulta: 19 setembre 2011]. The fleet. Disponible a: <<http://bit.ly/pBPSrc>>
 Sea Cloud Cruises. Our Ships at a Glance. A: *Sea Cloud Cruises* [en línia]. [Consulta: 19 setembre 2011]. Disponible a: <<http://www.seacloud.com/en/die-schiffe.html>>.
Taula 2.3; Taula 2.4; Taula 2.5.

El gràfic que hi ha a continuació mostra quins han estat els deu vaixells que, en el període comprès entre el 2007 i el 2010, han visitat el port de Palamós en més ocasions. Evidentment tres de les sis primeres posicions les encapçalen vaixells de la companyia Thomson Cruises: el Thomson Destiny, el Thomson Dream i el Island Escape. També destaquen les nombroses escales del Seabourn Legend (Seabourn Cruise Line), el Le Ponant (Compagnie du Ponant) i el Wind Surf (Windstar Cruises).



Gràfic 3.14. Creuers que més cops han visitat el port de Palamós en el període 2007-2011
 Font: Elaborat per l'autor a partir de la taula annex 9; taula annex 10; taula annex 11; taula annex 12; taula annex 13.

Finalment, pel que fa a les nacionalitats, destaca el predomini dels britànics enfront de tota la resta de nacionalitats que arriben al port. Això és perquè la majoria de creueristes dels vaixells de Thomson Cruises són d'aquesta nacionalitat ja que, per exemple, l'any 2010, ho eren un 92,3% dels 25.163 creueristes que va portar aquesta companyia. El 4,1% de portuguesos d'aquest mateix any que es pot observar en el *gràfic 3.15*, és per la visita, per primer cop, del vaixell portuguès Funchal. L'any 2009 destaca per la quantitat d'alemanys que van arribar per les 4 escales que hi va fer la companyia TUI Cruises, amb el vaixell Mein Schiff, i pel major nombre de britànics que va aportar el vaixell Ocean Village. Altres nacionalitats que solen venir al port de Palamós, però en menor escala, són els irlandesos, també a través de Thomson Cruises, i els nord-americans que ho fan a través d'alguns dels vaixells de petita capacitat de les companyies Seabourn Cruise Line, Windstar Cruises o Compagnie du Ponant. Quan en el gràfic s'inclouen altres nacionalitats, es fa referència a danesos, suecs, belgues, russos o australians.



Gràfic 3.15. Principals nacionalitats dels creueristes que van passar pel Port de Palamós els anys 2009 i 2010.
Font: Elaborat per l'autor a partir de Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]

4. ANÀLISI ECONÒMICA, TURÍSTICA I DE FUTUR DEL PORT DE PALAMÓS COM A TERMINAL DE CREUERS

4.1. EL POTENCIAL TURÍSTIC DE PALAMÓS I EL SEU HINTERLAND

4.1.1. ELS ATRACTIUS TURÍSTICS DE PALAMÓS I ELS SEUS VOLTANTS

En termes de tràfic de mercaderies, quan es parla de *hinterland* es fa referència a tota aquella àrea que envia o rep mercaderies a un determinat port, és a dir, que n'està sota la seva influència. En l'àmbit creuerístic també es pot dir que un port té un determinat *hinterland*, en referir-nos als punts turístics que reben els creueristes que hi fan escala o a aquells emplaçaments o infraestructures que resulten vitals per al bon funcionament d'aquesta activitat. Quan es parla d'infraestructures al·ludim, per exemple, als aeroports que puguin utilitzar els creueristes per anar a iniciar el seu creuer o als hotels que els allotgen durant el temps d'espera.

En el cas del port de Palamós, el punt turístic més proper és la pròpia vila. Des dels anys 60 aquesta població ha anat apostant progressivament pel turisme com una de les seves principals fonts d'ingressos fins a convertir-se en un dels elements claus de l'economia local. Per tal de poder mantenir la importància d'aquest sector econòmic, des de les institucions públiques i l'àmbit privat, s'ha potenciat l'oferta turística, buscant propostes que siguin diferenciadores del típic producte de sol i platja, i arribades de turistes a través, per exemple, del mercat creuerístic.

Així doncs, en un temps de crisi com l'actual, Palamós ha trobat una nova font de turisme gràcies al tràfic de creuers, el qual, tal i com s'ha pogut comprovar en les diverses dades presentades en el capítol 2, no para d'incrementar-se a nivell global, tant en nombre de creuers com de passatgers. De fet, ports com el de Palamós que han sorgit relativament fa poc en el mercat creuerístic, resulten una oportunitat per a les empreses navilieres ja que permeten oferir als seus habituals clients alternatives pel que fa a les destinacions.

A més a més, Palamós, així com Màlaga, València o Tarragona, es pot veure beneficiada per l'existència de ports propers com els de Barcelona i Palma de Mallorca, que amb les seves xifres de passatgers superiors als 2,3 i 1,5 milions, respectivament, estan començant a tenir problemes de saturació. Resulta necessari, per tant, descongestionar-los i buscar alternatives, ja que el mercat Mediterrani,

beneficiat per la congestió del caribeny, creix a un ritme molt superior del que ho puguin fer les futures infraestructures que es puguin construir en aquests grans ports.

Tal i com s'ha descrit en la *figura 1.12.* i la *taula 1.1.*, el port de Palamós disposa d'un moll, el Comercial, capaç de rebre creuers de grans eslores -el més gran que ha arribat és el Mein Schiff amb 262 metres- i un altre moll, el de Ponent, que estaria preparat per acollir creuers de petita capacitat, amb eslores no superiors als 150 metres. Si a això se li afegeix la terminal de creuers, construïda l'any 2008 al moll Comercial, unes tarifes competitives, i els serveis propis d'un port com són remolcadors¹⁰ i practicatge, Palamós és converteix en un punt d'escala atractiu per als operadors de creuers.

Si, pel que fa a les infraestructures, el port de Palamós compleix amb els mínims requerits per qualsevol companyia, des d'un punt de vista turístic es podria dir que també. Com ja s'ha dit anteriorment, el primer punt turístic que tenen l'opció de visitar els creueristes és la pròpia població i els seus espais més propers. Són molts els esforços que s'han dut a terme, en els darrers anys, per tal de millorar les comoditats que s'ofereixen als turistes amb serveis, com ara, autobusos regulars que, tot i la curta distància existent (500 metres), transporten els turistes des de la terminal de creuers fins al centre de la població. A més a més, s'ofereixen noves ofertes turístiques que, com ja s'ha dit anteriorment, es diferencien del típic producte de sol i platja: el Museu de la Pesca, la ruta Truman Capote o l'Espai del Peix.

A continuació es descriurà, detalladament, les principals atraccions turístiques que ofereix la vila als creueristes¹¹:

Platges, cales i el camí de ronda.

Sens dubte són el producte estrella de Palamós, l'element necessari perquè totes les altres ofertes turístiques que es puguin formular tirin endavant. La Platja Gran de Palamós, situada a 5 minuts a peu del moll de Ponent i a uns 10-15 minuts del moll Comercial, permet als creueristes poder gaudir ràpidament del sol i la platja. A més distància, es possible conèixer altres platges i cales com la platja de la Fosca, platja del Morro del Vedell, cala Margarida o cala S'alguer, on el turista pot acostar-se, o bé a

¹⁰ Els remolcadors, tot i ser necessària la seva presència, només són utilitzats per els creuers en cas de necessitat extrema, quedant amarrats durant l'operativa d'amarratge del creuer.

¹¹ A les pàgines webs de les companyies de creuers Thomson Cruises i MSC Cruises es poden consultar els principals atractius turístics de la vila i les excursions que aquestes companyies ofereixen (<http://bit.ly/r1pjsm> i <http://bit.ly/qECHww>)

peu, o a través dels autobusos urbans regulars de què disposa la població durant l'estiu.



Figura 4.1. La Platja Gran i el port de Palamós

Font: C.M, Ana. Palamós. A: eViajando [en línia]. 29 desembre 2008 [Consulta: 2 d'octubre 2011]. Disponible a: <www.eviajando.com/palamos>

Més allunyades, tot i que dintre del nucli urbà de Palamós, hi hauria la platja de Castell, la cala dels Corbs i la cala Estreta, integrades dintre de l'espai d'interès natural de Castell - Cap Roig. El turista pot arribar-hi i gaudir-ne, mitjançant el famós camí de ronda GR-92. A més a més, en un promontori de la platja de Castell, es pot visitar el poblat ibèric de la Punta de Castell (VI aC - I dC), un dels primers vestigis poblacionals al voltant de Palamós (veure capítol 1.1.1.).

Els restaurants i els bars de tapes.

Palamós, com la gran majoria de pobles costaners amb una alta presència de turistes, disposa de nombrosos comerços relacionats amb la restauració, amb més de 70 restaurants on els clients poden gaudir d'una gran varietat de preus i propostes culinàries: menús, plats del dia, plats de la carta, etc. Però, si alguna cosa caracteritza la gastronomia de Palamós, és la seva cuina del peix i, en especialment, de la gamba. Aquest crustaci s'ha fet famós amb el nom de **Gamba de Palamós** i ha portat, fins i tot, a la creació d'una marca de garantia amb el mateix nom, el qual garanteix que el producte compleix amb les característiques demandades i que arriba al client amb el

màxim nivell de qualitat. Dintre del món de la restauració, en els darrers anys, han agafat una gran embranzida tot el que són els bars de tapes i *montaditos*, la majoria dels quals s'han instal·lat en el casc antic de la població, combinant una gran varietat de tapes, amb tasts de vins i copes.

El comerç

El turista que arriba a Palamós trobarà, immediatament, en tot el que és el seu centre històric, una nombrosa varietat de comerços. Sens dubte, un dels centres comercials més importants és el Mercat Municipal, on el client pot trobar una gran varietat de productes frescos propis d'aquest tipus d'instal·lacions. Cal destacar que els creueristes disposen de descomptes als comerços i establiments gràcies al *Special Treatment for Cruises*.

El Museu de la Pesca i l'Espai del Peix

El Museu de la Pesca va ser inaugurat l'any 2002 per ser un centre de divulgació del passat, present i futur de la pesca, a través d'una exposició permanent i de les diverses activitats que s'organitzen vinculades al món marítim, com ara, excursions a bord del Rafael, una embarcació tradicional de vela llatina. Aquest museu està ubicat en l'edifici conegut com el Tinglado del moll pesquer que, cada matí, viu la sortida de les barques a pescar i, a mitja tarda, la seva arribada, amb la corresponent càrrega de peix, que és conduït a la Llotja del Peix on se'n fa la subhasta i el consumidor pot comprar-lo quasi sortit de l'aigua.



Figura 4.2. L'edifici del Tinglado al port de Palamós que acull el Museu de la Pesca
Font: Fotografia de l'autor.

A través del museu, el visitant pot conèixer el patrimoni marítim i pesquer de la Costa Brava i, per tant, assabentar-se del que, fins als nostres dies, ha estat una de les principals activitats econòmiques de la població. A més a més, a través de les oficines tècniques i el Documare (Centre de Documentació de la Pesca i el Mar), s'impulsa la recerca i l'estudi del món marítim, amb col·laboració amb la Càtedra d'Estudis Marítims de la Universitat de Girona.

L'any 2011, una de les novetats que ha incorporat el museu ha estat l'Espai del Peix i l'exposició flotant (vegeu capítol 3.2.7.). Aquesta última permet visitar, després d'un procés de restauració i museïtzació, tres embarcacions pesqueres (Gacela, Estrella Polar i Felicitat), propietats de l'Ajuntament de Palamós, per conèixer de més a prop l'activitat pesquera i les diverses tècniques que s'utilitzaven: l'arrossegament, l'encerclament i la dels arts menors o pesca artesanal. Pel que fa a l'Espai del Peix, ubicat a l'edifici de la Llotja, s'ha de convertir en un centre de difusió i coneixement del peix fresc de la costa gironina, divulgant tant les seves propietats i característiques com la manera de cuinar-lo i menjar-lo.

La ruta Truman Capote

Aquesta ruta literària, iniciada l'any 2010 coincidint amb els 50 anys de l'arribada de l'escriptor a la vila, ha estat un dels atractius que ha intentat potenciar més Palamós en els darrers anys, sobretot en fires creuerístiques com la Seatrade Med de Canes

(desembre 2010), per tal d'atraure als operadors nord-americans. La ruta, organitzada per l'Àrea de Cultura i Patrimoni de l'Ajuntament de Palamós i el Museu de la Pesca, i basada en la novel·la, *L'home dels pijames de seda* de Màrius Carol, publicada el novembre de 2009, vol donar a conèixer les tres temporades (primaveres i estius de 1960, 1961 i 1962) que l'escriptor nord-americà Truman Capote (Nova Orleans, 30 de setembre de 1924 – Los Angeles, 25 d'agost de 1984) va viure a la població per tal de poder escriure la seva obra mestra *A sang freda*.

Així doncs, al llarg de la ruta es donen detalls del Palamós que va conèixer, amb quines persones es va relacionar, quines visites va rebre, com ara la de Robert Ruark (Wilmington, Carolina del Nord, 29 de desembre de 1915 – Londres, 1 de juliol de 1965) o la d'Ava Gardner (Smithfield, Carolina del Sud, 24 de desembre de 1922 – Londres, 25 de gener de 1990), o quins llocs freqüentava (carrer Major, l'hotel Trias, etc.).

Altres atractius turístics

Un altre dels atractius de què disposa Palamós són les passejades vorejant la costa (més de 7,5 km. de façana litoral) seguint l'anomenat Camí de Ronda i, en la mateixa població, a través del seu famós Passeig Marítim. També es poden visitar els carrers del nucli antic i l'església parroquial de Santa Maria del Mar (segle XVI). El turista pot enllaçar, des de diversos punts, amb la xarxa de senders (mateix 370 km.) i la xarxa de cicloturisme del Baix Empordà (250 km), gaudint al temps de l'esplendor del mar i de l'interior del Baix Empordà.



Figura 4.3. El casc antic de Palamós i, al fons, l'església de Santa Maria del Mar.
Font: Fotografia de l'autor.

Altres activitats que el visitant pot dur a terme són totes aquelles relacionades amb el món nàutic, com ara el submarinisme, la navegació a vela, la pesca, l'excursió amb caiac, etc. La de la vela, ha estat, des de sempre, una de les més importants gràcies al règim de vents que bufen a la vila, que afavoreixen notablement la seva pràctica. Pel que fa al submarinisme, són diversos els punts atractius per als amants d'aquesta activitat, destacant-ne les illes Formigues i el vaixell Boreas, enfonsat per dos clubs de busseig a finals del 1988 a la coneguda com la Llosa de Palamós. Finalment, destacar el lloguer d'embarcacions, amb o sense patró, com una altra de les opcions a tenir en compte per conèixer Palamós i la resta del característic paisatge rocós de la Costa Brava.

4.1.2. ATRACTIUS TURÍSTICS FORA DE PALAMÓS

Com ja s'ha esmentat abans, els principals atractius turístics que s'ofereixen als creueristes es poden dividir entre els ubicats a Palamós i els que requereixen un desplaçament més o menys llarg. El fet que els creueristes marxïn de la població ha estat, sens dubte, una dels temes més polèmics que ha envoltat l'arribada de creuers a la població. Encara avui en dia, tot i que algunes dades, com veurem més endavant, semblen demostrar el contrari, molta gent té la sensació que la majoria de creueristes se'n van a buscar atractius turístics allunyats de la població i que, per tant, els

comerciants no es beneficien de la seva arribada. És per aquest motiu que, des de l'Ajuntament de Palamós, s'ha intentat donar facilitats als turistes (autobusos directes, senyalització, descomptes, etc.) i oferir nous atractius turístics per tal que es quedin a la població. A més a més, això és veu afavorit perquè els dos molls de creuers, el de Ponent i el Comercial, es troben molt a prop del centre de la població i dels principals emplaçaments a visitar.

Tot i això, per tal que les companyies apostin i puguin treure un rendiment de l'estada en un port, és necessari trobar un equilibri entre un producte local de qualitat i bons atractius turístics allunyats de la població. S'ha de tenir en compte que, si bé és important per a l'operador que l'emplaçament més proper al port pugui resultar un atractiu per als seus creueristes, d'on realment treu un rendiment econòmic és de les excursions i activitats organitzades, amb la venda de les quals, els operadors obtenen un bon marge de benefici.

Segons les dades subministrades als mitjans de comunicació per part de Ports de la Generalitat, durant la temporada 2009, un 65% del total de creueristes es van quedar a la població, mentre que un 35% van participar en excursions organitzades. Si es té en compte que en l'informe de l'any 2009 de la Comissió Europea que porta per nom *Tourist facilities in ports* s'assegurava que un 75% dels creueristes que fan escala en un port baixen del vaixell, la xifra de passatgers que va visitar la població l'any 2009 seria de 16.244 sobre 33.544 que hi van arribar. Aquestes dades contrasten amb les que l'informe *Tourist facilities in ports* ofereix de forma general. S'hi assegura que *based on a study by G.P. Wild and BREAU, the percentage of passengers participating in an organised tour is assumed to be 65%*¹² [basat en l'estudi de G.P. Wild and BREAU, el percentatge de passatgers que participa en una visita guiada es assumit com d'un 65%].

A més a més, la participació, per exemple, del Patronat de Turisme Costa Brava Girona en el Grup de Treball per a la Promoció del Port (vegeu capítol 3.2.4.), denota la necessitat que hi ha de, per una banda, potenciar l'oferta turística de Palamós i, de l'altra, que la demarcació de Girona i emplaçaments que puguin haver-hi més enllà d'aquesta resultin un atractiu per als creueristes que visiten el port gironí. Els principals emplaçaments turístics que hi ha en el *hinterland* de Palamós són els següents:

¹² Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: 25 setembre 2001]. Disponible a: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/report_en.pdf.

El espai que recorden Salvador Dalí

El pintor, decorador, escriptor i geni del surrealisme, Salvador Dalí (Figueres, Alt Empordà, 11 de maig de 1904 – Figueres, Alt Empordà, 23 de gener de 1989), va tenir una vida molt lligada a l'Empordà i és per això que en aquesta regió es poden visitar alguns dels llocs que van marcar la seva vida i la seva obra. Aproximadament a uns 80 minuts de Palamós, a la ciutat de Figueres (Alt Empordà), hi ha el Teatre – Museu Salvador Dalí, una obra d'art surrealista que ocupa el que era el Teatre Municipal i que Salvador Dalí, després que quedés en ruïnes durant la Guerra Civil, va decidir crear-hi el seu propi museu.

Al Teatre – Museu Salvador Dalí s'hi exposen unes 1.500 obres d'art entre pintures, dibuixos, escultures, gravats, hologrames, fotografies, etc. Així doncs, el recinte ofereix tres espais museístics que van des del propi Teatre – Museu, les sales on s'exposen les obres d'art de l'artista, i l'exposició Dalí – Joies, on figuren les que va dissenyar l'artista entre 1941 i 1970. També es poden contemplar obres d'altres artistes que el propi Dalí va voler incloure-hi.



Figura 4.4. Teatre Museu – Salvador Dalí a Figueres

Font: Ulka. Salvador Dalí's Museum, Figueres. A: *Travel Pod* [en línia]. 14 agost 2009 [Consulta: 2 octubre 2011].

Disponible a: <<http://bit.ly/rqTn6o>>

Seguint amb el recorregut de Salvador Dalí per l'Alt Empordà, una punt d'interès per als amants de la seva obra és la Casa – Museu de Portlligat (Cadaquès), on va viure i treballar habitualment fins al 1982 quan, després de la mort de la seva dona, consellera, i musa, Gala (Kazan, Rússia, 1894 – Portlligat, Girona, 1982), es va

traslladar al Castell de Púbol. Aquesta casa, que l'any 1930, quan s'hi va instal·lar, era una petita barraca de pescadors, va atraure l'artista pel seu paisatge, llum i aïllament, cosa que va fer que durant els anys 40 hi anés construint la que seria la seva futura llar. Aquesta cala de Cadaquès i altres paisatges i indrets del Cap de Creus van ser font d'inspiració de l'obra de l'artista.

L'últim punt de la visita a l'Empordà de Salvador Dalí és el Castell Gala Dalí de Púbol (Baix Empordà), un antic edifici medieval on Dalí va dur a terme una gran obra creativa tenint com a referència a Gala. Aquest va ser el darrer taller de Salvador Dalí i el va convertir en el mausoleu de la seva dona. De fet, el tenia en propietat des de l'any 1969, quan el va comprar en estat ruïnós, però, hi va dur a terme una remodelació tal, que l'ha convertit en una obra d'art.

La ciutat de Girona

A 50 minuts de Palamós hi ha la ciutat de Girona, on la principal atracció turística és sens dubte el call jueu, un dels més ben conservats d'Europa. Aquest barri és fruit de la presència d'una comunitat jueva a la ciutat durant gairebé 600 anys, la qual va viure en el seu propi barri que s'ha mantingut força intacte amb el pas del temps. A banda del barri pròpiament dit, també es pot visitar el Museu d'Història dels Jueus, que pretén difondre i conservar la importància cultural i científica de les comunitats jueves que van viure a Catalunya durant l'Edat Mitjana, agafant com a referent el call jueu de Girona.



Figura 4.5. El riu Onyar al seu pas per Girona amb la catedral al primer terme

Font: Felip, Joan. El riu Onyar al seu pas per Girona. A: *Panoramio* [en línia]. 18 juliol 2009 [Consulta: 2 octubre 2011]. Disponible a: <www.panoramio.com/photo/24604891>

A banda del Museu d'Història dels Jueus, Girona també disposa de cinc museus més que són: Museu d'Història de la Ciutat, Museu del Cinema, Museu d'Arqueologia, Museu d'Art, i Museu – Tresor de la Catedral. També són monuments destacables de la ciutat de Girona: la Catedral (segles XI – XVIII), amb la nau gòtica més gran del món, el monestir de Sant Pere Galligants (segle XII), la basílica de Sant Feliu (segles XI – XVII), els Banys àrabs (segle XII), les cases que voregen el riu Onyar, el passeig de les muralles carolíngies (segle IX) i baix medievals (segles XIV – XV), i el temple romànic de Sant Nicolau (segle XII).

Poblacions i indrets amb història

Per la demarcació de Girona es poden visitar una sèrie de poblacions i emplaçaments que disposen d'elements històrics que les fan especialment singulars. Una d'elles es Besalú (Garrotxa), a 80 minuts de Palamós, que disposa d'un altre testimoni de la presència jueva a les comarques gironines amb la seva sinagoga i el miqvé, lloc on els jueus practicaven banys rituals. També es poden visitar edificis eclesiàstics i civils d'època medieval. L'any 1966 el poble va ser declarat Conjunt Històric – Artístic Nacional.

A uns 30 minuts de Palamós se situa la població de Pals (Baix Empordà), que la podem dividir en tres nuclis: el poble medieval, els masos i la platja. El poble medieval està situat sobre un cim des del qual el visitant pot contemplar el paisatge de l'Empordà descrit per l'escriptor Josep Pla (Palafrugell, Baix Empordà, 8 de març de 1897 – Llofriu, Baix Empordà, 23 d'abril de 1981).



Figura 4.6. **El poble medieval de Pals situat a la zona coneguda com l'Empordà Petit o l'Empordanet**
Font: Pals. Girona Turismo en pueblos. A: *Girona Turismo en Pueblos* [en línia]. [Consulta: 2 octubre 2011].
Disponible a: <<http://girona.turismoenpueblos.es/pals/444/>>

Molt a prop de Pals se situa el nucli de Peratallada, pertanyent a la població de Forallac (Baix Empordà) i envoltada per un fossat excavat a la roca viva. Declarat Conjunt Històric – Artístic i Bé Cultural d'Interès Nacional, aquesta població, assentada damunt de roca tipus gres, segueix sent una dels nuclis més importants de Catalunya pel que fa a l'arquitectura medieval, amb carrers estrets i tortuosos, la plaça major amb els seus porxos, façanes gòtiques i romàniques i habitatges que mantenen l'estructura tradicional.



Figura 4.7. L'església de Sant Esteve a Peratallada
Font: Fotografia de l'autor.

Finalment, destacar la importància de dos jaciments arqueològics situats a poca distància de Palamós, el d'Ullastret i el d'Empúries. El poblat ibèric del Puig de Sant Andreu d'Ullastret, a trenta minuts de Palamós, és el més gran de Catalunya i va ser habitat per la tribu dels indigets. En el jaciment s'hi ha trobat restes que van des de l'Edat del Ferro (segle VII a.C.) fins a l'arribada dels romans a començaments del segle II a.C., quan el poblat va ser abandonat.

Pel que fa al jaciment d'Empúries, a setanta-cinc minuts de Palamós, origen del nom l'Empordà, és el testimoni de l'estada grega i romana en aquestes terres. Representa el punt des del qual es va iniciar l'ocupació romana de la Península Ibèrica. Posteriorment la població va ser capital dels comtats carolingi i medieval d'Empúries entre els segles VIII i XI, i l'origen de l'actual poble de l'Escala.



Figura 4.8. Les ruïnes d'Empúries i, al fons, el museu
Font: Fotografia de l'autor.

Tossa de Mar i Lloret de Mar

Aquestes dues poblacions són les més conegudes de la Costa Brava i les que reben un nombre de visitants més elevat. Tossa de Mar (la Selva), situada a cinquanta minuts de Palamós, és capaç de combinar la seva monumentalitat i història amb els seus racons naturals i platges paradisiàques. Durant la visita a la població, el turista serà testimoni de l'evolució de la ciutat al llarg de la història, passant pels romans i l'època medieval i, més recentment, sent una vila de pescadors i refugi d'artistes i intel·lectuals. Destaca especialment el recinte emmurallat de la Vila Vella (segle XII – XVIII), el qual és monument Històric – Artístic.



Figura 4.9. **El recinte emmurallat de la Vila Vella de Tossa Mar**
Font: Cardenas Garcia, Rafael. Tossa de Mar. A: *Taxi Direct Palamós* [en línia]. [Consulta: 1 octubre 2011].
Disponible a: <www.taxidirectpalamos.com/>

Molt a prop de Tossa de Mar es troba situada Lloret de Mar (la Selva) que, tot i que s'ha fet famosa pel seu ambient nocturn, les platges i els nombrosos comerços i restaurants que viuen de la gran quantitat de turisme que visita cada any la població, també disposa de visites més de caire cultural i històric com, per exemple, el poblat ibèric de Puig de Castellet (III a.C.), que és un dels tres de què disposa la població, o els bells jardins d'inspiració noucentista de Santa Clotilde.

Barcelona

Tot i ser el destí turístic més allunyat de Palamós (noranta minuts), la capital de Catalunya és sens dubte un atractiu turístic de primer ordre que atrau a nombrosos turistes d'arreu del món. Els visitants poden gaudir, no només dels nombrosos comerços, bars i restaurants, sinó també d'una monumentalitat i uns espais que s'han fet coneguts arreu del món. Sens dubte, el més destacat de la ciutat són totes les obres arquitectòniques d'Antoni Gaudí (Riudoms o Reus, Baix Camp, 25 de juny de 1852 – Barcelona, 10 de juny de 1926) com són la Sagrada Família (1893-?), el Parc Güell (1900-14), la Pedrera (1906-10) o la casa Batlló (1904-06).

L'altre gran atractiu turístic de Barcelona és el museu del FC Barcelona, un dels més visitats de Catalunya, gràcies a la seva història centenària i als èxits que l'han acompanyat. A més a més, són part també important de Barcelona les Rambles i el

Passeig de Gràcia, el barri gòtic, la catedral de Barcelona (majoritàriament estil gòtic), l'església de Santa Maria del Mar (segle XIV), les obres modernistes de Doménech i Muntaner (Barcelona 1850 – Barcelona 1923) i Puig i Cadafalch (Mataró, Maresme, 17 d'octubre de 1867 – Barcelona, 23 de desembre de 1956), els museus dedicats als artistes Picasso i Miró, els parcs de Montjuïc i la Ciutadella (segle XIX), i les seves nombroses platges.

Altres activitats turístiques

Fins al tancament del restaurant El Bulli, l'oferta gastronòmica de les comarques gironina sumava fins a 15 estrelles Michelin. Destaquen les 2 del Cellar de Can Roca, ubicat a la ciutat de Girona, i 10 restaurants més que entre tots ells es reparteixen una estrella Michelin.

D'altra banda, les comarques de Girona també sobresurten per la possibilitat de poder practicar nombroses activitats esportives i a l'aire lliure (senderisme, cicloturisme, BTT, submarinisme, windsurf, hípica, etc.) que permetem al turista gaudir del paisatge interior i marítim de la Costa Brava, com ara les illes Medes o l'Empordà petit o Empordanet (veure capítol *Poblacions i indrets amb història*). A més a més, en un radi de 30 quilòmetres al voltant de Palamós, hi ha la possibilitat de practicar el golf.



Mapa 4.1. Principals destinacions turístiques del *hinterland* de Palamós a nivell turístic
Font: Elaborat per l'autor a partir de Google, *Google Maps* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <http://maps.google.es/>

4.1.3. OPINIÓ I TENDÈNCIES DELS CREUERISTES

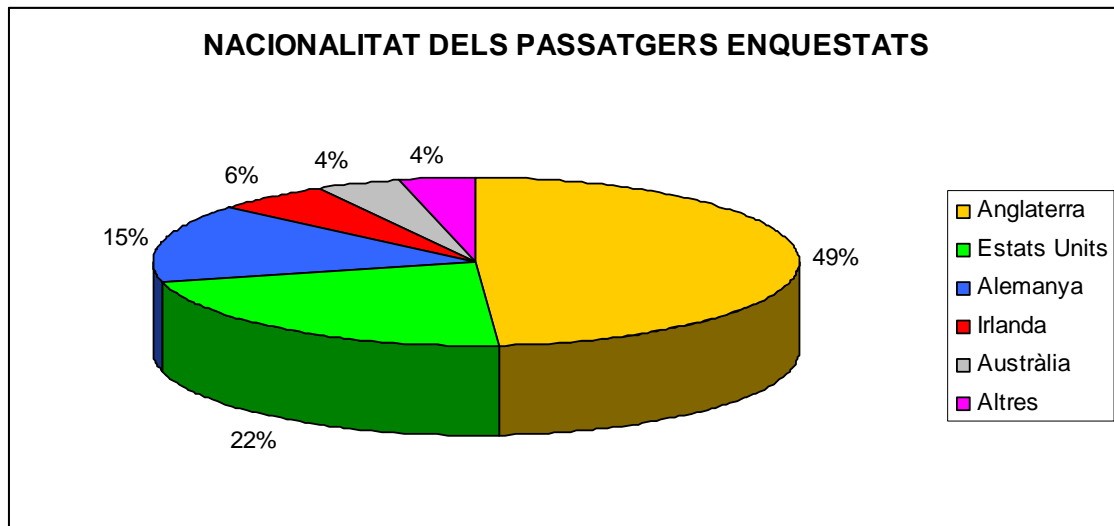
Per saber l'opinió dels creueristes sobre la qualitat de l'oferta turística i el tracte que reben, resulta imprescindible realitzar-los una enquesta que permetrà saber el seu grau de satisfacció amb el destí, cosa que, finalment, és el que pot acabar determinant que una companyia hi torni, o no. Amb aquest objectiu, es van dur a terme una sèrie de preguntes als diversos creueristes que van fer escala al port de Palamós durant l'any 2009. Aquell any va ser, a l'espera dels resultats oficials de la temporada 2011, el millor de la història del port a nivell creuerístic amb més de 33 mil passatgers¹³.

Els enquestats eren 359 passatgers que havien arribat amb 8 vaixells, tant de petita com de gran capacitat, els quals s'han dividit en dos grups: aquells que van visitar Palamós durant l'escala (203) i els que van optar per realitzar una excursió (156). A partir d'aquí se'ls va fer una sèrie de preguntes comunes i posteriorment diferenciades entre els dos grups, sent totes elles acordades entre l'Autoritat Portuària de Palamós, l'Ajuntament de Palamós, el Patronat de Turisme Costa Brava Girona i el personal tècnic de l'empresa d'assessorament i gestió turística Q-Global. Els passatgers entrevistats havien arribat amb els vaixells següents:

- Silver Wind (Silversea Cruises): 30 de juny
- Thomson Destiny (Thomson Cruises): 15 d'agost, 12 d'agost i 30 de setembre.
- Seabourn Legend (Seabourn Cruise Line): 24 d'agost i 21 de setembre.
- Mein Schiff (TUI Cruises): 1 d'octubre i 21 d'octubre.

Tal i com es pot veure en el *gràfic 3.14.*, el segon i el tercer són els dos vaixells que més han visitat el port de Palamós en les últimes 4 temporades, mentre que el Mein Schiff i el Silver Wind només ho han fet, de moment, en aquell any. Evidentment, la majoria dels enquestats eren anglesos, tot i que, en comparació amb les dades globals d'aquell any (vegeu *gràfic 3.15.*), la proporció és molt menor. Això és perquè en els vaixells de petita capacitat Silver Wind i Seabourn Legend la majoria dels enquestats eren nord-americans, un 56% i un 64% respectivament, mentre que en el de gran capacitat Mein Schiff tots eren alemanys.

¹³ Les valoracions dels turistes de caire més econòmic es valoraran en el capítol 4.2.2.

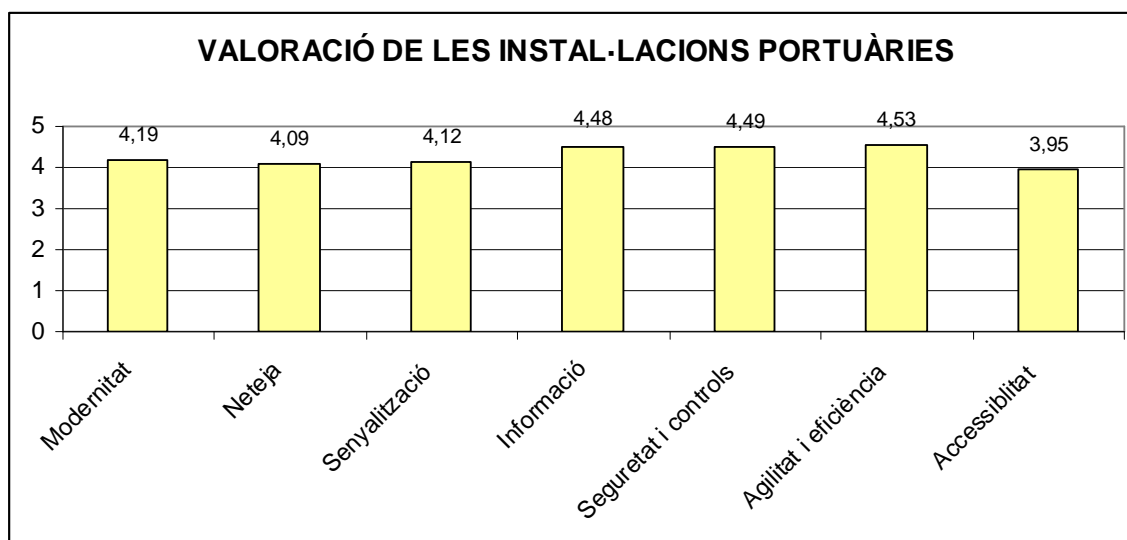


Gràfic 4.1. Principals nacionalitats dels passatgers enquestats la temporada 2009 al port de Palamós.

Font: Elaborat per l'autor a partir de Q-Global, *Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009)* [arxiu pdf]: Totalitat de passatgers.

Un dels primers resultats exposats en l'informe sobre els resultats finals de les enquestes és la franja d'edat dels creueristes. Dels tres grups que es fan, és la que va dels 40 als 65 anys la que correspon a més de la meitat dels enquestats, mentre que són els menors de 40 anys la franja d'edat amb un percentatge menor (13%). Aquestes xifres es correspondrien, de forma aproximada, amb l'estudi de la CLIA de l'any 2008 (vegeu capítol 2.3.) segons el qual la mitjana d'edat dels creueristes és d'uns 50 anys.

Als enquestats se'ls va preguntar, sempre sobre una escala de 5, quina és l'avaluació que feien dels serveis portuaris que se'ls oferien. Cal tenir en compte que, en aquest cas, la percepció d'uns passatgers pot ser diferent de la d'uns altres depenent del moll on haguessin estat atracats ja que, per exemple, en el moll de Ponent, no hi ha estació marítima i s'ha de muntar un punt d'informació provisional, o, en el moll Comercial, la neteja és molt més delicada perquè és un espai que també l'utilitzen mercants. Dels quatre vaixells, només el Seabourn Legend va estar amarrat al moll de Ponent. En tot cas, els resultats es presenten de forma conjunta i es pot dir que les valoracions són en general positives.



Gràfic 4.2. Valoració de les instal·lacions portuàries del port de Palamós per part dels passatgers l'any 2009

Font: Elaborat per l'autor a partir de Q-Global. *Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009)* [arxiu pdf]: Totalitat de passatgers.

Com es pot comprovar, l'aspecte més ben valorat és el de l'agilitat i l'eficiència, que en aquest cas es refereix als procediments d'entrada i sortida dels creueristes. També es valora molt bé la informació que subministra el personal del port als passatgers, les mesures de seguretat i control que es duen a terme (seguint el codi ISPS) i la modernitat de les instal·lacions. En canvi, aspectes que no han estat mal puntuats però que no reben tants vots positius, són la neteja, la senyalització, i l'accessibilitat, aquest últim per sota dels 4 punts sobre 5.

L'informe recull, en relació encara a les instal·lacions portuàries, quines són els principals aspectes que els creueristes creuen que s'haurien de millorar, allò que han trobat a faltar i que és el que més els ha agradat. Pel que fa als ítems que els creueristes troben a faltar són tots de tipologia molt diversa i alguns difícils de complir, però destaquen principalment els tres següents: bancs per seure (10 respostes), lavabos (8 respostes) i botigues a prop del port (8 respostes). És cert, per exemple, que el nombre de bancs que hi ha, des del moll Comercial fins al centre de la ciutat, és relativament escàs, però la veritat és que la configuració dels carrers i espais per caminar no facilita la seva ubicació. Destaca també les queixes de manca de botigues a prop del port, tot i tenir el centre de la ciutat molt pròxim, en aquest cas podríem atribuir-ho a gent que no vol acostar-se fins al poble i necessita realitzar algunes

compres. A part d'aquestes queixes, cal dir, però, que els resultats que es desprenen de la valoració de les instal·lacions portuàries són força positius¹⁴.

A partir d'aquesta valoració comuna de les instal·lacions portuàries, es pot passar a fer una valoració, per separat, de l'opinió que tenen els creueristes que han visitat Palamós i els que han fet excursions. Pel que fa als primers, amb gairebé una puntuació de 4 sobre 5, estan força satisfets de la informació que se'ls subministra a bord sobre la visita que poden dur a terme. De mitjana aquests creueristes fan una estada al poble de 2h 15 minuts, amb pics que van des dels 45 minuts fins a les 5 hores.

Als creueristes se'ls va preguntar sobre les activitats que duen a terme tenint la possibilitat de donar més d'una resposta. De totes elles, la que clarament guanya, amb un 47% del total de respostes i afirmant-ho un 75% dels enquestats, és passejar pel casc antic. Després d'aquesta activitat, les més practicades per part dels visitants són, per aquest ordre, fer un aperitiu (16% de les respostes), anar a comprar i a la platja (un 11% de les respostes cadascun), i anar a museus (un 7% de les respostes). Destaca el fet que activitats com anar als restaurants o als museus, aquesta última molt promoguda per l'Ajuntament de Palamós, tenien, almenys en aquell moment, molt poca acceptació.

Per últim, des d'un punt de vista de qualitat de la visita, es demana als turistes que puntuïn diversos paràmetres relacionats amb la informació turística, el transport terrestre, la infraestructura de la ciutat, i els punts d'interès turístic. Pel que fa al primer apartat, les puntuacions rebudes són força bones, amb una mitjana de 4,69, per sobre de com es puntuava la rebuda en el propi vaixell. Per tant, es millora la forma com la gent és atesa a la població, respecte al vaixell. També el transport terrestre és molt ben valorat, gairebé un 4,65 de mitjana, tant des d'un punt de vista de freqüència com de qualitat – preu. A més a més, els turistes valoren positivament el servei del bus – llançadora fins al centre de la població.

Pel que fa a la infraestructura de la ciutat, paràmetres com la neteja dels carrers (4,46), estat de conservació del mobiliari urbà (4,51), i la senyalització turística (4,30), es podria dir que estan ben valorats. En canvi, no va rebre una puntuació tant bona l'accessibilitat (4,00), la qual podria ser per les nombroses escales i pendents pronunciats que es pot trobar el visitant en el casc antic. Finalment, la valoració dels punts d'interès turístic (museus i patrimoni cultural) és positiva, tant des del punt de

¹⁴ La majoria de les opinions sobre les instal·lacions portuàries són de creueristes que es van quedar a Palamós ja que els que fan excursions les utilitzen molt poc.

vista dels serveis i continguts, com dels horaris d'obertura, la professionalitat del personal i la llengua sol·licitada, sent aquest últim l'apartat més mal puntuat (4,25).

Tots aquests paràmetres i altres, com són l'amabilitat dels residents (4,33) i la percepció global de seguretat (4,43), fan que, quan es pregunta als visitants si tornaran, en una escala de 1 (molt probablement no tornarà) a 5 (segur que torna), la mitjana sigui de 3,45, cosa que, si bé no resulta ser una puntuació gaire alta, sí que dóna a entendre que no els importaria tornar a visitar la vila.

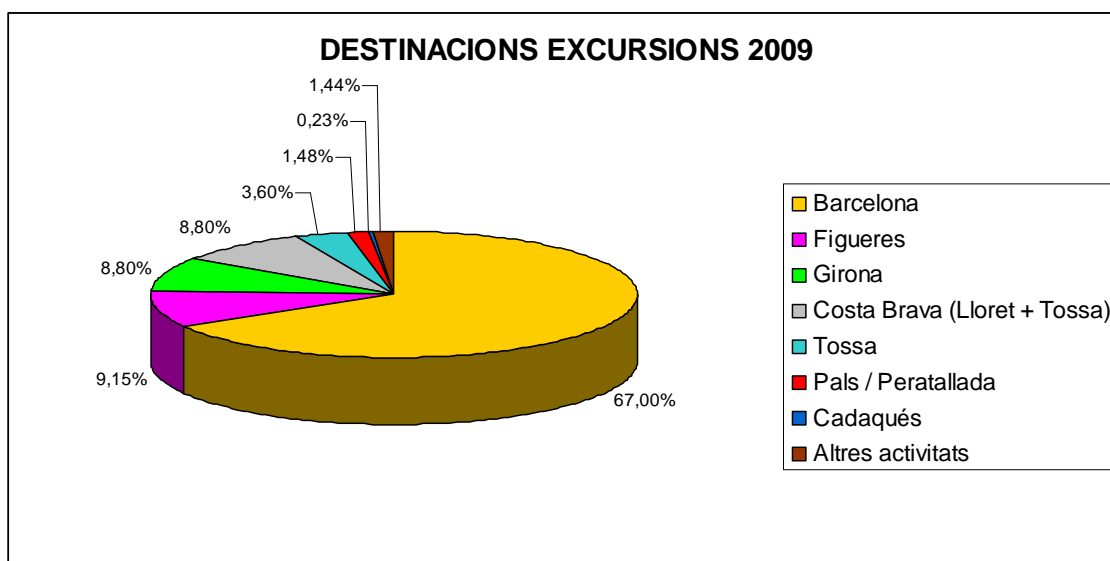
Als creueristes que van dur a terme excursions se'ls va fer un qüestionari on hi havia unes quantes qüestions exactament iguals a les que es van realitzar als que es van quedar a Palamós. En el seu cas, la puntuació que donen de la informació rebuda a bord és molt similar a la que donen els que es van quedar a Palamós. Això sí, cal anotar el fet que en el cas del vaixell Seabourn Legend (3,77) i, especialment, en el Mein Schiff (3,00), el grau de satisfacció tenia un marge de millora.

Seguint amb l'enquesta, un 86% de les persones van assegurar que havien comprat les excursions a través de la seva companyia, mentre que la resta ho havien fet o bé a través d'un venedor a terra (9,3%), d'Internet o de forma gratuïta. Aquestes dades són molt similars a les que dóna l'estudi *Tourist facilities in ports* de la Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea, en què s'assegura que el 80% dels creuersites contracta l'excursió organitzada en el propi vaixell, mentre que la resta, un 20%, ho fa un cop a terra.

A l'enquesta s'assegura que la durada de la visita, en aquest cas, és més difícil de determinar, ja que molts dels que havien fet la mateixa, no coincideixen en les xifres que proporcionen. En tot cas, la mitjana és de 6 hores i 30 minuts, sent la més curta d'1 hora i 30 minuts. Segons dades subministrades per Ports de la Generalitat, el 80,22% de les excursions duren tot un dia, mentre que la resta són de mig dia de duració, unes 4 hores.

Tot i que l'enquesta subministra dades sobre quines són les destinacions de les excursions organitzades, les que donarem seran les que Ports de la Generalitat va facilitar als mitjans de comunicació i que resulten ser molt més clarificadores. Així doncs el següent gràfic distingeix fins a 8 destinacions diferents, sent la predominant, tot i ser la més llunyana de Palamós, Barcelona, on van anar un 67% dels creueristes. La segueixen, ja a molta distància, Figueres i Girona. Segons Ports de la Generalitat, els creuers de luxe amb passatgers nord-americans, és a dir, la immensa majoria, no ofereixen Barcelona com a destinació turística. Contràriament, aquesta destinació és

oferta pels vaixells de gran eslora que, en el cas de l'any 2009, eren bàsicament de nacionalitat britànica i alemanya.



Gràfic 4.3. Destinacions de les excursions realitzades pels passatgers enquestats la temporada 2009 al port de Palamós
Font: Elaborat per l'autor a partir de Sala de premsa. El port de Palamós tanca amb 32 escales i 33.554 passatgers la seva millor temporada de creuers. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 20 novembre 2009. [Consulta: 23 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oS98Z6>>

Seguint amb l'informe de les enquestes realitzades als creueristes l'any 2009, se'ls demana als qui han fet excursions una valoració de la destinació a través dels mateixos paràmetres dels que es van quedar a Palamós: informació turística, transport terrestre, infraestructura de la ciutat, i valoració dels punts d'interès turístic. Pel que fa a la informació turística, amb una mitjana de 4,41, resulta força ben valorada pels visitants. En referència al transport terrestre, la valoració és una mica més baixa, amb una puntuació de 4,14 de la freqüència i de 3,77 de la relació qualitat – preu.

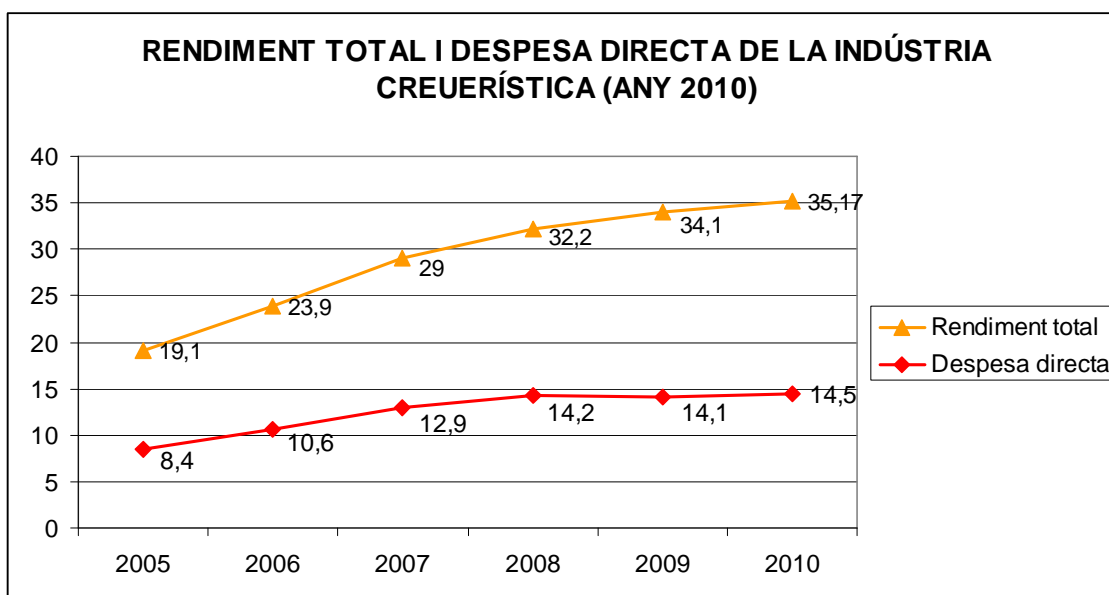
En la valoració que es fa sobre les infraestructures, els valors finals són sensiblement menors als obtinguts de les respostes dels creueristes que es van quedar a Palamós. De fet, cap paràmetre supera els 4 punts, tot i que s'hi acosten: estat de neteja dels carrers (3,80), estat de conservació del mobiliari urbà (3,79), i senyalització turística (3,85). Destaca pel valor baix, en comparació amb tota la resta, l'adaptació dels espais per a persones amb mobilitat reduïda (accessibilitat), que només aconsegueix un 3,38.

Pel que fa a la valoració dels punts d'interès turístic, els paràmetres que la componen superen tots el 4, excepte els horaris d'obertura (3,77), que obtenen una nota més baixa que la que atorguen els creueristes que es queden a Palamós, segurament perquè, en aquest últim cas, les campanyes per adaptar els horaris als creuers han estat intenses. També són valorats positivament paràmetres com l'amabilitat dels

residents (4,12) i la percepció global de seguretat (4,02). Finalment, la mitjana que surt de preguntar als creueristes si tornarien a fer la visita és de 3,38, valor molt similar a l'obtingut de preguntar el mateix als que s'havien quedat a la vila.

4.2. IMPACTE ECONÒMIC DE L'ACTIVITAT CREUERÍSTICA

La importància econòmica de l'activitat creuerística és justificada en nombrosos estudis. Un dels més importants és el que anualment publica la ECC i que porta per nom *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*. En el seu últim informe de l'any 2011 s'assegura que la indústria dels creuers a Europa va generar l'any 2010 uns 35,2 bilions d'euros. A més a més, es calcula que aquesta indústria va generar fins a 307.526 llocs de treball i que la despesa directa duta a terme per les companyies de creuers, tripulants i passatgers va ser de 14,5 bilions d'euros. La resta de bilions d'euros per arribar a la xifra de 35,2 provenen dels impactes econòmics indirectes i induïts que s'explicaran més endavant.



Gràfic 4.4. Evolució total del rendiment total i la despesa directa generada per la indústria creuerística en bilions d'euros
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry.
 Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>

Aquesta despesa directa de 14,5 bilions d'euros es pot dividir en quatre grans grups. Així doncs, es pot distingir la despesa dedicada a la construcció de nous vaixells i al seu manteniment a través de les drassanes d'Europa (4,2 bilions), la que va orientada a la compra de provisions i serveis per part de les companyies per tal de poder dur a terme els creuers (6,0 bilions), les despeses fetes per la tripulació i els creueristes (3,1

bilions), i, finalment, els salaris que es dediquen tant a personal administratiu com a la tripulació (1,24 bilions). Per tant, es pot comprovar com en la despesa directa els elements que tenen un major pes en el còmput total són la compra de provisions i serveis (41%) i la construcció, reparació i manteniment de creuers (21%), sector aquest últim en què Europa és líder mundial. La despesa directa, que és la que se sol tenir més en compte per veure l'evolució del sector, va generar per si sola 150.401 llocs de treball l'any 2010, un 50% del total.

D'aquesta despesa econòmica directa, són bàsicament sis països d'Europa els que en reben un 80% del total (vegeu *taula 4.1*). De fet, només els tres primers, Itàlia, Regne Unit i Alemanya, suposen el 61% del total. Aquests tres països han sabut tenir una presència important en diversos segments del mercat com ara ser punt d'origen o destinació de creuers, acollir seus centrals de companyies creuerístiques i ser font de tripulació, acollir drassanes i serveis de reparació, i disposar de serveis d'aprovisionament i de subministre de carburant. En canvi, els tres països restants, no abracen tants segments i, per exemple, Espanya s'ha especialitzat com a punt d'origen i destinació, a més d'acollir àrees de gestió importants de les companyies creuerístiques.

RÀNQUING DE PAÏSOS AMB MAJOR INGRESSOS PER DESPESA DIRECTA (2010)		
País	Despesa directa	Variació respecte 2009
Itàlia	4.538.000 €	4,8%
Regne Unit	2.569.000 €	6,7%
Alemanya	2.306.000 €	20,2%
Espanya	1.186.000 €	6,0%
França	972.000 €	-16,1%
Grècia	580.000 €	-3,0%
TOTAL	12.151.000 €	5,4%

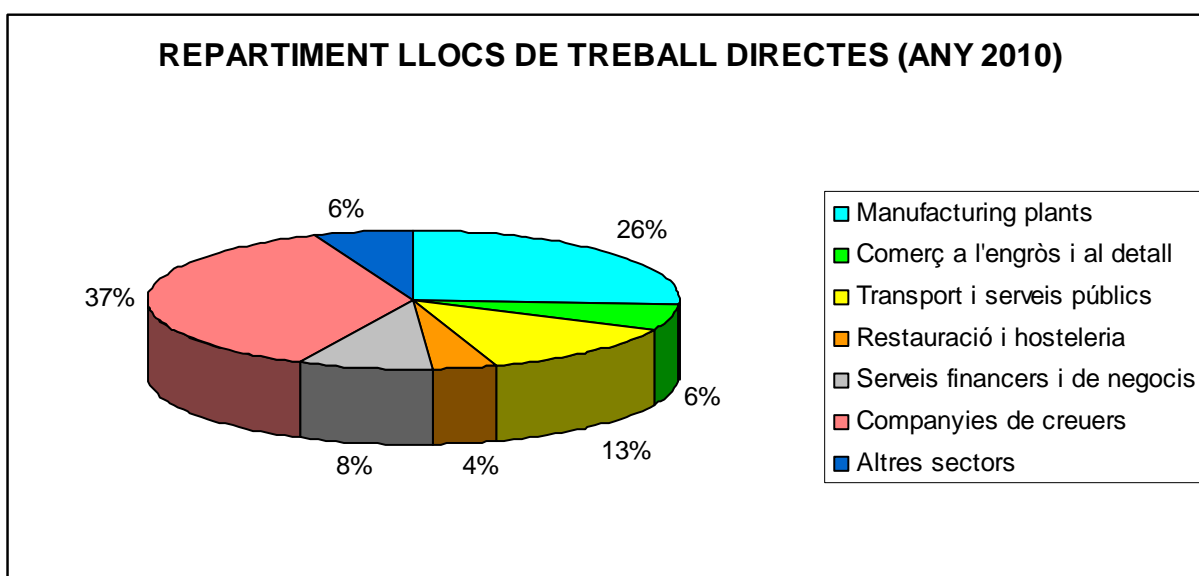
Taula 4.1. **Top 6 dels països amb major ingressos per despesa directa derivada de l'activitat creuerística**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>

Com ja s'ha dit anteriorment, la indústria creuerística va suposar per a Europa, l'any 2010, uns 150 mil llocs de treball generats de forma directa i més de 307 mil, si tenim en compte també els que es generen pels impactes econòmics indirectes (111.004) i induïts (46.121). L'indirecte és aquell rendiment econòmic generat per les despeses en

béns i serveis que han de dur a terme els negocis pertanyents o afectats directament per la indústria creuerística, mentre que l'induït són les despeses personals que puguin dur a terme els empleats afectats directament per aquesta indústria.

Els 150 mil llocs de treball generats de forma directa per la indústria creuerística es poden localitzar principalment en les *manufacturing plants* o empreses que subministren tota mena de productes i serveis necessaris per al bon funcionament del vaixell (menjar i begudes, carburant, maquinària elèctrica, paper i impressió, drassanes, etc), els transports i serveis públics, i les pròpies companyies de creuers. Aquests tres sectors acullen més de tres de cada quatre llocs de treball, mentre que la resta s'ho reparteixen sectors com ara l'hostaleria i la restauració, el comerç a l'engròs i al detall, i els serveis financers i de negocis.



Gràfic 4.5. Repartiment llocs de treball generats de forma directa per l'activitat creuerística

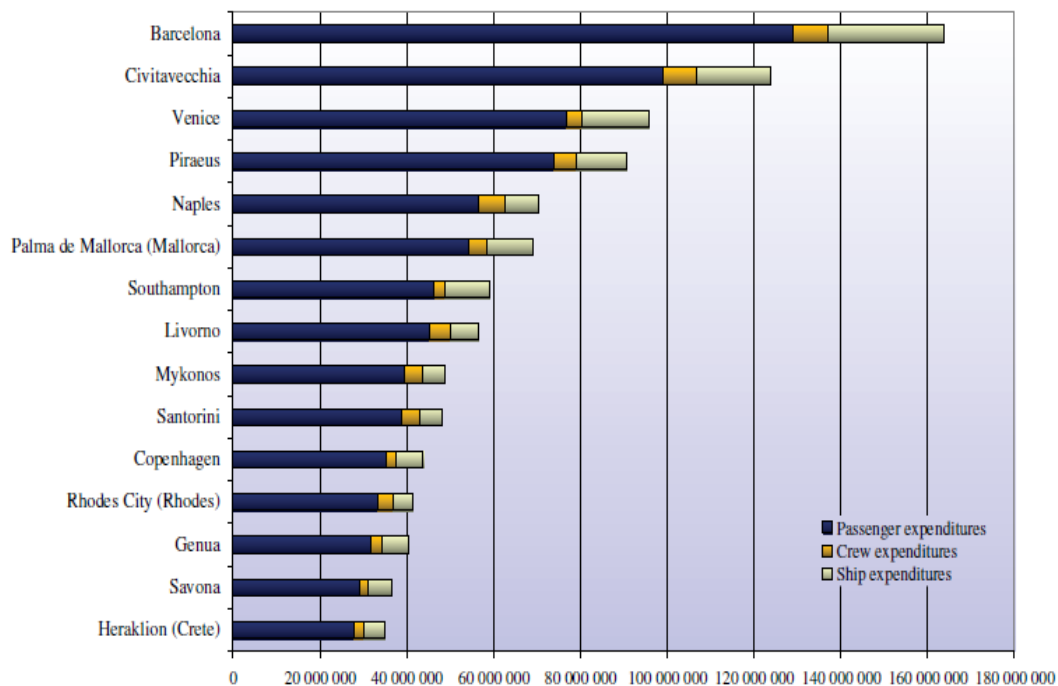
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>

Si el repartiment anterior es fes tenint en compte tots de llocs de treball generats, l'únic percentatge que variaria substancialment seria el de les companyies de creuers, ja que tots els llocs de treball que genera són, evidentment, directes. Aquesta davallada seria compensada per l'augment de la importància del serveis financers i de negocis, i per altres sectors. Finalment, pel que fa al repartiment dels llocs de treball per països, el rànquing és molt similar, lògicament, al de l'impacte econòmic, tot i que, en aquest cas, hi ha un major repartiment.

LLOCS DE TREBALL GENERATS PEL TRÀFIC DE CREUERS (ANY 2010)		
Països	Llocs de treball	Percentatge sobre el total
Itàlia	99.057	32,2%
Regne Unit	58.604	19,1%
Alemanya	36.084	11,7%
Espanya	25.219	8,2%
França	13.012	4,2%
Noruega	11.914	3,9%
Grècia	11.612	3,8%
Finlàndia	7.909	2,6%
Portugal	7.521	2,4%
Holanda	5.130	1,7%
Altres	40.464	10,2%
TOTAL	307.526	100%

Taula 4.2. Els països amb més llocs de treball generats per l' impacte econòmic, indirecte i induït del tràfic de creuers (any 2010)
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta. 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry.
 Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>

Totes aquestes xifres resulten, en moltes ocasions, difícils de comptabilitzar. Un exemple d'això el trobem si consultem l'informe *Tourist facilities in ports* publicat l'any 2009, en què es pot comprovar com els 5 primers països que generen més llocs de treball van ser, per aquest ordre, Espanya, Grècia, Itàlia, Regne Unit i França, mentre que segons la ECC aquestes cinc posicions ja eren exactament les mateixes que les exposades en l'anterior taula que corresponen a l'any 2010. En el *Tourist facilities in ports* es pot consultar una taula on s'exposa el rànquing de ports segons la facturació que obtenen per les despeses dutes a terme pels passatgers, la tripulació i el propi vaixell.



Gràfic 4.6. Ports on hi ha una major despesa per part de passatgers, tripulants i vaixell.

Font: Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: 25 setembre 2001]. Disponible a: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/report_en.pdf.

Un cop feta aquesta anàlisi global, en aquest capítol, es pretén valorar la importància de l'activitat creuerística a nivell econòmic, centrant-nos en el cas de Palamós. Sens dubte, al final, per saber si una activitat és o no beneficiosa per la població que hi viu, un dels paràmetres més importants a analitzar és el rendiment econòmic que se'n treu. Evidentment també resulten importants aspectes com l'impacte mediambiental, o les molèsties que puguin sorgir per l'arribada d'aquests turistes. Quant al primer, cada cop són més els estudis que l'analitzen i, per exemple, l'any 2009 es va instal·lar, en el port de Palamós, un gran contenidor al costat dels vaixells per recollir l'enorme quantitat de deixalles generades pels creuers (vegeu capítol 3.2.5.)¹⁵. Pel que fa a les molèsties que puguin sorgir, la quantitat de turistes que arriba en cada vaixell i que es queden a la població no hauria de representar per a una localitat turística com Palamós un problema gaire important.

L'anàlisi econòmica es dividirà en dues parts. La primera farà referència a quin és el rendiment econòmic que la comunitat portuària obté de la presència dels creuers, comparant-lo amb la dels mercants. En la segona, l'anàlisi farà referència a l'impacte econòmic que suposa la presència de turistes per al conjunt de la regió, és a dir, quina és la despesa que fan i, per tant, quins beneficis se n'obtenen.

¹⁵ Segons Joan Porro, propietari de Transports Mont-Joan, el vaixell Ocean Village arribat el 8 de juny de 2009 a Palamós va generar 3072 quilos de deixalles.

4.2.1. IMPACTE ECONÒMIC A NIVELL PORTUARI

A nivell portuari, els ingressos que obté el port de l'activitat creuerística són més aviat escassos, tal i com demostren les xifres de l'activitat econòmica subministrades per Ports de la Generalitat. Si es fa referència a les dades de l'últim exercici econòmic, el de l'any 2010, els ports de la Generalitat de Catalunya van rebre un total de 27.741 passatgers a bord de creuers. D'aquests, 27.500 van fer escala a Palamós i només 241 al port de Roses. Per tant, és evident que tot el rendiment del tràfic de creuers que obté Ports de la Generalitat prové, de moment, del port de Palamós. Els creuers que fan escala en aquest port, normalment, han d'abonar les tarifes següents:

- Tarifa G1. Entrada i estada de vaixells. *Utilització de les aigües del port, els canals d'accés i les zones de fondeig o ancoratge.*
- Tarifa G2. Atracada. *Utilització de les obres d'atracada i dels elements fixos d'amarratge.*
- Tarifa G3. Embarcada, desembarcada i transbordament (passatgers). *Utilització per als passatgers del port en general, els seus molls i molls de pilons, accessos terrestres, vies de circulació i zones de manipulació, exclosos els espais d'emmagatzematge o dipòsit.*
- Tarifa E2. Utilització de superfícies, emmagatzematge, locals i edificis. *Utilització d'esplanades de coberts, de magatzems, de dipòsits, de locals i d'edificis, inclosos els serveis generals corresponents.*
- Tarifa E3. Subministrament. *Exigible pel subministrament d'aigua, energia elèctrica o de productes similars prestats per Ports de la Generalitat als usuaris dins de la zona portuària, amb la petició prèvia dels usuaris, i per la utilització de les instal·lacions necessàries per a prestar-los.*
- Tarifa E6. Serveis diversos. *Qualsevol altre servei portuari prestat en règim de gestió directa per Ports de la Generalitat, no inclòs en la resta de tarifes regulades pels articles anteriors i que s'estableixi específicament a cada port on es presti, amb l'acceptació prèvia del pressupost pels peticionaris¹⁶.*

Aquestes tarifes, a partir de l'1 de gener de 2011, van canviar la seva denominació i estructura amb el nou Decret Legislatiu 2/2010, pel qual s'aprova el text articulat de taxes aplicables per Ports de la Generalitat. De totes les tarifes que s'han esmentat, les que tenen un pes més important en el resultat econòmic final són la G1, la G3 i la

¹⁶ Presidència de la Generalitat. *Llei 4/2000, de 26 de maig, de mesures fiscals i administratives* [en línia]. DOGC 3149 - 29.5.2000 [Consulta: 16 setembre 2011]. Article 31, Addició d'un nou annex a la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya. Disponible a: <<http://bit.ly/oLHDji>>

E6, que representen gairebé un 91% del total facturat l'any 2010. Pel que fa a la E6, els serveis diversos inclouen bàsicament els remolcadors, mentre que, en alguns pocs casos, també hi ha partides de seguretat extra.

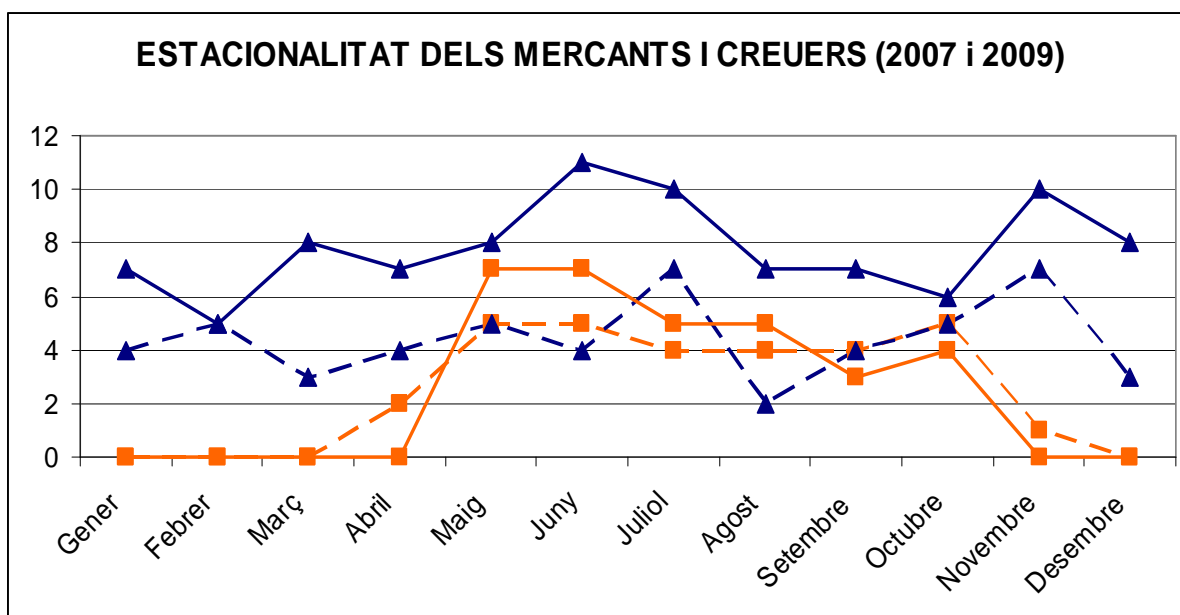
Segons les dades de Ports de la Generalitat, l'any 2010, fins a 84 vaixells van visitar el port de Palamós. Aquell any la facturació del port va ser de 1.428.795 €, una xifra que suposa un 10,48% del total facturat per Ports de la Generalitat (13.627.501 €) i que el situava en la tercera posició, per sota dels ports de Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita. De tots aquests, 31 eren creuers, és a dir, gairebé un 37% del total. No obstant això, de tot el que va facturar el port de Palamós, només un 11,3% van ser ingressos provinents del tràfic de creuers. Si bé es cert que dintre de la factura total hi ha altres paràmetres com poden ser els provinents de les captures de peix, el cert és que un creuer genera entre un 10% i 30% del que factura un vaixell mercant de les mateixes GT.

Si s'agafen xifres més globals, segons Ports de la Generalitat, el tràfic de creuers al port de Palamós va suposar únicament un 1,19% del total facturat l'any 2010. De fet, per comprovar la poca rendibilitat que suposa l'arribada de creuers per a l'autoritat portuària, assenyalarem que la terminal de creuers, construïda al moll Comercial l'any 2008 (vegeu capítol 3.2.4.), amb un cost molt baix, 293 mil euros, és més de tot el que es va facturar les temporades 2008 i 2009 juntes (187.975,46 €). I en aquest cas s'està fent referència a una obra poc important que es va construir en menys de mig any i que tant sols ocupava una superfície de 180 metres quadrats.

L'exemple anterior el que vol posar de relleu és el fet que el tràfic de creuers exigeix que els ports disposin d'unes bones infraestructures i d'un personal qualificat per tal d'oferir un producte de primer nivell. No obstant això, és evident que, els ingressos que s'obtenen per part de l'operador portuari no cobreixen aquelles actuacions que s'hagin de dur a terme a nivell d'accessos, urbanització, contractació de personal i recursos, etc. A més a més, els serveis portuaris indirectes (amarradors, pràctic, remolcador, consignataris, capitania) tampoc no treuen el màxim benefici de l'estada de creuers i són moltes les empreses i, per tant, els treballadors, que depenen del tràfic de mercaderies del port com, per exemple, les que recullen la fusta i en fan estella per ser enviada, majoritàriament a Itàlia, els transportistes, o els propis estibadors del port (vegeu capítol 1.2.2.).

Molts d'aquests serveis es veuen perjudicats per la temporalitat dels creuers que, tot i que ha anat disminuint en els darrers anys, és molt més accentuada que la dels

mercants (vegeu *gràfic 4.7.*). A més a més, serveis com els consignataris¹⁷ o la capitania en tenen prou, en el cas dels creuers, amb una infraestructura de mínims per donar-los servei. De fet, són les agències d'assistència als creuers com Intercruises o Viatges Formentor les que organitzen les excursions. A més a més, en el cas dels remolcadors, cal tenir en compte que els creuers solen únicament requerir la seva presència per si sorgeixen imprevistos i acaben, per tant, pagant unes quantitats ínfimes (700 euros) que fan que mantenir aquest tipus d'embarcació no sigui rendible.



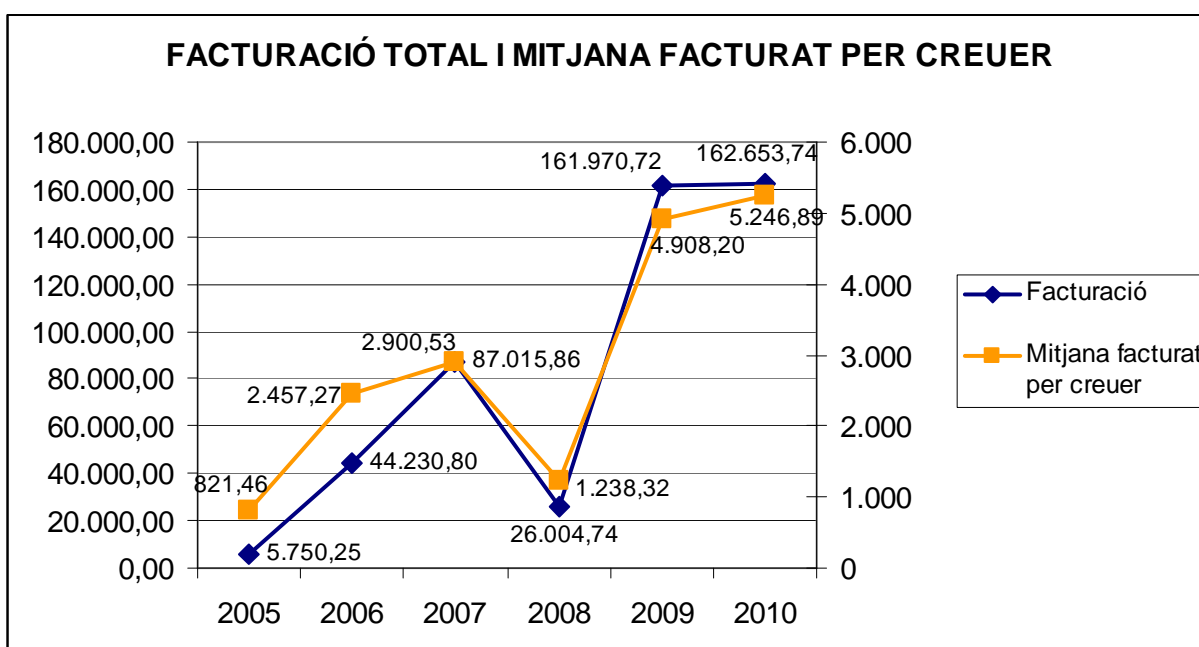
Gràfic 4.7. Estacionalitat dels mercants i dels creuers els anys 2007 (línia contínua) i 2010 (línia discontinua)
 Font: Ports de la Generalitat. *Anuari 2010* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>
 Ports de la Generalitat. *Dades tràfic de mercaderies, desembre 2007* [arxiu Excel]
 Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]
 Ports de la Generalitat. *Dades tràfic de mercaderies, novembre 2010* [arxiu Excel]

En el gràfic anterior s'ha comparat un dels millors anys pel que fa al tràfic de mercaderies, abans de la crisi econòmica actual, el 2007, i un dels pitjors que s'ha viscut durant l'actual crisi, que va coincidir amb la segona millor temporada pel que fa al trànsit de creuers, l'any 2010. En aquest últim any, tot i la forta davallada que ha afectat els vaixells mercants, continuen estant més repartits durant l'any i arriben en major nombre. De fet, el port de Palamós és un clar exemple de com el tràfic de creuers ha sabut aguantar la crisi enfront del de mercaderies, ja que mentre que el nombre de vaixelles mercants i el de tones de mercaderies mogudes havia caigut l'any

¹⁷ Les empreses consignatàries Matas SL., i Félix Ribera e Hijos, SA duen a terme per al tràfic de mercaderies tasques d'agents de duanes o transitaris.

2010 respecte el 2006 un 39,7% i un 28,9%, respectivament, el de passatgers havia augmentat un 128,7% i el de creuers un 72,2%.

En el gràfic següent es mostra quina ha estat la facturació que ha obtingut el port de Palamós, en els darrers cinc anys, gràcies al tràfic dels creuers. Evidentment, ha anat en augment per l'arribada de més vaixells i, cada cop, més grans. També es mostra l'evolució de la mitjana que ha facturat cada creuer en el port de Palamós, la qual, ha viscut un creixement perquè cada cop ha estat major el nombre de grans vaixells que han fet escala. Destacar, per exemple, que l'any 2010 el vaixell que va suposar una facturació més alta per al port va ser el Thomson Dream, que, en una escala, va facturar 13.028,89 €, mentre que la més baixa va ser la del Le Ponant que, en una de les quatre escales, va pagar únicament 262,81 €.



Gràfic 4.8. Facturació total del port de Palamós provinent del tràfic de creuers i mitjana facturada per creuer. Font: Ports de la Generalitat. Facturació creuers turístics 2005 – 2010. [arxiu Excel]

Per tal de comprovar la baixa facturació que suposa per als ports l'estada de creuers, en comparació amb la dels mercants, s'ha consultat els resultats financers d'altres ports. En concret dels ports de Barcelona, el més important d'Europa pel que fa al tràfic de creuers, i el d'Almeria, que, l'any 2009, va sumar un total de 67.916 creueristes, uns 35 mil més que Palamós aquell mateix any. Aquests passatgers van arribar en un total de 49 vaixells que hi van fer escala, xifra que va representar un 3,5% dels 1.436 que van passar pel port aquell any. Aquest últim port té, a més, la

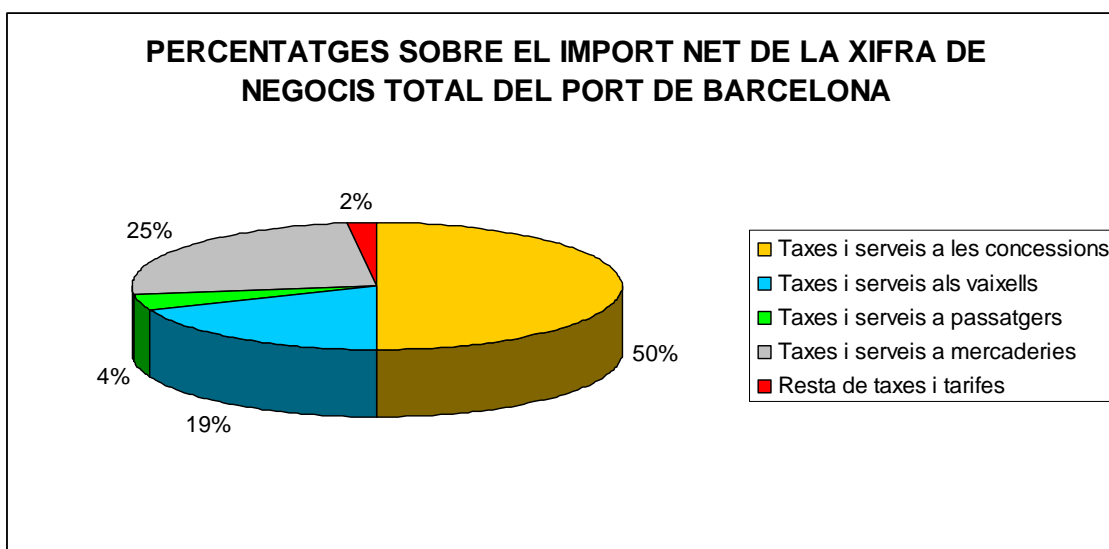
particularitat com el de Palamós que tots els passatgers que rep són provinents del tràfic de creuers, és a dir, no hi ha cap línia de ferri. Si es consulta, a la memòria anual del port de Cartagena, el compte de pèrdues i guanys de l'any 2009, es pot saber quina ha estat la facturació obtinguda a partir de les taxes d'utilització de les instal·lacions portuàries. Hi ha una taxa de vaixells, que en aquest cas és comuna per a tots els tipus i, seguidament, la taxa de passatge i la taxa de mercaderies. Per la del passatge, el port va facturar fins a 103.562,02 euros, mentre que per a la de mercaderies, la xifra va superar els 13 milions d'euros, és a dir, més d'un 126% respecte la primera (vegeu *taula 4.3*).

Si bé és normal que hi hagi una recaptació molt més important pel tràfic de mercaderies que no pas pel de passatge, tenint en compte que l'arribada de vaixells mercants va ser molt més important, cal tornar a destacar que, des d'un punt de gestió portuària, aquests vaixells generen uns beneficis mínims que no compensen les grans infraestructures que requereixen. Només cal veure, per exemple, que l'actual ampliació que s'està duent a terme de la terminal de creuers Alfons XII està pressupostada en 4.642.065,76 euros. És a dir, té un cost superior a gairebé 45 vegades l'ingressat per les taxes de passatge, a les quals s'hauria de sumar altres taxes que, no obstant això, no farien variar gaire aquests valors.

IMPORT NET DE LA XIFRA DE NEGOCIS DEL PORT DE CARTAGENA (ANY 2009)			
Taxes Portuàries	Taxes per ocupació privativa del domini públic portuari	5.591.216,16 €	
	Taxes per utilització especial de les instal·lacions portuàries	Taxa del vaixell	8.327.684,66
		Taxa de les embarcacions d'esbarjo i esportives	84.052,93 €
		Taxa del passatge	103.562,02 €
		Taxa de la mercaderia	13.168.504,97 €
		Taxa de la pesca fresca	58.357,35 €
	Taxa per aprofitament especial del domini públic portuari	4.953.374,68 €	
Taxa per serveis no comercials	275.578,38 €		
Altres ingressos de negoci	Imports addicionals de les taxes	-	
	Tarifes i altres	994.439,38 €	
TOTAL		33.556.771,03 €	

Taula 4.3. **Import net de la xifra de negocis del port de Cartagena on es destaca la facturació per la taxa del passatge i de la mercaderia**
Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Puertos del estado, Cartagena. *Memoria Anual 2009* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011].
 Disponible a: <<http://bit.ly/neLsvP>>

Pel que fa al port de Barcelona, no només rep passatgers a través del seu tràfic de creuers, sinó que també ho fa a través dels qui arriben en les nombroses línies regulars existents. Així doncs, dels 3.201.696 passatgers que van passar pel port, 2.151.465 ho van fer a través dels creuers i la resta amb els ferris regulars. Es pot dir que, a nivell global, el tràfic més important del port de Barcelona és el de passatgers i, especialment, el provinent del tràfic de creuers, sense menysprear tràfics com el de contenidors (l'any 2009 va ser el dotzè port d'Europa en trànsit de contenidors) que resulten molt importants per a l'economia catalana, espanyola i europea. Malgrat tot, si es consulta les xifres proporcionades per l'Autoritat Portuària de Barcelona, sobre l'import net total de la xifra de negocis (162,2 milions d'euros), les taxes i serveis a vaixells van representar un 19% del total (29,3 milions d'euros), les taxes i serveis a mercaderies un 25% (40,4 milions d'euros), mentre que les taxes i serveis a passatgers només van suposar un 4% del total facturat (6,8 milions d'euros). A més a més, aquesta xifra representa tant els passatgers de creuers com els de ferris.



Gràfic 4.9. **Percentatge sobre el import net total de la xifra de negocis generada pel port de Barcelona (any 2009)**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Port de Barcelona. *Memòria anual 2009* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/qAP7cG>

En definitiva, totes aquestes dades posen de relleu que, per tal de mantenir una infraestructura portuària potent i unes empreses que puguin mantenir la seva activitat, és necessari un tràfic de mercaderies important que mantindrà el tràfic de creuers sense un esforç i un sacrifici econòmic tan gran per a l'autoritat portuària.

4.2.2. IMPACTE ECONÒMIC A NIVELL TURÍSTIC

En el capítol anterior, l'impacte econòmic ha girat entorn, únicament, del rendiment que aporta a la comunitat portuària. Evidentment, el tràfic de creuers va molt més enllà d'aquest àmbit i moltes altres empreses i sectors se'n poden veure beneficiats, des de les agències de viatge, a les quals molts clients confien la contractació dels creuers, fins a les botigues que estiguin en el *hinterland* turístic del port.

Primer de tot cal destacar el fet que no és el mateix l'impacte econòmic generat per un *home port* que per un *call port* o port d'escala. En el cas del primer, companyies aèries i aeroports, taxis, hotels i centres d'oci turístic, que hi hagi al voltant del port, en treuen un rendiment econòmic. Normalment els clients arriben en avió i són conduïts a hotels per esperar l'inici del creuer. També les agències d'assistència de creuers (Intercruises, Viatges Formentor, etc.), que pot ser que rebin l'encàrrec, per part dels operadors de creuers, de gestionar aquestes operacions, hi surten guanyant.

Palamós, fins ara, és un *call port* des d'on els passatgers fan les seves visites, organitzades o no, i tornen al vaixell per prosseguir amb el creuer. Per tant, si bé també hi ha la implicació de les agències de viatges de creuers i les empreses de transport a l'hora d'organitzar excursions, el benefici econòmic de la seva estada va a parar, principalment, als centres turístics. S'analitzarà, doncs, quins són els rèdits que s'obtenen de les despeses dels passatgers i tripulants.

A l'informe citat anteriorment de la ECC (*Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*), s'assegurava que la tripulació i el passatge havien gastat, l'any 2010, per un valor que arribava a un total de 3,1 bilions d'euros. Aquesta despesa, que no distingeix entre *call port* i *home port*, suposa un augment del 8,1% respecte el 2009. Si es tenia en compte únicament el gastat pels 5,3 milions de turistes que van embarcar a ports europeus (*home ports*), la xifra se situava al voltant dels 1,5 bilions d'euros. Una despesa que comprèn, entre d'altres, les taxes portuàries, acomodació, excursions, menjar i begudes, i els bitllets d'avió, representant aquest últim el 75% del total.

D'altra banda, els 25,2 milions de turistes que van fer escala en ports europeus, van gastar un total d'1,55 bilions d'euros a través, bàsicament, d'excursions organitzades, menjar, begudes i productes i records diversos. Per tant, queda clar que la despesa per passatger d'un *home port* és superior a la d'un *call port*, sent la primera al voltant d'uns 283 euros i la segona d'uns 61,5 euros. Pel que fa a la tripulació, l'informe diu que dels 13,2 milions de tripulants que van passar pels ports, 5,3 van desembarcar-hi i

van dur-hi a terme compres al voltant dels 87 milions d'euros, prop de 16,50 euros per persona.

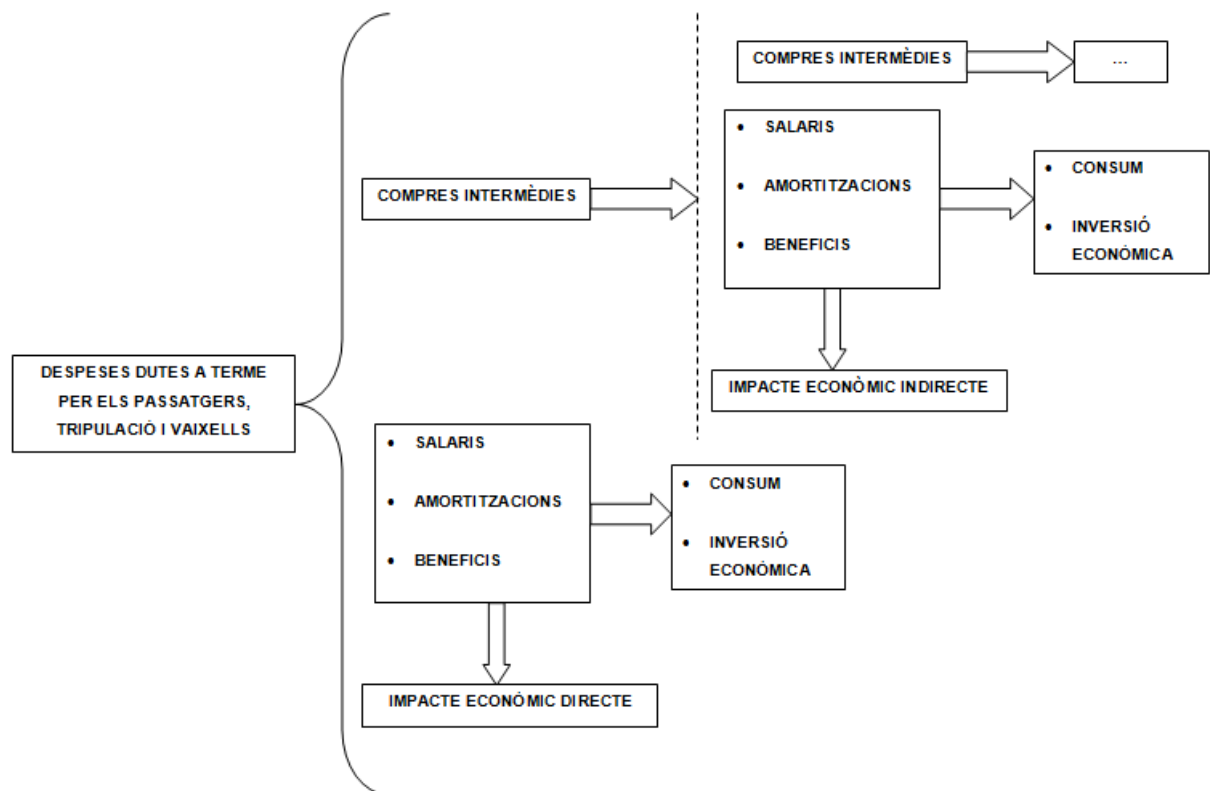
Tot i aquestes dades proporcionades per la ECC, l'informe que tracta de manera més detallada les despeses de passatgers, tripulants i vaixells és el també mencionat anteriorment *Tourist facilities in ports* elaborat per la Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea l'any 2009, i el seu corresponent annex *The economic factor*. En aquest informe es fa una anàlisi, per una banda, de l'impacte mediambiental que suposa el tràfic de creuers i, d'altra banda, de quin és el rendiment econòmic que les regions i els ports extreuen de l'estada dels creueristes, tripulants i vaixells. A més a més, es proposa una sèrie de millores en els dos àmbits de l'estudi.

Per tant, bàsicament, el que ens interessa d'aquest estudi i el seu annex és el que seria l'anàlisi econòmica. En l'informe, primer de tot, es distingeix entre el que seria l'impacte econòmic directe i l'indirecte. El primer, l'haurien de quantificar tots aquells beneficiats per les despeses directes de passatgers, tripulants i vaixells, com ara hotels, minoristes, restaurants, proveïdors de menjar fresc, etc., de la forma següent:

Ingressos per despeses de passatgers / tripulants / vaixell (+)
Despesa per la compra a proveïdors (-)
<hr/>
Impacte econòmic directe (valor afegit)

Quan es parla de la despesa per la compra a proveïdors, s'està fent referència a les anomenades compres intermèdies del *gràfic 4.10*. El valor obtingut d'aquesta resta s'anomena valor afegit i, en aquest cas, és l'impacte econòmic directe.

Quan un beneficiari d'una despesa directa feta pels passatgers, tripulants i vaixells, ha de dur a terme una compra intermèdia als seus proveïdors, els quals, també, segurament, hauran d'efectuar altres compres a altres indústries o negocis, generant, per tant, un altre valor afegit i creant el que s'anomena una cadena de valors. D'aquesta manera, l'impacte econòmic indirecte es pot definir com la suma de valors afegits que es genera a partir de les compres intermèdies que hi ha en la cadena de valors. El *gràfic* següent explica tot aquest procés.



Gràfic 4.10. Origen de l' impacte econòmic directe i indirecte

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: 25 setembre 2001]. Disponible a: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/report_en.pdf.

Com ja s'ha comentat breument en el capítol 2.3., s'ha de tractar de forma diferent el que són les despeses per part d'un turista provinent d'un creuer, del d'un prototip estàndard de turista. Les raons són bàsicament dues, la primera és que un creuerista disposa en el vaixell de tot el que seria el servei d'hosteleria i restauració i, per tant, durant la jornada que passi, en una destinació concreta, les seves despeses solen anar molt encaminades a altres tipus de productes que se li ofereixin. Segon, tal i com s'ha comentat anteriorment, el turista de creuer sol fer una despesa diferent, segons si està en un *call port* o un *home port*, on el turista sol estar més temps en el que seria la zona propera al port, amb la possibilitat, fins i tot, que hi faci nit, sent, per tant, la despesa a realitzar molt superior que la duta a terme en un *call port*.

Com que Palamós és un *call port*, s'aplicarà les dades referides a les despeses dutes a terme en aquest tipus de ports. Segons l'informe *Tourist facilities in ports*, un 75% dels creueristes sol baixar durant l'escala en un port, sent un 65% d'aquests els que participen en excursions organitzades. A més a més, es calcula que al voltant d'un 80% contracta l'excursió en el propi creuer, mentre que un 20% ho fa un cop a terra. Com ja s'ha comentat en el capítol 4.1.2., les excursions contractades a través del

primer mètode tenen un preu més elevat, al voltant d'un 50%, ja que les companyies augmenten els preus per treure'n un benefici. Tenint en compte aquests factors, s'elabora la taula següent:

DESPESES DIRECTES DELS PASSATGERS EN UN PORT CALL			
Categoria	Participa en una excursió organitzada	No participa en una excursió organitzada	Mitjana
Excursions i entrades	30 € (46%)	10 € (20%)	23 € (38%)
Menjar i begudes	10 € (15%)	10 € (20%)	10 € (17%)
De compres	15 € (23%)	15 € (30%)	15 € (25%)
Transport	0 €	5 € (10%)	2 € (4%)
Taxes portuàries	5 € (8%)	5 € (10%)	5 € (8%)
Altres	5 € (8%)	5 € (10%)	5 € (8%)
TOTAL	65 € (100%)	50 € (100%)	60 € (100%)

Taula 4.4. **Despeses directes dutes a terme pels passatgers que desembarquen en un call port**

Font: Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: 25 setembre 2001]. Disponible a: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/report_en.pdf.

Evidentment, la mitjana de despesa per passatger s'acosta més al que gasten els qui participen en excursions, que solen ser més nombrosos. D'altra banda, en el propi *Tourist facilities in ports* ja s'assegura que, depenent de l'estudi, les quantitats mitjanes solen vorejar entre els 50 i els 70 €. De fet, en el nostre cas, la quantitat mitjana de 60 € s'apropa molt als 61,5 € que s'ha dit que s'obtenen a partir de les xifres proporcionades per la ECC. Seguint amb més dades de la taula anterior, els 10 € per excursions i entrades als turistes que no participen en organitzades, surten dels preus que paguen per a atraccions turístiques com puguin ser museus o edificis històrics. En el cas del transports, també s'observa diferències, perquè els qui participen en excursions organitzades, el preu ja hi va inclòs.

Pel que fa a les despeses que realitzen els tripulants (de mitjana es calcula que en un creuer n'hi ha 1 per cada 3 passatgers), el valor mitjà que es dona és de 25 €. Destacar el fet que el propi informe assegura que hi ha nombrosos estudis que proposen quantitats molt diverses, cosa que demostra la complexitat de determinar tal valor. Es calcula que un 50% dels tripulants desembarquen durant l'estada a port. A més a més, en aquest cas, no es distingeix entre *call ports* i *home ports*, tot i que sí que es veritat que, en el segon cas, seria possible una major despesa pel simple fet que l'estada sol ser més llarga. D'aquests 25 €, es fa la següent divisió: 12,5 € per

anar de compres (50%), 10 € per a menjar i begudes (40%), i 2,5 € per a transport (10%).

A continuació es presenta quines serien les despeses per tripulants i passatgers que es van produir durant l'any 2009 al port de Palamós (el millor a falta de confirmar les dades de 2011) tenint en compte aquestes dades que s'acaben d'esmentar. Per fer el còmput de tripulants i passatgers que es queden a Palamós o participen en excursions organitzades, es donaran com bones les dades fetes públiques per Ports de la Generalitat d'aquell any (vegeu capítol 4.1.3.), segons les quals, 16.244 turistes es van quedar al municipi i 8.922 van participar en excursions. De fet, l'estudi recomana disposar de les dades de camp que es tinguin.

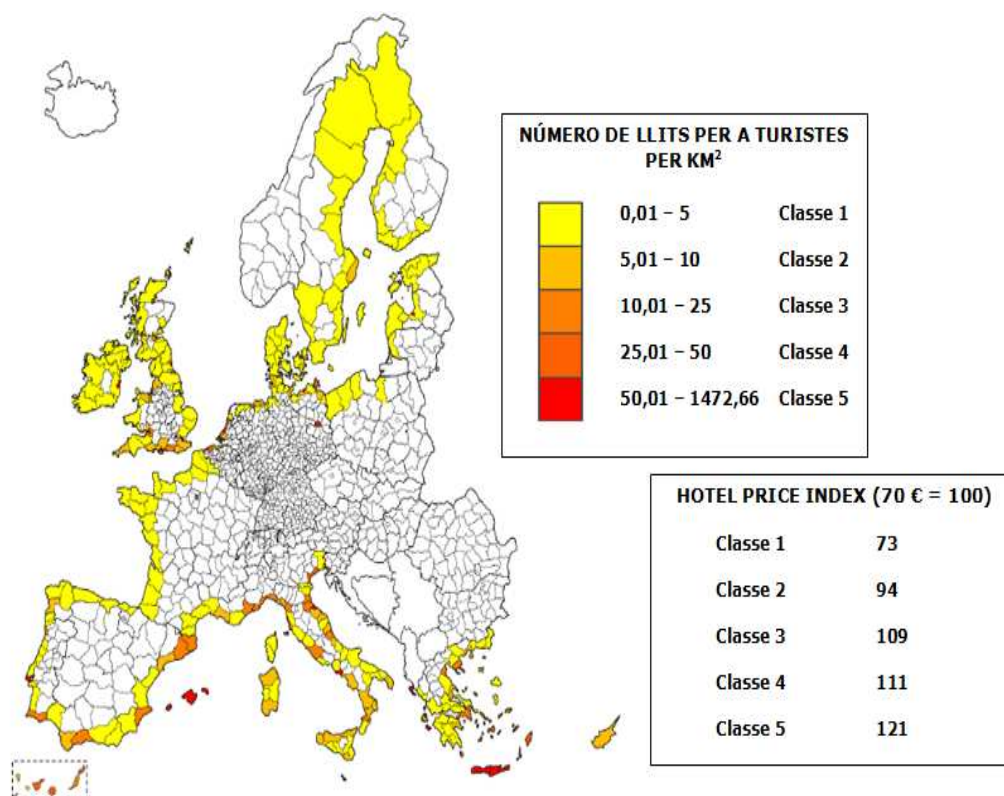
DESPESA APROXIMADA DE TRIPULANTS I PASSATGERS AL PORT DE PALAMÓS				
Categoria	Tipus de visita	Preu mig	Participants	Despesa
Passatger	Excursió organitzada	65 €	8.922	579.930 €
	Excursió no organitzada (Palamós)	50 €	16.244	812.200 €
Tripulació	-	25 €	6.777 (50%)	169.425 €
				1.561.555 €

Taula 4.5. **Despesa aproximada dels passatgers i tripulants que van venir a Palamós durant l'any 2009**
Font Elaborat per l'autor.

L'informe proposa dos factors per aproximar-nos molt més a les despeses reals. El primer factor es basa en el fet que les despeses no seran les mateixes per part del turista en totes i cadascuna de les destinacions, sinó que, segons quina sigui aquesta, variarà. Una regió que sigui molt popular com a destinació turística, els seus hotels, restaurants o botigues tendiran a ser més cars, perquè la demanda augmenta els preus. A més a més, la durada de la visita i l'oferta d'oportunitats, de què disposi el turista per gastar, tendeixen a ser proporcionals a la popularitat de la zona on es trobi. El factor que té en compte aquest comportament és l'anomenat *regional pricing factor*, i s'aplica tant a creueristes, com a tripulants.

Per tal de posar valor a aquest factor, resulta necessari trobar el Hotel Price Index. Primer de tot es calcula el nombre de llits per a turistes d'una regió, dada que es recollida per Eurostat (2006), i es divideix per la superfície de la regió. D'aquesta manera s'obtenen el nombre de llits per a turistes per cada km². A partir dels resultats se n'elaboren cinc classes, sent la cinquena la que té un major *regional pricing factor*.

A continuació, s'agafa una mostra d'hotels de cada regió per tal de trobar el preu mig d'una habitació, comprovant-se que les regions amb més llits també són les més cares. Al preu mig de totes les habitacions de les regions presents en la mostra (70 €) se li va donar el valor 100 i, per tant, el HPI s'expressa de la forma següent: $100 \pm x\%$.



Mapa 4.2. Número de llits per a turistes per km² i l'escala Hotel Price Index

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *The economic factor*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: 25 setembre 2001]. Disponible a: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/economic_factor_en.pdf

El segon factor té en compte la localització dels atractius turístics respecte al port per tal de determinar on es produeix la despesa i el conseqüent impacte econòmic. En molts casos, els emplaçaments turístics poden estar situats lluny de la zona portuària. Un exemple és Civitavecchia, que bàsicament serveix com a port d'entrada de Roma. El factor que té en compte aquest fenomen és l'*impact allocation factor*, que es podrà aplicar tant pel que fa a la despesa de la tripulació com la dels turistes.

Pel que fa als creueristes, hi haurà una destinació principal i una o més de secundàries. Un element clau és saber la distància des de cadascuna d'aquestes destinacions fins al port, ja que, només si és inferior a 15 km., es pot considerar que està dintre de la seva àrea d'influència. Un cop establertes les destinacions i les seves distàncies, és necessari saber quin percentatge de creueristes es queda dintre

d'aquesta àrea d'influència. En el cas dels tripulants, com que es considera que disposen de menys temps per dur a terme les seves compres, es quedaran dintre de l'àrea d'influència del port o, com a molt, a una distància que no superi l'hora.

Per tal de fer un resum de com afecten aquest dos factors, el *regional pricing factor* i el *impact allocation factor*, al port de Palamós, s'ha elaborat la taula següent. En el cas dels passatgers, tal i com s'ha vingut comentant, s'ha determinat Palamós com a destinació principal, una destinació secundària (1) que seria Barcelona, ja que acull el 67% dels turistes que fan excursions, i una destinació secundària (2) que serien la resta de destinacions que es troben pràcticament totes al Baix i Alt Empordà. Pel que fa al HPI, s'ha agafat, a partir del *mapa 4.11.*, el de la classe 3.

DETERMINACIÓ DELS FACTORS DE CORRECCIÓ DE LES DESPESES A PALAMÓS					
Categoria	Destinació principal	Destinació secundària (1)	Destinació secundària (2)	Percentatge a l'àrea del port	HPI
Passatge	Palamós (<15 km.)	Barcelona (120 km.)	Alt i Baix Empordà (15 - 85 km.)	65%	109
Tripulant	Palamós (<10 min.)	-	-	100%	109

Taula 4.6. Determinació dels factors *regional pricing factor* (HPI) i *impact allocation factor* (percentatge a l'àrea del port) al port de Palamós l'any 2009
Font: Elaborat per l'autor

En el cas del nostre càlcul, no caldrà que s'apliqui el factor de *impact allocation factor*, ja que es considera que els qui no van fer una excursió (vegeu *taula 4.5.*), de la mateixa manera que la tripulació, es van quedar a la destinació principal, Palamós, que es l'única que es troba en un radi menor de 15 km. respecte el port. Així doncs, només s'aplicarà el factor HPI. A la taula següent també s'introdueix la despesa duta a terme pels vaixells, que s'agafarà de la facturació proporcionada per Ports de la Generalitat¹⁸ (com que aquesta dada és real, no se li aplicarà cap factor de correcció).

¹⁸ En l'informe també es proposa una forma de calcular la despesa que efectua el vaixell en un port pels serveis que utilitza (pràctic, amarradors, remolc, drets portuaris, gestió de maletes, aprovisionament d'aigua, recollida de deixalles i drets de fars). S'hi diu que, per obtenir-la, es multipliqui, en el cas d'un *port call*, el nombre de passatgers per 6, i 24 en el cas d'un *home port*. Aquesta fórmula no té en compte serveis com la recollida de deixalles o l'aprovisionament d'aigua, ja que no es produeixen en tots els ports. A més a més, les taxes sobre el passatge ja es tenen en compte en les despeses dels passatgers (vegeu

INGRESSOS DIRECTES GRÀCIES A L'ACTIVITAT CREUERÍSTICA A PALAMÓS (ANY 2009)								
Categoria		Despesa	HPI	Despesa corregida (1)	Correcció pel nivell de preus	Despesa corregida (2)	Despesa a Palamós	Despesa total
Passatger	Amb excursió	579.930 €	109	632.123,7 €	0,92	581.553,81 €	-	1.727.898,07 €
	Sense excursió (Palamós)	812.200 €		885.298 €		814.474,16 €	984.373,55 €	
Tripulant		169.425 €		184.673,25 €		169.899,39 €		
Vaixell		161.970,71 €	-	-	-	161.970,71 €	-	

Taula 4.7. Ingressos obtinguts a Palamós i la resta de zones turístiques l'any 2009
Font: Elaborat per l'autor

Com es pot veure en la taula anterior, hi ha la correcció a través del HPI de la qual s'obté la despesa corregida (1), i una despesa corregida (2) que es fa a través de la correcció pel nivell de preus. Aquesta correcció s'aplica perquè el nivell de preus de cada país influeix en el comportament pel que fa a despeses. Per saber el seu valor es pot consultar les taules que facilita l'Eurostat i que l'informe posa a la nostra disposició, sent en el cas d'Espanya una correcció a la baixa de 92 (la correcció nul·la és 100).

Els ingressos directes que es van obtenir l'any 2009 van ser d'1,73 milions d'euros, dels quals uns 984 mil es van quedar a Palamós provinents de les despeses dels turistes i els tripulants. La resta, o els va ingressar la comunitat portuària o va anar a parar als destins fora de l'àrea pròxima del port, en aquest cas, especialment, Barcelona. Per tenir una anàlisi més acurada de com es van repartir els ingressos a Palamós, es podria agafar els percentatges de la *taula 4.4.* corresponents als passatgers que no van fer excursions. En el cas dels tripulants, també s'utilitzarà el mateix mètode a través del repartiment de les seves despeses comentat anteriorment.

taula 4.4.). Per tant, s'agafa com a aproximació la dada de facturació de Ports de la Generalitat, tot i que les taxes del passatge es repetirien dos cops.

INGRESSOS PER PARTIDES A PALAMÓS (2009)						
Categoria	Ingressos a Palamós	Menjar i begudes	De compres	Visites i entrades	Transport	Altres
Passatgers	814.474,16 €	162.894,83 €	244.342,25 €	162.894,83 €	81.447,42 €	162.894,83 €
Tripulants	169.899,39 €	67.959,76 €	84.949,70 €	-	6.989,93 €	-
TOTAL	984.373,55 €	230.854,56 €	325.327,61 €	162.894,83 €	98.437,35 €	162.894,83 €

Taula 4.8. Ingressos obtinguts a Palamós en diferents partides (any 2009)
Font: Elaborat per l'autor

Totes aquestes xifres presenten força similitud amb les que en el seu moment va facilitar Ports de la Generalitat als mitjans de comunicació, que utilitzava el mateix mètode de càlcul proposat en el *Tourist facilities in ports*. Ara bé, segons aquest mateix informe, aquesta és la despesa directa duta a terme pels passatgers, tripulants i vaixells, però no és el que s'ha anomenat anteriorment el valor afegit o impacte econòmic directe (vegeu *gràfic 4.10.*). Així doncs, tal i com s'ha dit, hi ha un impacte econòmic directe i un d'indirecte, que és molt més difícil de quantificar, però el primer es pot extreure a partir dels ingressos directes obtinguts.

En l'estudi s'aclareix que el valor afegit per cada euro invertit és diferent segons cada indústria i l'Estat de la UE de què es tracti ja que hi ha diferents nivells de preus, salaris i producció industrial. Per aquest motiu es van crear les taules de *Input - Output* de la OCDE, que ens indiquen el valor afegit que obté cada indústria a cada país de la UE. D'aquesta manera, s'obté uns percentatges que ens permeten calcular el valor afegit a través dels ingressos directes. En el cas de Palamós, el percentatge s'ha obtingut a través de l'exemple de Barcelona que utilitza l'estudi, sent en aquest cas d'un 51,37%.

VALOR AFEGIT DE L'ACTIVITAT CREUERÍSTICA A PALAMÓS (2009)		
Ubicació	Ingressos directes	Valor afegit
Palamós	984.373,55 €	505.673,72 €
Altres	581.553,81 €	2987744,19 €
TOTAL	1.565.927,36 € (passatgers i tripulants)	804.416,88 €

Taula 4.9. Valor afegit obtingut a través de les despeses de tripulants i passatgers a Palamós i la resta de destinacions turístiques (2009)
Font: Elaborat per l'autor

Tots aquests càlculs han estat realitzats seguint el mètode del *Tourist facilities in ports*, a través del qual també s'han suposat algunes dades com són la despesa efectuada per persona. A més a més, com ja s'ha dit, és el mateix mètode que va utilitzar Ports de la Generalitat per presentar les xifres de l'impacte econòmic de l'activitat creuerística aquell any 2009. No obstant això, si es consulta l'informe de les enquestes citat en el capítol 4.1.3., resulta que hi ha una sèrie de preguntes de caire econòmic a través de les quals es demana als turistes que valorin les compres que han pogut dur a terme i quina ha estat la despesa per partides que han dut a terme.

Pel que fa la valoració de les compres, els turistes que es van quedar a Palamós les puntuen amb una mitjana de 4,17 sobre 5, mentre que els qui van marxar d'excursió ho fan amb una nota de 3,67. Els dos tipus de visitants donen la nota més baixa a la relació qualitat preu. En el cas dels qui fan excursions, destaca la baixa qualificació que atorguen als horaris d'obertura, en comparació amb els qui es queden a Palamós (3,63 vs 4,33). Aquest últim aspecte podria ser pel fet que Palamós ha sabut adaptar-se, a través de campanyes de conscienciació, als horaris dels creuers, els quals solen arribar cap a les 8 del matí per marxar al voltant de les 6 de la tarda.

Com s'ha dit anteriorment, als turistes se'ls pregunta quina és la despesa econòmica per partides que han dut a terme. Resulta que els valors obtinguts són molt més baixos que no pas els que un pot extreure de l'anàlisi global del *Tourist facilities in ports*, que són els que es van utilitzar per presentar les dades econòmiques d'aquell any. Així doncs, per als turistes que es queden a Palamós surt una mitjana de 11,30 €, mentre que els qui van d'excursió el valor que surt és de 19,69 €. Per tant, si s'agafen aquestes xifres de despesa, els ingressos directes obtinguts i el valor afegit són molt més baixos que els calculats anteriorment. En el quadre següent es mostra quins serien els nous valors obtinguts.

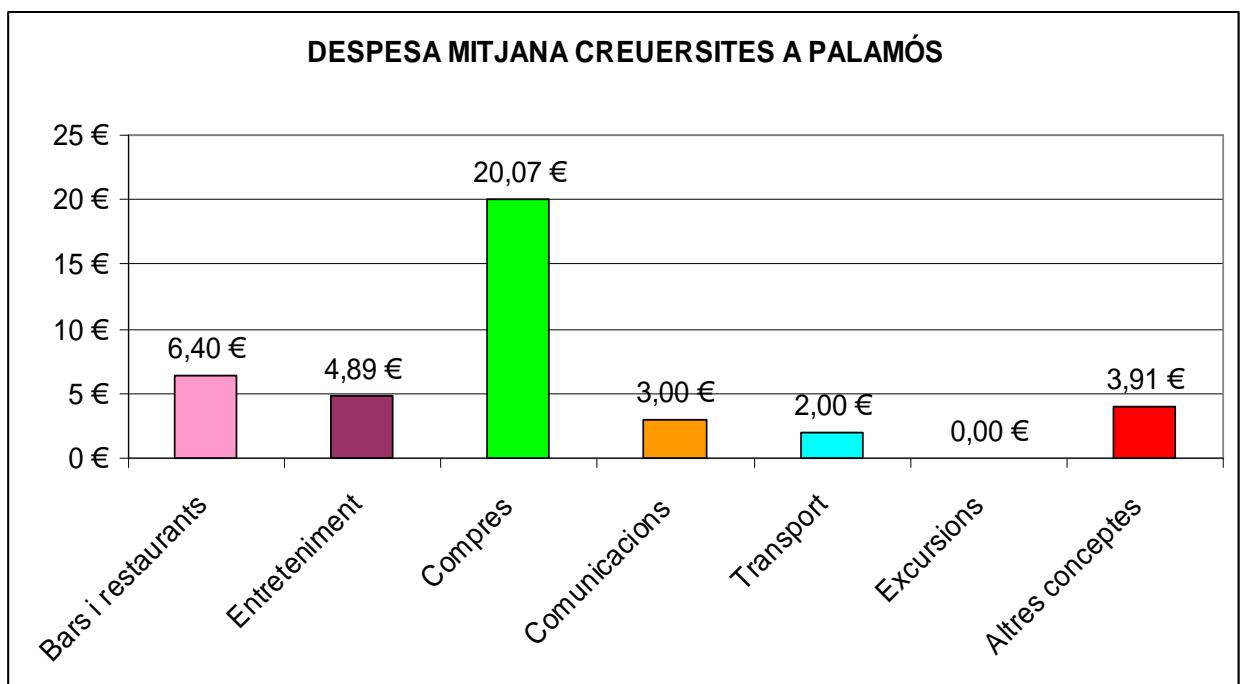
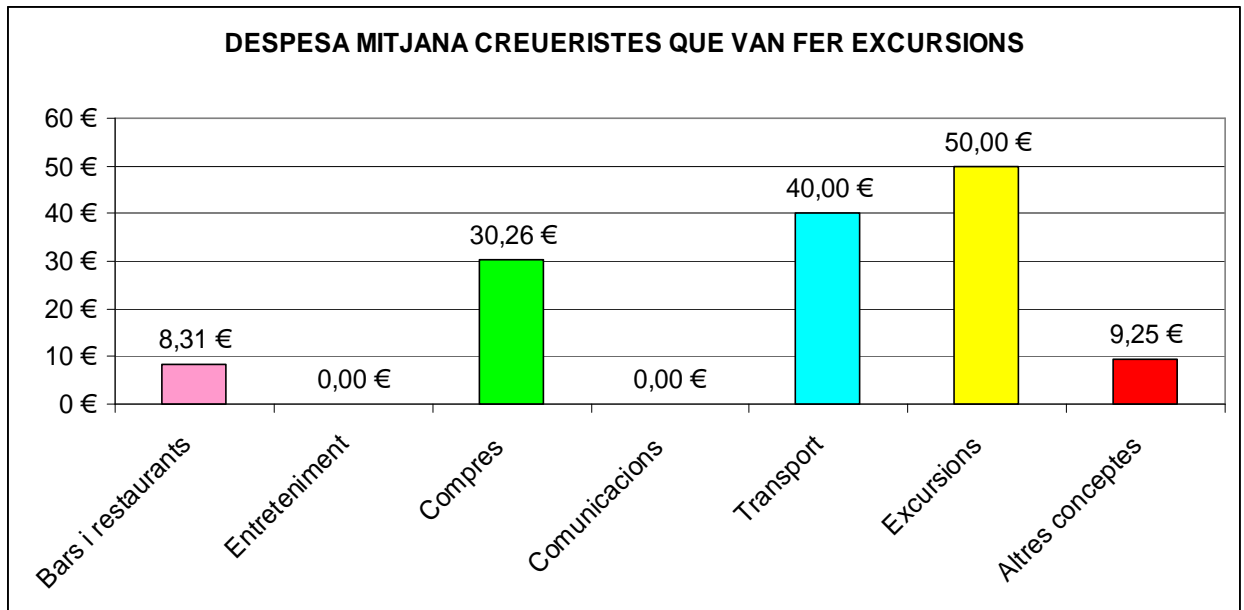
INGRESSOS I VALOR AFEGIT PER L'ACTIVITAT CREUERÍSTICA AL PORT DE PALAMÓS (DADES ENQUESTA CREUERISTES, ANY 2009)				
Categoria	Despesa per persona	Participants	Ingressos directes	Valor afegit
Passatgers amb excursió	19,69 €	8.922	175.674,18 €	90.243,83 €
Passatgers sense excursió (Palamós)	11,30 €	16.244	183.557,20 €	94.293,33 €

Taula 4.10. Ingressos i valor afegit obtingut de l'activitat creuerística a Palamós a partir de les dades de despesa per persona obtingudes de les enquestes als creueristes (any 2009)

Font: Elaborat per l'autor

Com es pot comprovar, s'ha mantingut el nombre de persones que van participar en cadascuna de les dues activitats i únicament s'ha modificat la despesa mitjana per persona. Evidentment, en aquest cas, no cal aplicar els factors correctors perquè són valors obtinguts a peu de carrer. En l'enquesta no es fa cap referència al fet que s'hagin fet preguntes als tripulants. Així doncs, els ingressos directes a través dels passatgers amb excursió serien, en aquest cas, de 175.674,18 €, mentre que amb les dades anteriors obteníem uns de més de 581 mil euros. Pel que fa als que s'obtenen a Palamós, serien de 183.557,20 €, xifra molt inferior als gairebé 815 mil que s'obtenien amb les dades anteriors (vegeu *taula 4.7.*).

Si es continua donant com a bones les anteriors xifres de despesa dels tripulants i la dels vaixells, s'obtindria un ingrés per l'estada dels creuers total de **678.143,82 €**, una xifra molt inferior als més de 1,73 milions d'euros obtinguts en la *taula 4.17.* Els dos gràfics següents mostren com es desglossen per partides les despeses mitjanes dels creueristes, segons les enquestes dutes a terme. En l'informe es destaca el fet que només dues persones de les que no es van quedar a Palamós van declarar haver tingut despeses en transport i excursions, per tant, el valor mig d'aquestes partides podria ser poc fiable. Tot i que la despesa mitjana en bars i restaurants també es baixa, aquesta ha estat l'activitat on hi ha hagut més gent que ha donat resposta pel que fa a la despesa amb 236 de les 359 persones enquestades.



Gràfic 4.11. Despesa mitjana per partides dels creueristes que es van quedar a Palamós (abaix) i els que van fer excursions (a dalt) l'any 2009

Font: Q-Global. *Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009)* [arxiu pdf]: Visitants a Palamós
 Q-Global. *Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009)* [arxiu pdf]: Visitants que han realitzat excursions.

Si donem per bones les dades econòmiques d'aquesta estadística, està clar que els ingressos que van aportar els turistes a Palamós, en bars, restaurants, botigues, etc, van ser força discrets. I és que, amb aquesta estadística, es pot veure un dels factors que l'estudi *Tourist facilities in ports* no té en compte a l'hora d'establir les mitjanes de despeses dels creueristes: el seu poder adquisitiu. La companyia més important del

port de Palamós, Thomson Cruises, la qual l'any 2009 va aportar el 57,4%¹⁹ dels passatgers, ofereix un creuer de 7 nits (Palma de Mallorca, Propriano, Roma, Livorno, Cannes, Palamós, Palma de Mallorca), sense vol i amb cabina per a dues persones, que, l'any 2012, costaria una mitjana de 722,5 lliures (830 €) per persona. També s'ofereix un altre creuer amb les mateixes condicions i un altre recorregut (Palma de Mallorca, Trapani, Nàpols, Roma, Calvi, Palamós, Palma de Mallorca) que pujaria fins a les 1000 lliures (1149 €) de mitjana per persona.

Amb aquests preus i durades, el primer creuer esmentat costaria uns 119 € la nit, mentre que el segon, uns 164 €. Aquest fet es posa de relleu a les dades de la *taula 3.24.*: aquesta companyia ofereix creuers amb preus que estarien dintre del rang esmentat en el capítol 2.1. de la classe *contemporary* i a la part baixa del *premium*. Per tant, no són turistes amb un alt poder adquisitiu, a diferència dels vaixells de categoria *luxury* de poca capacitat com puguin ser els de Sea Cloud Cruises o Compagnie du Ponant.

A més a més, com ja s'ha dit també en l'anàlisi de l'estudi *Tourist facilities in ports*, no és el mateix el que gasta un passatger en una destinació que en una altra. Normalment, el turista es gastarà més diners en una destinació turística de primer ordre i està clar que, per exemple, en els recorreguts de Thomson Cruises apareixen destinacions molt atractives com són Roma, Cannes o Palma de Mallorca. Destacar també que, a la pàgina web de Thomson Cruises, es poden consultar els preus aproximats de les excursions que ofereixen a Palamós, les quals oscil·len entre les 19 lliures (14 €) i les 46 lliures (53 €), preus que resulten ser força més econòmics que els supòsits anteriors.

Amb totes aquestes dades que s'acaben de desglossar en aquest capítol, queda clar que el turisme aporta una contribució econòmica que en la seva major part es queda a Palamós. No obstant això, a la llum dels resultats i contradiccions dels estudis econòmics presentats anteriorment, no queda gaire clar que aquesta arribada de turistes resulti realment important per a la població i els seus negocis, i, més aviat, es podria dir que es limita a ser una petita contribució a l'economia del dia que arriba un creuer. De fet, aquest és el sentir general de força comerciants, tal i com va expressar, l'estiu de l'any 2011, el vicepresident de l'associació de comerciants de Palamós, FECOTUR, Lluís Figueres. Segons les seves paraules, l'impacte econòmic dels creuers no és gaire rellevant, ja que els creueristes no es queden gaire pel poble i

¹⁹ L'any 2009 el nombre de passatgers aportats per aquesta companyia va ser relativament baix, perquè en van venir d'altres, de gran capacitat, però normalment el percentatge supera el 80% (vegeu *taula 3.22.*).

gasten més aviat poc. El que també, però, resulta evident, és que l'arribada d'aquests turistes permet donar a conèixer el poble i la regió perquè, en un futur, hi tornin per fer-hi estada²⁰.

4.3. ELS REPTES DE FUTUR DEL PORT DE PALAMÓS COM A DESTÍ CREUERÍSTIC

4.3.1. LA SATURACIÓ DEL PORT I LES POSSIBLES ALTERNATIVES

Quan es parla de reptes de futur del port de Palamós com a destí creuerístic, és evident que s'ha de fer referència i tenir en compte el tràfic de mercaderies que també rep el port. En un port com aquest, on els dos tipus de tràfic és mesclen cada cop més, els vaixells de gran capacitat per a passatgers només poden amarrar al moll Comercial, la qual cosa genera un dels possibles conflictes: la saturació de les instal·lacions.

Com ja s'ha pogut comprovar en el capítol 1.2., el port de Palamós ha viscut en els darrers 50 anys envoltat de fortes polèmiques pel que fa la seva utilització. El fet que sorgissin noves activitats, com ara la nàutica d'esbarjo o la pesca, va provocar desavinences entre els diversos sectors implicats en relació a quin havia de ser l'espai per a cadascun d'ells. El tràfic de mercaderies, que, fins als anys 60, havia estat, amb alts i baixos, el sector més important del port, va veure com, de mica en mica, els nous interessos comercials sorgits ocupaven més espais al port.

Finalment, als anys 80, es va aconseguir arribar a una solució, que és la que s'ha mantingut fins ara, tot i algunes desavinences que encara puguin haver-hi. El tràfic de mercaderies va disposar d'un moll nou on únicament s'hi realitzarien operacions d'aquest tipus i que, a més a més, quedaria força allunyat del nucli poblacional. Tot i això, aquest tipus de tràfic està envoltat en la polèmica, ja que sovint sorgeixen queixes per molèsties que algunes mercaderies polsoses (barita), o amb fortes olors (estella de fusta), causen en dies determinats.

En aquest sentit, hi ha un document acordat entre Ports de la Generalitat i l'Ajuntament de Palamós on es regula aspectes com l'estiba, desestiba, càrrega i descàrrega, l'ocupació de la superfície descoberta en el moll comercial, o el transport de les mercaderies. Unes regulacions que estableixen condicions meteorològiques a partir de

²⁰ Tal i com s'ha comentat en el capítol 2.3., segons l'enquesta de la CLIA, un 80% dels passatgers enquestats considera que els creuers són una bona forma de conèixer una zona i decidir si hi tornarà.

les quals s'hauran d'aturar les operacions, o dies de la temporada d'estiu en què no es podrà dur a terme cap operació portuària, amb determinada mercaderia. No obstant això, depenent de factors com ara la situació econòmica, o el greuge que suposaria per al port aturar tràfics de determinat tipus de mercaderia, es fa excepcions, com les que s'han produït aquest darrer estiu.

Aquesta situació afecta el tràfic de mercaderies i provoca l'encariment de les operacions, perquè, per exemple, en algunes ocasions, s'ha de dur a terme treballs durant la nit, cosa que evidentment augmenta el cost. A més a més, molts cops, no es valora la importància que té, per a Palamós i la demarcació de Girona, el tràfic de mercaderies del port, del qual depenen moltes indústries, com ara les que fan encenalls de fusta a partir de la neteja de boscos. Com ja s'ha dit en el capítol 4.2.1., aquest tràfic no tan sols genera uns beneficis més elevats que el tràfic de creuers, sinó que també manté molts negocis de la comunitat portuària, la qual proporciona al voltant d'uns 50 llocs de treball de forma directa (transportistes, consignataris, serveis portuaris, estibadors, etc.) i uns 100 d'eventuals.



Figura 4.10. En primer terme, el Club Nàutic Costa Brava i el moll pesquer, i, al fons, el mercant Rose Brook descarregant ciment (setembre 2011)
Font: Fotografia de l'autor

Tot i això, el cert és que el port de Palamós va arribar a situar-se com a tercer de Catalunya en tràfic de mercaderies abans que la crisi l'afectés greument (vegeu *gràfic 1.2.*). No obstant això, l'arribada habitual de creuers al port ha tret espai i disponibilitat

de dates als mercants. Els primers anys de l'activitat creuerística, la majoria de vaixells eren més aviat petits, per la qual cosa podien ser amarrats al moll de Ponent, on poden atracar vaixells de fins a 150 metres, sense impedir que es mantingués el tràfic de mercaderies.

En els darrers anys, però, tal i com es pot veure en el *gràfic 3.9.*, l'eslora i, per tant, la capacitat dels creuers ha anat en augment, fet que ha provocat que cada cop siguin més els que ocupen l'espai que fins llavors era exclusivament per als mercants. A més a més, la decisió l'any 2008 de construir la terminal de creuers al moll Comercial és una mostra clara que el tràfic en aquesta instal·lació va en perspectives d'augment. Aquesta situació suposa greus inconvenients per al tràfic de mercaderies ja que, quan hi ha un creuer, no es pot ocupar el moll comercial perquè, encara que el mercant per eslora hi càpiga, les operacions estaran molt limitades²¹ per tal de no molestar els passatgers del creuer amb el tràfic de camions i les operacions de càrrega i descàrrega²².

Els creuers solen reservar amb un temps d'antelació que va d'un a dos anys, fet que dificulta la planificació perquè suposa tenir uns dies ocupats el moll. Així doncs, ja l'any 2009, de les 32 escales de creuers que hi va haver, 22 van amarrar al moll comercial, això suposa 21 dies (una dia van coincidir 2 vaixells) entre maig i octubre en què el moll es pot dir que no es va poder utilitzar per dur a terme operacions comercials. Si bé és veritat que 21 dies no són gaires, també s'ha de tenir en compte la manera com estan repartits i el temps de què es disposa entre escala i escala.

Mentre que un creuer sol, pràcticament sempre, arribar i marxar al mateix dia, un mercant pot haver d'estar al port des d'un dia fins a més d'una setmana. A més a més, s'ha de comptar que les operacions de càrrega i descàrrega poden estar subjectes a endarreriments sobre el temps previst o que es vegin dificultades per les condicions meteorològiques. Aquell any 2009, entre els mesos de maig i octubre, van venir fins a 20 mercants al port, però, cal tenir en compte, que el nivell de tràfic ha baixat molt arran de la crisi i que, per exemple, l'any 2007 el número d'escales en aquell període de l'any va ser de 56.

Si s'agafa les dades de l'any 2009, es pot comprovar com els 20 mercants que van estar a Palamós entre maig i octubre van ocupar el moll un total de 79 dies, és a dir, una mitjana de gairebé 4 dies per vaixell. Per tant, tenint en compte que durant 11 dies

²¹ Des de l'autoritat portuària s'estan duent a terme inversions per tal d'intentar compatibilitzar les dues activitats portuàries.

²² Per veure detalls de les instal·lacions del port de Palamós consulteu la figura 1.12 i la taula 1.1.

van coincidir un creuer i un mercant (en les mateixes hores o no), el total de dies que el moll va estar ocupat va ser de 89, és a dir, gairebé la meitat dels 183 que hi ha en aquest període. Ara bé, s'ha de tenir en compte que aquesta va ser una temporada molt negativa per als mercants i que si, per exemple, s'agafessin les dades de l'any anterior en el mateix període, comprovaríem que el moll comercial va estar ocupat durant 105 dies per aquest tipus de vaixells, més d'un 55% del total.

Per tant, sembla evident, que, si els primers problemes de saturació no han sorgit, ha estat per la forta davallada que hi hagut en el tràfic de mercants, però, quan aquest es recuperi en els propers anys, unes xifres similars a les que hi havia abans de la crisi (vegeu *gràfic 1.2*), començarà a haver-hi problemes reals per donar resposta a tota la demanda. Aquesta situació pot provocar la pèrdua de determinats tràfics de mercaderies que, en vistes de la situació, decideixin apostar per ports amb més llibertat de dies, i facilitats per dur a terme les operacions.



Figura 4.11. El creuer Thomson Dream al port de Palamós i, al moll Comercial, pasta de paper procedent de Xile descarregada recentment (setembre 2011)

Font: Radio Palamós. Avantpenúltima escala del Thomson Dream. A: *Radio Palamós* [en línia]. 30 setembre 2011 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mQ60ev>>

Per evitar això, sembla que només hi ha dues sortides. La primera seria ampliar o, més ben dit, dotar el port d'una nova infraestructura, o moll, per tal de separar els dos tipus de tràfic. Aquesta postura podria ser que cada cop fos més defensada des de diverses institucions per tal de poder seguir potenciant els dos tràfics sense haver de fer "sacrificis". Tot i això, ara mateix aquest projecte ni tan sols està recollit en el Pla de

Ports de Catalunya 2007 - 2015 i el seu cost seria molt elevat, entre altres aspectes, pel gran calat del port de Palamós, fins als 20 metres, cosa que dificulta el procés de creació de noves infraestructures. A més a més, s'hauria de valorar, encara més ara en temps de crisi, la rendibilitat de dur a terme una infraestructura com aquesta, sabent que la facturació del tràfic de creuers no cobreix obres d'aquesta magnitud, i que no està gens clar que el rendiment econòmic que obtingui la població per l'arribada de més creueristes compensi aquest esforç.

La segona opció que es podria plantejar seria racionalitzar el tràfic de creuers. Tornar, en part, al que eren els orígens d'aquest tipus de tràfic al port de Palamós apostant pels creuers de luxe, que fins a 150 metres poden amarrar al moll de Ponent, sense abandonar els de gran capacitat, però racionalitzant la seva arribada per tal d'evitar conflictes amb el tràfic de mercaderies. Actualment, el port està seguint l'estratègia, definida per l'informe *Tourist facilities in ports*, de convertir-se en *An individual tourist oriented destination*, on se centren tots els esforços perquè els turistes es quedin a Palamós o a la regió i s'inverteix en noves atraccions turístiques per tal d'atraure'ls. Malgrat això, aquest tipus de tràfic té com a contrapartida, segons el propi estudi, una baixada en la facturació per taxes portuàries perquè les grans companyies pressionen per tal d'abaixar-les ja que cada cop envien més vaixells i de més capacitat.

Per tant, l'objectiu seria, sense abandonar totament l'estratègia anterior, apostar per l'anomenada en el mateix informe *the exclusive/unique destination*. Aquest tipus de ports se centrarien en uns segments del mercat que busquen la singularitat, és a dir, infraestructures que no estiguin molt explotades i que, al mateix temps, siguin de fàcil accés a les principals destinacions turístiques. Això significaria apostar per un segment de mercat que aportaria menys creueristes (creuers de petita capacitat) però de més luxe i poder adquisitiu. Aquest tipus de mercat, combinat amb creuers de gran capacitat que, per exemple, no puguin disposar del port de Barcelona per la seva sobreexplotació, seria una altra possible aposta per al futur.

A tota aquesta problemàtica actual sobre la possible saturació del port i l'estratègia a seguir en el futur, s'hi afegeixen noves propostes de línies de tràfic. Com s'ha dit en el capítol 3.2.4., un dels objectius del Grup de Treball per a la Promoció del Port, creat l'any 2008, era tornar a disposar, entre d'altres projectes com ara el PIF, de la línia Palamós – Illes Balears, desapareguda l'any 1975. La idea era que la companyia Acciona - Trasmediterranea apostés per aquest tipus de tràfic i, de fet, un primer pas per aconseguir-ho va ser, en paraules del regidor de Desenvolupament Econòmic, Antoni Bachiller, la hibernació de 3 vaixells d'aquesta companyia a finals de 2008 i principis de 2009. De fet, un d'aquests vaixells, el Super-Fast Galícia, va ser famós

perquè la tarda de Sant Esteve, amarrat al moll de Ponent, va trencar amarres a causa d'un fort temporal i va acabar a la deriva després de produir-se un incendi a la sala de màquines. Finalment, després de moments de molta angoixa pel temporal, el ferri va ser remolcat al port de Tarragona.

La presència d'aquests tres ferris va aixecar molta polèmica per la imatge del municipi que donaven i perquè es posava en dubte que realment servís per a la creació de la futura línia de ferris. Fins i tot, la qüestió va motivar preguntes al Parlament des del grup de l'oposició, CIU, al Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, el qual va defensar la hibernada dels vaixells al port. Finalment, al mes de gener, Acciona - Trasmediterranea va decidir retirar el seus vaixells i, des de llavors, el projecte sembla estar en una línia morta. De fet, sabent que aquesta companyia no passa pel seu millor moment econòmic, es fa difícil pensar que, tal i com va reconèixer recentment l'alcaldeessa Teresa Ferrès, vulgui obrir una nova línia amb les illes Balears, quan ja n'hi ha una des de Barcelona.

Així doncs, mentre aquest projecte ha quedat totalment paralytitzat, a finals del mes de juny d'aquest any, va sorgir l'idea de crear una nova línia amb l'Alguer a través de la companyia Grimaldi Lines que estaria interessada en el projecte (vegeu capítol 3.2.7.). Aquesta nova línia, que finalment podria ser amb Itàlia en tenir un mercat més potencial, podria suposar l'ocupació del moll comercial, que disposa d'una rampa per a vaixells ro-ro, un cop per setmana, previsiblement els divendres. Sens dubte seria un pas més per afavorir una possible saturació del moll ja que, com a mínim, durant un dia a la setmana estaria parcialment o totalment ocupat.

A més a més, l'escala d'aquests ferris, que disposen alguns d'ells de més de 3.000 metres lineals de càrrega, suposaria l'arribada d'una quantitat enorme de camions. Suposant que cadascun d'ells faci 16 metres de llarg i que els metres lineals de càrrega siguin 3.000, això serien, en màxima càrrega, uns 180 camions. Per tant, faltaria veure com es rep per part de la població, i en especial des del sector turístic, que el port aculli un cop a la setmana un tràfic tan intens com aquest de camions que podria ocasionar greus problemes de congestió, no només en el propi port, sinó que fins i tot a les carreteres del municipi.

4.3.2. LA FUTURA MARCA CREUERS COSTA BRAVA

Un altre dels projectes de futur que s'ha començat a engendrar recentment és la creació de la futur marca Creuers Costa Brava a través de la qual es promocionaria el tràfic de creuers, tant en el port de Roses, com en el de Palamós. Des de l'any 2001, el port de Roses ha anat rebent creuers de forma esporàdica, l'últim dels quals va ser el de luxe The World (juny 2010), que durant un dia i mig va estar fondejat a la badia de Roses, amb 241 passatgers i 275 tripulants a bord. Destacar que aquest creuer disposa de 165 apartaments de compra o de lloguer gestionats a través de la companyia ResidenSea, Ltd.



Figura 4.12. El creuer The World fondejat a la badia de Roses el mes de juny de 2010

Font: Serrat, Lluís. Els passatgers del primer creuer que fa escala a Roses, baixant ahir a la tarda al port esportiu rosinc. A: *El Punt Avui* [en línia]. 22 juny 2010 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qTpXeb>>

Els creuers que arriben a Roses han de fondejar perquè el port no disposa de moll per a aquest tipus d'embarcacions. Tot i que és un projecte que fa anys que se'n ve parlant, la construcció d'un nou moll per encabir els creuers és, en paraules de l'actual president de Ports de la Generalitat, Damià Calvet, un projecte enterrat pel seu alt cost, uns 7 o 8 milions segons l'anterior alcaldessa Magda Casamitjana, i per l'afectació que podria tenir de l'entorn. Si a més hi afegim que, com ja s'ha dit anteriorment, una infraestructura portuària no se sustenta únicament amb el tràfic de creuers, caldrà analitzar profundament si la inversió surt rendible des d'un punt de vista dels ingressos turístics que se'n puguin treure.

A més a més, aquesta ampliació, recollida en el Pla Especial del Port de Roses de l'any 2008, haurà d'anar acompanyada d'una important tasca de dragatge, ja que

actualment la zona del port pesquer i esportiu té un calat menor de 6 metres, quan la fondària idònia per poder rebre els creuers de luxe de més de 100 metres és d'entre 10 i 11. Tot i això, es defensa la idoneïtat de la badia per acollir creuers fondejats, tal i com passa en alguns ports com ara el de Villefranche a la Riviera Francesa. El fet de fondejar, però, pot comportar problemes per ser una zona on el vent sol bufar fort durant moltes hores del dia. Aquesta situació pot ocasionar problemes no només a l'hora de fondejar, vigilant que l'àncora no garregi, sinó també, en paraules del consignatari palamosí René Matas, en el moment de pujar o baixar del creuer i transportar les persones en les barques llançadores (tenders).

Actualment, s'ha firmat un conveni per a la promoció del port de Roses com a destinació de creuers (vegeu capítol 3.2.6.), a través del qual, Roses ja ha participat en la Setrade Med i en la Cruise Shipping Miami. L'objectiu, tal i com també es defensa des de l'Ajuntament de Palamós, com des de la Cambra de Comerç, és complementar el port de Palamós com a destinació turística intentant atraure vaixells de luxe de petita capacitat. L'any 2011 no ha arribat cap creuer a Roses perquè, segons el president de Ports de la Generalitat, la promoció es va fer massa tard, mentre que per a l'any 2012, de moment, ja hi ha dues escales confirmades.

Tota aquesta campanya de promoció de ports com a destins de creuers ha estat duta a terme, per part de Ports de la Generalitat, també per al de Sant Carles de la Ràpita. Així doncs, segons l'ajuntament d'aquest municipi, els primers creuers podrien arribar-hi al 2013 a través de companyies nord-americanes amb vaixells d'una capacitat no superior als 450 passatgers que s'amarrarien al moll comercial. En aquest sentit, ja s'han dut a terme diverses iniciatives com ara la visita del port per part de diverses companyies navilieres i agències d'assistència als creuers a terra (setembre 2010), la promoció en les fires internacionals, i la previsió, per part de la Generalitat, d'habilitar una oficina de recepció als passatgers i un control duaner.

Fora de l'àmbit de gestió de Ports de la Generalitat, el port estatal de Tarragona està impulsant aquest tipus de tràfic que, des dels primers creuers l'any 1988, sempre ha estat força testimonial i que, de fet, havia perdut importància en els darrers anys a favor, per exemple, de Palamós (vegeu capítol 3.2.3.). Així doncs, després d'anys en què es van viure caigudes en les xifres de passatgers, el 2010 es va aconseguir tornar a recuperar els números positius i assolir la xifra de 3.148 passatgers, un 41,61% més que l'any anterior.

Per tal de promocionar el port, l'Ajuntament de Tarragona i l'Autoritat Portuària de Tarragona (APT) van firmar un conveni de compromisos l'any 2010, al qual si han

afegit posteriorment la Cambra de Comerç de Tarragona i el Patronat de Turisme de la Diputació de Tarragona. Ja a principis de 2011 es va finalitzar, prolongant el dic de Llevant, la construcció del nou moll de 1000 metres lineals destinat als creuers, una obra amb un cost de 6 milions d'euros que ve complementada amb un nou accés per carretera, una terminal de creuers amb oficines per a la recepció i atenció dels passatgers a nivell turístic i amb possibilitat d'acollir empreses de lloguer de vehicles, i una esplanada per a l'aparcament d'autobusos. La terminal de passatgers té un caràcter provisional i s'espera, que, amb l'augment futur del tràfic, arribi prou inversió privada per tal de consolidar-la. L'objectiu és arribar, en uns quants anys, a una xifra similar a la que actualment mou el port de Cartagena, uns 90 mil passatgers, i poder arribar a ser algun dia un *home port*.

4.3.3. PALAMÓS COM A HOME PORT

L'estiu de l'any 2011 es va anunciar la possibilitat que la connexió entre l'aeroport de Girona i el port de Palamós sigui una realitat. Aquesta és una vella aspiració per part d'alguns sectors per tal que Palamós es converteixi en *home port*. Segons va informar el director general de Transports i Mobilitat, Ricard Font, el Govern de Catalunya treballa, juntament amb els operadors interessats, amb l'objectiu de disposar d'una connexió per al pròxim mes de març. En la seva primera fase, l'objectiu seria transportar entre 100 i 150 passatgers, sempre i quan als operadors turístics els surti rendible i es parli amb Aena per tal de poder programar vols de passatgers que posteriorment hagin d'agafar un creuer.

No és el primer cop que sorgien idees des de la Generalitat per tal de dur a terme aquest projecte, però sí que era la primera vegada que es concretava una xifra de passatgers i una data en la qual es podria dur a terme un servei propi d'un *home port*. De moment aquest seria, com ja s'ha dit, un servei que pot ser assumit amb les actuals infraestructures per les petites quantitats de persones de què s'està parlant. No obstant, és evident que el port de Palamós, amb les infraestructures de què disposa no pot convertir-se en un port d'inici o de finalització de creuers, i sembla molt poc probable que, en un futur, es pugui apostar per aquesta via a no ser que sigui per a creuers molt petits.

Aquest tipus de port, en els qual els passatgers gasten de mitjana, segons l'estudi *Tourist facilities in ports*, uns 95 € ja que en moltes ocasions hi solen fer nit i l'estada sol ser més llarga que en un *call port*, necessiten d'unes instal·lacions que només els grans ports a nivell europeu són capaços d'assolir. Una xifra que demostra que el

negoci dels *home ports* pertany a un petit nombre d'instal·lacions portuàries és que els 10 primers ports d'aquest tipus de l'associació MedCruise acullen el 91,4% de passatgers que inicien o finalitzen un creuer (vegeu *taula 3.3*).

Per tal de fer-nos una idea de les instal·lacions necessàries per a aquest tipus de ports, el millor és agafar un exemple d'instal·lacions com ara les del port de Màlaga, que l'any 2009 va moure uns 487 mil creueristes dels quals 78 iniciaven o acabaven el seu creuer. Més que el volum de les instal·lacions, el que interessa es comprovar quins són els serveis que posen a la disposició, tant dels tripulants com, especialment, dels passatgers. Així doncs, a les dues terminals de què actualment disposa el port, hi ha instal·lacions per al *handling* i facturació de l'equipatge, zona de comerços, bars, canvi de divises i telèfons públics, oficines d'informació turística, zones d'espera, i àrees d'embarcament. Tot això complementat amb àrees per als taxis, autobusos, detectors de metalls, controls d'immigració i màquines de raig-X.

A més a més, s'ha de tenir en compte els serveis que s'ofereixen als vaixells com ara abastiment d'aigua, connexions informàtiques per a operacions internes, eliminació d'aigües residuals i residus, gavarres per a combustible, serveis de reparació o logística per a l'aprovisionament d'aliments. A tots aquests elements se li ha d'afegir el fet que al voltant del port hi hagi una bona flota de transport d'autobusos i taxis, un aeroport amb connexions internacionals i complexos hotelers capaços d'acollir els creueristes. És evident, per tant, que, per acollir aquestes instal·lacions, el port necessita grans espais, cosa que a Palamós no té.

No obstant això, sí que és veritat de que es disposa d'un element important, a menys d'una hora de carretera, com és l'aeroport de Girona. Però, tant pel que fa a infraestructures portuàries, serveis portuaris (gavarres per a combustible, per exemple) com d'altres elements com puguin ser grans flotes de taxi, és evident que, ni el port ni la regió en disposa. La conclusió seria que sí que sembla que es puguin iniciar o finalitzar rutes a petita escala, com passa en molts ports del Mediterrani, però poder gestionar grans quantitats de passatgers és, avui en dia, un projecte inviable.

4.3.4. LA IMPORTÀNCIA DE LA FRONTERA SCHENGEN

Una de les primeres reivindicacions que va sorgir quan el port de Palamós va viure un creixement important del nombre de passatgers va ser la petició per aconseguir ser frontera exterior de la Unió Europea o Schengen, igual que els ports de Barcelona i Tarragona, o l'aeroport de Girona. Així doncs, va ser ja el novembre del 2004, quan el diputat del grup de CIU al Congrés dels Diputats, Jordi Xuclà, va preguntar al ministre

de l'interior, José Antonio Alonso (PSOE), si el govern tenia pensat iniciar els tràmits perquè el port de Palamós fos frontera Schengen per al transport de mercaderies i persones per la importància que aquesta infraestructura suposava per a la província de Girona. D'aquesta manera, el port de Palamós podria afegir-se als 32 d'Espanya que en aquells moments tenien aquesta qualificació.

La resposta del Ministre de l'Interior va ser que aquesta qualificació hauria de venir acompanyada d'un augment de les plantilles de Policia i Guàrdia Civil i que serien necessàries inversions en infraestructures, filtres d'entrada, sales de retorn, tanques perimetrals, equipaments, calabossos, serveis socials, etc. Tot això suposaria una inversió molt forta i, per tant, abans d'obrir una nova frontera Schengen, el que s'ha de fer és optimitzar les ja existents, perquè l'Estat té uns recursos limitats que no es poden malgastar. El Ministre va acabar la seva intervenció assegurant que, per tots aquests motius, el port de Palamós, de moment, no seria frontera Schengen.

El diputat, ja en el torn de contrarèplica, va assegurar que el port no podrà demostrar tota la seva potencialitat com a destí de creuers internacionals i d'entrada de mercaderies per a les indústries de Girona fins que no sigui declarat frontera Schengen, ajudant, d'aquesta manera, a descongestionar el saturat port i el PIF de Barcelona. A més a més, el diputat va apuntar que el sector privat podria ajudar en el finançament d'aquest projecte, tal i com va passar amb la construcció de l'aeroport de Girona i l'aportació de les cambres de comerç de la zona. Per últim, Jordi Xuclà va acabar la seva intervenció recordant que a la província de Girona, tot i que ja s'havia produït el desplegament dels mossos d'esquadra, quedaven 588 guàrdia civils i 244 membres de la Policia Nacional, i que les càmeres de comerç disposen d'informes sobre la viabilitat econòmica del projecte.

Finalment, el Ministre d'Interior va fer l'última intervenció en aquest cara a cara, recordant que a Espanya ja hi ha 32 ports amb frontera Schengen i que dos són a Catalunya: Barcelona i Tarragona. A més a més, amb el tràfic de vaixells de l'any 2003, 85 vaixells i tan sols 163 passatgers²³, no estava justificat pel ministre un esforç pressupostari com el que citava en la seva anterior intervenció. Alonso va deixar oberta la porta perquè, en un futur, dintre d'un context raonable, l'Estat fes els esforços necessaris, però que la prioritat era optimitzar recursos i més quan es tracta d'apostes, segons el ministre, tan arriscades com les d'obrir noves entrades Schengen.

²³ Segons dades de Ports de la Generalitat el tràfic va ser de 87 vaixells mercants i 167 passatgers arribats en dos creuers.

Així doncs, com s'ha pogut veure en aquest diàleg entre el diputat del Congrés i el Ministre d'Interior, el govern justificava, en bona mesura, la no declaració de frontera Schengen del port de Palamós per motius econòmics i de tràfic. Avui en dia, el primer dels arguments, segurament, podria ser encara esgrimit en el context de crisi actual, però, pel que fa al segon, el tràfic del port ha augmentat fins als 31 creuers que van portar 27.500 passatgers i 10.980 tripulants i, pel que fa al tràfic de mercaderies, sí que s'ha produït un descens arran de la crisi econòmica, amb 53 vaixells que van arribar el 2010. No obstant, abans de la crisi, el nombre de vaixells mercants que van fer escala al port de Palamós va arribar fins als 94 de l'any 2007.

Si es consulta el *Catálogo Schengen. Control de la fronteras exteriores, Expulsión y readmisión: Recomendaciones y prácticas más idóneas* del Consell de la UE de l'any 2002, es poden trobar una sèrie de recomanacions de com s'ha d'actuar en els ports. Primer de tot destacar que el catàleg afirma que el fet de col·locar tanques al voltant de la zona portuària és una opció a tenir en compte després de fer l'anàlisi de riscos. Pel que fa al tràfic de creuers, s'assegura que, en un principi l'acord de Schengen obliga a fer un control cara a cara de tots els passatgers embarcats en un creuer en el primer i últim port d'entrada a la UE. Aquest control podrà ser substituït per un de merament administratiu quan les circumstàncies així ho recomanin: alt número de passatgers, poc temps per als controls i passatgers de baix risc. Aquests tràmits administratius es basen en una consulta al Sistema d'Informació de Schengen (SIS), comú a tots els estats membres, i segellar els passaports.

El fet que, llevat si es detecten certs riscos de creuament il·legal de les fronteres, els controls administratius es pugin dur a terme en el primer i últim port Schengen, fa que el port de Palamós no li suposi greus problemes la no declaració com a frontera exterior, ja que molts vaixells ja han passat per ports de la UE abans de fer-hi escala. Malgrat això, sí que pot suposar un problema si algun creuer vol venir a Palamós, per exemple, des d'algun país del nord d'Àfrica, la qual cosa ja va succeir amb un creuer que volia venir des de Tunísia i amb el qual es van haver d'aturar les negociacions per fer-hi escala.

Les iniciatives parlamentàries del grup de CIU van seguir per presentar una *proposició no de llei relativa a l'estudi de la consideració del port de Palamós com a frontera exterior Schengen*. S'hi instava que el govern dotés el port de Palamós dels mitjans humans, administratius i infraestructurals necessaris perquè el port pogués actuar com a frontera exterior Schengen. El mes de març de l'any 2005 la proposició va ser aprovada amb les esmenes de PSOE i PP, quedant modificada de tal forma que s'instava al govern a la realització d'estudis i projectes tècnics necessaris per saber

l'evolució del port i comprovar que es donen les condicions legals, econòmiques, i de col·laboració amb les diferents administracions implicades.

A finals de 2007, el diputat Josep Maria Guinart, del grup de CIU, va formular al govern espanyol una pregunta per escrit en referència a quines havien estat les actuacions que havia dut a terme el govern per donar compliment a l'anterior proposició no de llei. La resposta del Secretari d'Estat de Relacions amb les corts va ser que, des de l'any 2001, s'està informant a les cambres de comerç i d'indústria de Palamós i Girona sobre els requisits necessaris per a la consideració del port com a frontera exterior Schengen, i que el port de Palamós no disposava de la infraestructura, ni els mitjans humans necessaris per a tal finalitat.

Posteriorment, l'agost del 2009, la Cambra de Comerç de Palamós i la Confederació Espanyola de Policia (CEP) van reiterar el seu desig que el port fos considerat frontera exterior de la Unió Europea. Segons el president de la cambra, Xavier Ribera, això permetria tenir un emplaçament fix de la Policia Nacional i evitaria haver d'avisar un destacament d'aquest cos per revisar la documentació dels passatgers que volen baixar a terra cada cop que arriba un vaixell no comunitari al port.

A més a més, segons el CEP, el segon sindicat en importància d'aquest sector, el fet que Palamós ja disposi d'un control fiscal de les mercaderies a través de la Guàrdia Civil²⁴ i de la seguretat ciutadana a través dels Mossos d'Esquadra, no és suficient, ja que no compta amb la supervisió de la policia estatal, que té atribuïda, en exclusiva, el control de l'entrada i sortida de persones de l'Estat. Segons el sindicat, el port podria acabar sent un colador d'immigració il·legal i de criminals organitzats, per la qual cosa seria necessari establir un destacament fix de com a mínim dotze agents. Hi afegeixen també que moltes embarcacions van fins al port palamosí per evitar els controls de Barcelona, convertint-se la població en una frontera exterior encoberta.

Per últim, destacar que una de les últimes fronteres Schengen que s'han declarat a Espanya és la de l'aeroport Lleida – Alguaire. Així doncs, a finals de juny de 2011 el Consell de Ministres va avalar els vols fora de l'espai Schengen per primer cop d'un aeroport que, com el cas de Palamós, està gestionat per una comunitat autònoma. L'aeroport de Lleida – Alguaire, tot i que en el seu primer any de vida, des de la seva inauguració el febrer de 2010, va registrar un tràfic de més de 61 mil passatgers, amb la marxa de les companyies Vueling i Ryanair, acumula uns números molt discrets. De fet, els mesos de juny i agost de 2011 van passar per l'aeroport 1.397 passatgers i els

²⁴ La Guàrdia Civil també fa els reconeixements previs de seguretat a l'arribada d'un gran vaixell, amb gossos rastrejadors, agents de paisà, submarinistes i embarcacions.

vuit primers mesos de l'any la xifra total va ser de 20.480. Tot i que amb la declaració de l'espai Schengen s'espera que l'aeroport pugui atraure 23.000 turistes durant la temporada d'esquí, les xifres totals no seran gaire superiors a les del port de Palamós.

CONCLUSIONS

La raó d'existir de la vila de Palamós és el seu port, fundat a finals del segle XIII. Els vilatans hi viuen a prop i saben que la seva economia en depèn. Per això, al llarg de la seva història, ha estat tema de debat cadascuna de les activitats que s'hi han dut a terme. Aquest PFC ha tingut com a objectiu analitzar l'etapa actual marcada per l'inici, fa poc més de deu anys, del tràfic de creuers. Si mirem enrere i ens situem a partir de la seva fundació, dividiríem la història en quatre etapes, cadascuna de les quals la centrariem en una activitat principal, sense que això signifiqui l'abandó de la que s'havia fet abans.

La **primera etapa** la situariem des de finals del segle XIII, fins a mitjans del XVIII. L'existència del port es justificava des d'un punt de vista militar.

La **segona etapa**, molt més llarga, des dels inicis del XVIII, fins a finals dels anys 60 del segle XX, se centraria en l'activitat mercantil.

A la **tercera etapa**, des de la fi de la dècada dels 60 fins a l'any 1998 les activitats es diversifiquen, de manera que hem de parlar del port mercant, però també del port pesquer i de nàutica esportiva i d'esbarjo.

A partir de l'any 1999, entrem en una **quarta etapa**, en què ens referim a un port on hi ha: tràfic de mercaderies i de creuers, però, alhora, continua havent-hi un port pesquer i de nàutica esportiva i d'esbarjo.

L'arribada de creuers està anant en augment. Per adonar-nos-en, només cal tenir en compte que s'ha passat de rebre quatre creuers de petita capacitat l'any 1999, a, probablement, rebre'n 36, de gran i petita capacitat, aquest 2011, amb una xifra total de creueristes que superarà els 30 mil. Aquest volum de tràfic en el port ha estat l'origen de debats entre els diversos sectors econòmics de la vila, i també entre els palamosins que, com ja hem dit en iniciar el capítol, se'l senten seu, sobretot, perquè ha estat durant molts segles un dels motors econòmics de la demarcació de Girona.

Els principals arguments de la controvèrsia, les preguntes que genera i les respostes corresponents les resumim en la conclusió centrada en els apartats següents:

SATURACIÓ

Com ja havia passat al llarg de la història, amb l'arribada de noves activitats portuàries, el primer que s'haurà de veure és com es troben espais per poder absorbir aquest tràfic i si això pot comportar haver de fer remodelacions i/o ampliacions. Aquesta és i

ha estat una de les qüestions que ha anat sorgint amb l'arribada cap cop més important de creuers de gran capacitat. Els de menys de 150 metres d'eslora poden amarrar al moll de Ponent, la qual cosa no suposa un problema gaire important perquè no sol estar ocupat. Ara bé, amb el pas dels anys, les escales de creuers de gran capacitat, especialment els de Thomson Cruises, s'han convertit cada cop en més habituals, fet que provoca que s'hagin d'amarrar en un moll que, als anys 80 del segle passat, s'havia construït per destinar-lo, de forma quasi exclusiva, al tràfic de mercaderies.

Aquesta situació ha generat el primer problema entorn de l'arribada dels creuers: la possible saturació del moll Comercial. En ports que disposen d'instal·lacions prou espaioses, el que sempre es procura és separar aquests dos tipus de tràfic, ja que resulta evident que no és compatible que al costat d'un creuer hi hagi un moviment continu de camions o operacions de càrrega i descàrrega que poden ocasionar certes molèsties. En el cas de Palamós, per acollir aquests vaixells, amb entre 1.200 i 1.500 creueristes, l'única opció és ocupar el moll que era destinat als mercants, per tant, resulta necessari dur a terme, per part de l'autoritat portuària, una intensa logística de dates per tal que els dos tipus de tràfics no coincideixin, no només per una possible manca d'espai, sinó per les incompatibilitats esmentades anteriorment.

Si aquesta saturació encara no s'ha produït, és per la caiguda del nombre d'escales de mercants. Si abans de la crisi econòmica es van superar les 90, l'any 2009, es va arribar al mínim amb 38. Ara bé, ja al 2010, l'arribada de vaixells mercants va començar a viure una recuperació, i si les reserves d'escales de creuers, que es fan amb un o dos anys d'antelació, continuen augmentant, tal i com s'ha anunciat, pot ser que hi hagi tràfics de mercaderies que desapareguin, en comprovar les companyies navilieres que el port de Palamós no els ofereix garanties per dur a terme les seves operacions amb la màxima eficiència.

Tot i que aquest problema es viu amb preocupació des dels sectors implicats de forma directa amb el port, com poden ser consignataris o tècnics de l'Autoritat Portuària, des de l'Ajuntament de Palamós o des d'àmbits de gestió superior de Ports de la Generalitat, no es comparteix aquesta inquietud, perquè, si no, no s'entendria que es doni ales a projectes com pensar de crear una connexió de ferris entre Palamós i Itàlia, cosa que voldria dir tenir el moll ocupat un cop per setmana; o que encara estigui en la ment d'alguns una futura línia Palamós – illes Balears. Ara bé aquest darrer projecte té una altre inconvenient que és que l'única companyia que potser el podria dur a terme, Acciona – Trasmediterránea, no viu el seu millor moment econòmic.

D'altra banda, en relació encara amb el tràfic de mercaderies, una part de la població, independentment de si l'arribada de creueristes comporta més o menys beneficis, pensa que, en una vila turística, aquests creuers sí que aporten una estampa bonica del port i no generen ni tràfic de camions, ni possibles problemes de fortes olors, o molèsties als ulls que provoquen certs tipus de mercaderies a granel. Segurament que aquesta opinió es podria canviar si, des de les institucions públiques o privades, es fes la mateixa propaganda del tràfic de mercaderies que es fa de l'arribada dels creuers i les seves bondats. És evident, però, que ven més anunciar que avui arriben a Palamós 1.500 creueristes, que segurament faran alguna despesa en el poble i altres destins turístics, que no anunciar a través dels mitjans de comunicació que arriba un vaixell carregat, per exemple, de pasta de paper.

BENEFICIS

En tot aquest estudi que hem dut a terme del tràfic de creuers, no hem trobat una sola declaració pública des de la qual s'afirmi el fet indiscutible que el port de Palamós no és rendible només sostenint-se del tràfic de creuers. Les infraestructures i els serveis que aquest tipus de vaixells sol·liciten no compensen el nivell de facturació que acaben deixant, cosa que passa també en la resta de ports. Tenint en compte que per Ports de la Generalitat un creuer factura entre un 10 i un 30% del que factura un mercant de les mateixes GT, queda clar que, com a mínim, el tràfic de mercaderies s'hauria de mantenir per tal de poder acollir l'altre. Es pot afegir que, per a gran part de la comunitat portuària, el tràfic de creuers no genera ni els mateixos volums de feina, ni beneficis i que, a més a més, té una temporalitat molt més acusada que no pas el tràfic regular de mercaderies.

Tot i aquests arguments exposats, es podria continuar afirmant que, com a mínim, el tràfic de creuers és més beneficiós per al poble i la demarcació ja que, tant els passatgers i tripulants que es queden al poble, sembla que la majoria, com els que van a fer excursions, a punts tant diversos com Barcelona o el Museu Dalí de Figueres, ens deixen uns bons ingressos directes. Malgrat que, des d'alguns sectors vinculats al comerç s'ha assegurat que els turistes gasten més aviat poc, des de l'àmbit polític, s'ha afirmat el contrari. Per demostrar-ho, s'han presentat xifres econòmiques que es basen en estudis generals a partir d'aproximacions sobre el que un creuerista gasta en una escala en un port.

Ports de la Generalitat va presentar unes xifres econòmiques, l'any 2009, que es basaven en valors, segons el nostre punt de vista, inflats. Es va prendre, en el cas de

calls ports, una despesa per persona equivalent a 60 €, valor recomanat per l'estudi de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims, *Tourist facilities in ports* (2009). Resulta, però, que en unes enquestes dutes a terme aquell mateix any als creueristes, s'obtenia que la despesa mitjana era de 11,30 € per part dels que es quedaven a Palamós, i gairebé 20 pels que marxaven d'excursions. Obtenint-se, per tant, xifres sobre l'activitat econòmica generada molt més baixes que els 1,9 milions d'euros globals anunciats per la Generalitat de Catalunya. Ningú no va informar als mitjans de comunicació que els estudis de camp de què es disposava donaven nivells de despesa molt més baixos, perquè, segurament, els turistes de les grans companyies de creuers disposen d'un poder adquisitiu relativament baix i prefereixen fer les seves despeses en atractius turístics que estan un esglaó per sobre de Palamós, com puguin ser Palma de Mallorca o Cannes.

Segons dades del Patronat de Turisme Costa Brava Girona, l'any 2009 la despesa turística directa a la demarcació de Girona va ser de 2.500 milions d'euros, dels quals es pot estar segur que Palamós n'aconsegueix captar una part important per ser una de les poblacions més turístiques d'aquesta regió. El 55% dels turistes que van visitar la Costa Brava l'any 2009 eren estrangers i, segons dades de l'Idescat, a partir de les enquestes de Frontur i Egatur del IET, la despesa mitjana que van dur a terme els turistes estrangers a Catalunya va ser de 98,11 €. El que es vol posar de manifest amb aquestes dades és que el turisme ja és una activitat econòmica clau per a Catalunya, la Costa Brava i Palamós, i que, per tant, l'arribada d'aquests creueristes no suposa una sensible millora en les xifres econòmiques.

FUTUR

Amb tot això queda clar que l'arribada dels creuers encara no s'ha sabut resoldre de forma harmonitzada i que cal trobar solucions de futur. Una ampliació queda, des del nostre punt de vista totalment descartada, perquè seria un projecte molt costós pel gran calat del port i no queda clar, vist el rendiment econòmic que s'obté del tràfic de creuers, que valgui la pena construir un nou moll. A més a més, fins a dia d'avui, el port de Palamós basa l'arribada dels grans creuers en la companyia Thomson Cruises, i seria incompreensible fer una nova infraestructura destinada només a aquesta companyia. Cal tenir també en compte que dotar Palamós de noves instal·lacions suposaria obrir un debat molt extens entre la població i la resta de sectors vinculats amb el port.

L'opció que ens sembla més viable és aturar aquest creixement desmesurat del tràfic de creuers, especialment pels que fa als de gran capacitat, i intentar centrar-se en el mercat de creuers *luxury* de petita capacitat i amb passatgers d'alt poder adquisitiu. Aquests vaixells, majoritàriament, poden anar al moll de Ponent i, per tant, no suposarien una molèstia per al tràfic de mercaderies.

Es evident que tampoc no s'ha de descartar l'arribada de grans creuers, que cada cop estan més presents en el mercat internacional i és necessari trobar-los noves destinacions. No obstant això, s'haurà d'intentar fer de tal forma que el tràfic de mercaderies se'n vegi poc perjudicat, si tenim en compte que el rendiment que se'n treu dels creuers no justifica no facilitar l'activitat mercantil. En una època en què la majoria de la societat del nostre país està d'acord a potenciar alternatives al turisme i a la construcció, no es pot posar traves al privilegi que suposa per a Palamós i la demarcació de Girona disposar d'una alternativa econòmica com és el tràfic de mercaderies del seu únic port.

Com a conclusió final, doncs, diríem que els beneficis que aporta el tràfic de creuers a Palamós no justifiquen posar traves al tràfic de mercaderies, de què, a més, depèn directament.

Palamós, octubre de 2011

SIGLES I ACRÒNIMS

- ACA (Alaska Cruise Association)
- ADME (Association of Destination Management Companies)
- AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)
- APT (Autoritat Portuària de Tarragona)
- CAE (Cruise Atlantic Europe)
- CEE (Comissió Econòmica Europea)
- CEP (Confederació Espanyola de Policia)
- CIU (Convergència i Unió)
- CGPMM (Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Mèxic)
- CLAA (Cruise Lines Agencies of Alaska)
- CLIA (Cruise Lines International Association)
- CTO (Caribbean Tourism Organization)
- DMC (Destination Management Company)
- DSW (Destination South West)
- ERC (Esquerra Republicana de Catalunya)
- FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association)
- FECOTUR (Federació de Comerç i Turisme, Palamós)
- FOEG (Federació d'Organitzacions Empresarials de Girona)
- ECC (European Cruise Council)
- GT (Gross Tonnage)
- HPI (Hotel Price Index)
- ICCL (International Council of Cruise Lines)
- IET (Instituto de Estudios Turísticos)
- IDESCAT (Institut d'Estadística de Catalunya)
- ITF (International Transport Federation)
- MLC (Maritime Labour Convention)

- NCL (Norwegian Cruise Lines)
- NWCCA (North West Cruise Ship Association)
- PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques e Instalaciones Portuarias)
- PFC (Projecte Final de Carrera)
- PIF (Punt d'Inspecció Fronterera)
- PP (Partido Popular)
- PSOE (Partido Socialista Obrero Español)
- SCT (Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Mèxic)
- SIS (Sistema d'Informació Schengen)
- TRB (Tonelaje de Registro Bruto)
- UE (Unió Europea)

BIBLIOGRAFIA

CAPÍTOL 1

- Junyent i Comas, Rosa; Tarragó i Cid, Salvador; Villares i Junyent, Míriam. *El port de Palamós*. 1^o ed. 1991. Col·lecció: Ports de la Generalitat.
- Lluís Alegret, Joan; Martí Llambrich, Carolina. *El port de Palamós, memòria d'un centenari, 1902-2002*. 1^a ed. Barcelona: Ports de la Generalitat, 2003.
- Martí i Llambrich, Miquel; Carerach i Trias, Albert; Prohias i Fornos, Gerard; Sapena i Aznar, Carles. *Palamós, un privilegi*. 1^o ed. Ajuntament de Palamós, abril 1999.
- Medir i Huerta, Rosa Maria; Sapena i Aznar, Carles. *Palamós*. 1^a ed. Diputació de Girona, Caixa d'Estalvis Provincial, febrer 1988. Col·lecció: Quaderns de la Revista de Girona.
- Ports de la Generalitat, Ajuntament de Palamós i Museu de la Pesca. *El port de Palamós: Memòria gràfica*. 1^a ed. Palamós, Ajuntament de Palamós, 2003
- Trijueque i Fonalleras, Pere. *Breu recull de la història de Palamós*. 2^a ed. Palamós: Ajuntament de Palamós, 2006.

WEBGRAFIA

CAPÍTOL 1

- Agència Catalana de Notícies (ACN). *3000 tones d'estella de les nevades surten del port de Palamós cap a Dinamarca*. A: Youtube [en línia]. 11 març 2011. Disponible a: <<http://bit.ly/ni5KYD>>
- Ajuntament de Palamós; Cambra de Comerç de Palamós; Diputació de Girona; Patronat de Turisme Costa Brava Girona; Ports de la Generalitat. *Palamós* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011]. Disponible a: <www.visitpalamos.org/images/creuers.pdf>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2010*. Servei d'Estadística. Edició 13 gener 2011. [Consulta: 22 juliol 2011]. Indicadors de tràfic. Disponible a: <<http://bit.ly/gmUFVg>>
- Autoritat Portuària de Tarragona. *Estadístiques de tràfic desembre 2010* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Capítol 1, Mercaderies. Disponible a: <<http://bit.ly/p80ZzY>>
- Carranco, Rebeca. El apagón de Girona ilumina Itàlia. A: *El País* [en línia]. 3 maig 2010 [Consulta: 13 juliol 2010]. Disponible a: <<http://bit.ly/oY5dHe>>

- Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Capítol 3, Inventari de les instal·lacions nàutiques del litoral. Disponible a: <<http://bit.ly/pPTPXs>>
- Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Plànol 7, Instal·lacions portuàries: Plantes d'Instal·lacions portuàries. Disponible a: <<http://bit.ly/oUxVol>>
- Departament de Política Territorial i Obres Públiques. *Pla de Ports de Catalunya 2007 – 2015* [en línia]. [Consulta: 8 juliol 2011]. Annex 2, Inventari d'instal·lacions nàutiques. Disponible a: <<http://bit.ly/qVULRH>>
- Diari de Vilanova. El port de Palamós supera al de Vilanova en transport de mercaderies, 27- 06-2008. A: *Hemeroteca Diari de Vilanova*. 27 juny 2008. Disponible a: <<http://bit.ly/o1gVfg>>
- Enciclopèdia Catalana. *Alfons III* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nM9AXb>>
- Enciclopèdia Catalana. *Barba Rossa* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ptCoMT>>
- Enciclopèdia Catalana. *Carta de poblament* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pRv8JX>>
- Enciclopèdia Catalana. *Catalunya Vella* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qLhUG>>
- Enciclopèdia Catalana. *Guerra del francès* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mTT6EP>>
- Enciclopèdia Catalana. *Illes Formigues* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qNH7nJ>>
- Enciclopèdia Catalana. *Jaume I* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n3EZW0>>
- Enciclopèdia Catalana. *Jaume II* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pGsEjb>>
- Enciclopèdia Catalana. *Joan II* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r6yMNw>>
- Enciclopèdia Catalana. *Pere III* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nFwLJs>>
- Enciclopèdia Catalana. *Revolució Francesa* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oIKwv8>>
- Enciclopèdia Catalana. *Roger de Lloria* [en línia]. [Consulta: 5 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pJXmHk>>

- Generalitat de Catalunya. Sala de premsa. <http://premsa.gencat.cat>. El port de Palamós habilita un punt per recollir les restes forestals de les propietats afectades pel darrer temporal, 24-3-2010.
- La Vanguardia.com | Hemeroteca, www.lavanguardia.com/hemeroteca. Edició del miércoles, 13 de octubre 1982, página 33.
- La web de Sant Joan de Palamós. Las Torres. A: *La web de Sant Joan de Palamós* [en línia]. [Consulta: 10 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nXtWVm>>
- Marseille Fos. *Tableau Général des Trafic* [en línia]. Desembre 2010 [Consulta: 21 juliol 2011]. Trafic Total. Disponible a: <<http://bit.ly/q7GwDc>>
- Observatoire et études économiques des Pyrénées-Orientales. *Les Chiffres Clés de Pyrénées-Orientales* [en línia]. 2n trimestre 2011 [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qjReOe>>
- Pere. 2008. A: *Olor de mar* [en línia]. [Consulta: juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nZF1Nb>>
- Pere. 2009. A: *Olor de mar* [en línia]. [Consulta: juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pulZJz>>
- Pere. 2010. A: *Olor de mar* [en línia]. [Consulta: juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nRo9bW>>
- Pere. 2011. A: *Olor de mar* [en línia]. [Consulta: juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oDapQz>>
- Port-la-Nouvelle. 2010 Traffic performs +8,81%. A: *Port-la-Nouvelle*. 31 desembre 2010 [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <www.port-la-nouvelle.com/en/node/74>
- Port de Castelló. Evolución total. A: *Port de Castelló* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <www.portcastello.com/estadisticas.html#1>
- Ports de France. Liste des ports. A: *Ports de France* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <www.port.fr/liste-des-ports.html>
- Ports de la Generalitat. Palamós. A: *Ports de la Generalitat* [en línia]. [Consulta: 14 de juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q9mbT3>>
- Ports de la Generalitat. *Anuari estadístic 2010* [en línia]. [Consulta: 18 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>
- Ports de la Generalitat. *Pla d'inversions 2009 - 2012* [en línia]. [Consulta: 12 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ob05iy>>
- Port de Sète. Statistiques du mois d'août 2011. A: *Port de Sète* [en línia]. [Consulta: 21 juliol 2011]. Disponible a: <www.sete.port.fr/statistiques/statistiques.php>

- Radio Palamós. L'activitat comercial del port de Palamós va créixer un 20 per cent al 2010. A: *Ràdio Palamós* [en línia]. 16 març 2011. Disponible a: <<http://bit.ly/qgHmlt>>
- Ruiz de Velasco y del Valle, Adolfo. *Manual de derecho Mercantil* [en línia]. Barcelona: Grafos, 1996. Disponible a: <<http://bit.ly/nwVAKA>>

CAPÍTOL 2

- ACA. About ACA. A: ACA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mVQoNj>>
- ACA. Alaska loses 140,000 Passengers. A: ACA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q98EwR>>
- ACA. FAQ. A: ACA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q9HfaA>>
- ACA. Members. A: ACA [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qxadJR>>
- ADME. What is a DMC?. A: *ADME* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/8Furma>>
- Alaska Cruises.com. Alaska ports of call. A: *Alaska Cruise.com* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mOWZSP>>
- Alaska Department of Environmental Conservation, Division of water, Cruise Ships. www.dec.state.ak.us/water/cruise_ships.
 - Ocean Ranger Information.
 - Ocean Ranger 2009 Summary Report.
- Alaska Department of Revenue – Tax Division. Commercial Passenger Vessel Excise Tax, Frequently Asked Questions. A: *Alaska Department of Revenue – Tax Division* [en línia]. [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oYDLpP>>
- All Things Cruise. Cruise Lines. A: *All Things Cruise* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://allthingscruise.com/browse-cruise-lines>>
- All Things Cruise. What is the state of the cruise industry? Here is CLIA's report. A: *All Things Cruise* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oomEpn>>
- Asociación Cruceista de España. Compañías. A: *Asociación Cruceista de España* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.asociacioncruceista.com/>
- Atlantic Alliance. Member Ports. A: *Atlantic Alliance* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.atlanticalliance.eu/port/ports>

- Atlantic Alliance, Total Growth of Calls and Passegners over all Atlantic Alliance member ports. A: *Atlantic Alliance* [en línia]. [Consulta: 19 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pJw6iL>>
- Bermejo, Marc; Quevedo, Miquel. El segon creuer més gran del món atraca a Barcelona. A: *BTV Notícies* [en línia]. 16 abril 2011 [Consulta: 17 juliol 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/g6Bwo8>>
- Bohrer, Becky. Alaska cruise ship head tax cut approved. A: *msnbc.com* [en línia]. 15 abril 2010 [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://on.msnbc.com/obVXh1>>
- CAE, About us. A: *CAE* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://cruiseatlanceurope.com/homepage/about-us-section>>
- Cámara de Valencia. *El turismo de cruceros* [en línia]. Setembre 2009 [Consulta: agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pDJ52B>>
- Carnival Corporation & plc. Corporate Information. A: *Carnival Corportaion & plc* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/18we7l>>
- Carnival Corporation & plc. Our Brands. A: *Carnival Corportaion & plc* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mEHRax>>
- Carnival Corporation & plc. World's Leading Cruise Lines. A: *Carnival Corportaion & plc* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p8XDNz>>
- CLAA. Ports of Call. A: *CLAA* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <www.claalaska.com/links.html>
- CLIA. *2008 Cruise Market Profile Study* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n25uWa>>
- CLIA. *The overview* [en línia]: *2011 CLIA Cruise Market Overivew. Statistical Cruise Industry Data Through 2010*. [Consulta: agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qIIZVI>>
- COWI. *Cruise Baltic Survey* [en línia]. Juliol 2007 [Consulta: 21 agost 2011]. Nationality and age of the passengers. Disponible a: <<http://bit.ly/gYA9K1>>
- CruiseBritain. About us. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisebritain.org/about_cruise_britain.php>
- CruiseBritain. British Ports Benefit From Growth Of Cruise Market – Over Half A Million Visits To UK Ports Of Call.. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qlfvcF>>
- CruiseBritain. Cruise Wales. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pgwmzM>>

- CruiseBritain. DSW. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/olfh6k>>
- CruiseBritain. Every Passenger Visit To A UK Ports Generates 97\$ For Local Economy. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nSHj9a>>
- CruiseBritain. Ports. A: *CruiseBritain* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://www.cruisebritain.org/ports.php>>
- Cruise Baltic. *10 countries on a string* [en línia]: *Fact sheet*. Maig 2011 [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNJE7i>>
- Cruise Baltic. About Cruise Baltic. A: *Cruise Baltic* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mR9ZmC>>
- Cruise Baltic. *Cruise Baltic passenger number* [en línia]. Octubre 2010 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisebaltic.com/composite-682.htm >
- Cruise Baltic. *One sea – Oceans of adventures* [en línia]. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n4NLnZ>>
- Cruise Baltic. *The year 2010 sees 2,010 calls to the Blatic Sea Region – Cruise Baltic reveals many more facts and figures...* [en línia]. 4 febrer 2011. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qpgmWS>>
- Cruise Critic. New Cruise Ships on Order. A: *Cruise Critic* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/E8stF>>
- Cruise Europe. Cruise Regions. A: *Cruise Europe* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <www.cruiseeurope.com/story/regions>
- Cruise Europe. *Top 10 calls. Overall* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>
- Cruise Europe. *Top 10 pasengers. Europe West Coast* [en línia]. [Consulta: 18 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>
- Cruise Europe. *Top 10 passengers. Iceland, Norway & Faroes* [en línia]. [Consulta: 24 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>
- Cruise Europe. *Top 10 passengers. Overall* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>
- Cruise Europe. *Top 10 passengers. United Kingdom & Ireland* [en línia]. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/abjiP7>>
- Cruise Europe. *Tórshavn* [en línia]. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/grfpez>>
- Cruise Europe. *What is Cruise Europe?* [en línia]. [Consulta: 11 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oTRrQd>>

- Cruise Europe Marketing Committee. *Marketing Plan 2009 - 2012* [en línia]. Setembre 2009. [Consulta: 11 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oiT2SH>>
- Cruise Europe North. *Cruise Europe North* [en línia]: *Handbook*. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oi0AVS>>
- Cruise Iceland. About us. A: *Cruise Iceland* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pZs8un>>
- Cruise Industry News. CLIA: The State Of The Cruise Industry In 2010. A: *Cruise Industry News* [en línia]. 20 gener 2010 [Consulta: 13 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/iaj918>>
- Cruise Ireland. *Cruise Ireland* [en línia]. 2011 [Consulta: 10 agost 2011]. Cruise Ireland Members. Disponible a: <www.gocruiseireland.com/pdf/brochure.pdf>
- Cruise Market Watch. Capacity. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pLNqd6>>
- Cruise Market Watch. Market Share. A: *Cruise Market Watch* [en línia]. [Consulta: 4 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rnHmyW>>
- Cruise Norway. *Cruise Norway nationalities 2005 – 2009* [en línia]. [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qsvmOV>>
- Cruise Norway. Presenting Cruise Norway. A: *Cruise Norway* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nKvAOJ>>
- Cruise Scotland. Destinations. A: *Cruise Scotland* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.cruisescotland.com/destinations>
- Cruise Scotland. A major opportunity for Scotland in Cruise Tourism. A: *Cruise Scotland* [en línia]. 8 desembre 2010 [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nSh27a>>
- CruiseTravelEscape. Contemporary, Premium, Luxury, and more: Cruise Lines classifications explained. A: *CruiseTravelEscape's Blog* [en línia]. 15 setembre 2008 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nfvXz2>>
- Cruise The St. Lawrence. The State of the cruise industry in 2009: Well-positioned for challenging times. A: *Cruise The St. Lawrence* [en línia]. Fort Lauderdale: 14 juny 2009. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pDowqu>>
- CTO. *Caribbean Tourism – State of the Industry* [en línia]. Febrer 2011 [Consulta: 13 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rnYta3>>
- CTO. *Latest statistics 2009* [en línia]. 26 agost 2010 [Consulta: 13 agost 2011]. Cruise Passenger Arrivals – 2009 & 2008. Disponible a: <<http://bit.ly/dUDRWJ>>
- CTO. *Latest statistics 2010* [en línia]. 2 juny 2011 [Consulta: 13 agost 2011]. Cruise Passenger Arrivals – 2010 & 2009. Disponible a: <<http://bit.ly/rjsuJR>>

- CTO. *Tourism Overview* [en línia]: *First Three Quarters 2010*. [Consulta: 20 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nMEmh9>>
- Cybercruises. *Cruise Ships Orderbook.. A: Cybercruises* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://www.cybercruises.com/orderbook.htm>>
- Cyre Michael. *Cruise 101 Evolution of Cruising* [en línia]. CNE Cruise Symposium, 8 juny 2010 [Consulta: 11 agost 2011]. Disponible a: <<http://slidesha.re/rlxtTf>>
- De la Rosa, Alejandro. *Puertos del Pacífico pierden cruceros y el Caribe capta más. A: El economista* [en línia]. 25 juliol 2011. [Consulta: 19 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p7FxFi>>
- Definición.de. *Definición de Crucero* [en línia]. [Consulta: 8 agost 2011]. Disponible a: <<http://definicion.de/crucero/>>
- Definición ABC. *Definición de Crucero* [en línia]. [Consulta: 8 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qfOv46>>
- Department of Commerce, Community, and Economic Development (State of Alaska). *Alaska Visitor Statistics Program VI. Interim Visitor Volume Report. Summer 2010* [en línia]. Març 2011 [Consulta: 26 agost 2011]. Cruise Volum Trends. Disponible a: <<http://bit.ly/pFAb5J>>
- Diccionari de la llengua catalana de l'Institut d'Estudis Catalans (DIEC). *Creuer* [en línia]. [Consulta: 8 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q57PFy>>
- DSW. *About us. A: DSW* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nw0Cfk>>
- El Informador. *Sigue en descenso arribo de pasajeros por cruceros. A: El informador* [en línia]. 4 octubre 2011. [Consulta: 20 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qYQHEA>>.
- ECC. *2010/2011 Report* [en línia]: *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays*. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oYM4ft>>
- ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>
- FCCA. *2011 Cruise Industry Overview* [en línia]: *State of the Cruise Industry*. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qa4hMq>>
- FCCA. *About the FCCA. A: FCCA* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <www.f-cca.com/about.html>

- Forgey Pat. Cruise Association will challenge AK head tax. A: *Juneau Empire* [en línia]. 18 setembre 2009 [Consulta: 23 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/wVK4I>>
- fvw. TUI Cruises: Expansion with Mein Schiff 2. A: *fvw* [en línia]. 1 juny 2010 [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oBMWhC>>
- Genting Group. Group Profile. A: *Genting Group* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/9ASmIT>>
- Genting Hong Kong. Profile. A: *Genting Hong Kong* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible: <www.gentinghk.com/profile.htm>
- Gillian Upton. *Putting the Baltic on the map was the raison d'etre of Cruise Baltic* [en línia]: *Gillian Upton with its director Bo Nylandsted Larsen about progress to date*. Primavera 2010. [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mTOKe4>>
- Golden, Kate. Cruise industry blames head tax for Alaska cuts. A: *Juneau Empire* [en línia]. 31 març 2009 [Consulta: 23 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/np58zC>>
- Hannafin, Matt. It's official, Alaska Cuts Cruise Ship Head Tax. A: *Frommer's Travel Guides* [en línia]. 29 juny 2010 [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rosKbJ>>
- Icelandic Tourist Board. *Tourism in Iceland in Figures* [en línia]. Març 2011 [Consulta: 23 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nZ1cMw>>
- Info-Transportes. Arribos de cruceros a México bajan 11,9% en el primer semestre; llegan mil 340 embarcaciones. A: *Info-Transportes* [en línia]. 1 agost 2011 [Consulta: 20 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oSk73Z>>
- Intercruises. Services. A: *Intercruises* [en línia]. [Consulta: 9 agost 2011]. Disponible a: <www.intercruises.com/services.php>
- International Cruise Services. Cruise Ship Profiles. A: *International Cruise Services* [en línia]. [Consulta: 6 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ih0jnX>>
- IRN Research. *Statistics and Source Markets 2010* [en línia]. ECC.6 abril 2011 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o2MMfa>>
- ITF Seafarers. Cruise. A: *ITF Seafarers* [en línia]. [Consulta: 9 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r2zWdq>>
- Juárez, Pilar. Pierde Mazatlán más de 400 mil cruceristas por inseguridad,. A: *T21.com.mx* [en línia]. 8 agost 2011 [Consulta: 18 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oNxNEN>>

- Kamery, Rob H. *An overview of the cruise industry: an alternative to land-based. Allied Academies International Conference* [en línea]. Maui, 2004 [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qVqdvR>>
- Kosciolk, Ashley. Alaska Cruise Head Tax Reduction Signed Into Law. A: *Cruise Critic* [en línea]. 24 juny 2010 [Consulta: 21 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/E8stF>>
- Murias López, Ricardo. *La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro* [en línea]. Director: Joan Olivella Puig. Barcelona, setembre 2002 [Consulta: 2 agost 2011]. Capítol 2: La industria del crucero en 2002. Disponible a: <<http://bit.ly/nTcD9v>>
- Murias López, Ricardo. *La industria del crucero en el siglo XXI, implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro* [en línea]. Director: Joan Olivella Puig. Barcelona, setembre 2002 [Consulta: 2 agost 2011]. Capítol 5: El mercado del crucero en Europa. Disponible a: <<http://bit.ly/nCzKeT>>
- Nationalatlas.gov. Mapa de Alaska. A: *Periodicos.ws* [en línea]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <http://periodicos.ws/mapas/akmap-es.html>
- NCL. Acerca de NCL. A: *NCL* [en línea]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <www.es.ncl.eu/acerca_de_ncl.php>
- NWCCA. 2011 – Expecting A Good Year For The Cruise Industry. A: *NWCCA* [en línea]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nbjkVx>>
- NWCCA. About NWCCA. A: *NWCCA* [en línea]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/otltzy>>
- NWCCA. NWCCA Member Lines. A: *NWCCA* [en línea]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oL2fyX>>
- P&O Cruises Australia. Our Ships. A: *P&O Cruises Australia* [en línea]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oLBgCL>>
- Pullmantur. Bleu de France. A: *Pullmantur* [en línea]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r7JDuj>>
- R. Frysinger, Galen. Inside Passage. A: *Galen R Frysinger* [en línea]. [Consulta: 22 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMkOXU>>
- Ramos, Jorge. Se desploma pasaje de los cruceros en México, cae 15%. A: *Vanguardia* [en línea]. 3 agost 2011 [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzRIkA>>
- Royal Caribbean Ltd. Key Statistics. A: *Royal Caribbean, Ltd.* [en línea]. [Consulta: 5 agost 2011]. Fleet Data. Disponible a: <<http://bit.ly/qeKDDR>>

- Royal Caribbean Ltd. Profile. A: *Royal Caribbean, Ltd.* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Fleet Data. Disponible a: <<http://bit.ly/c3I99K>>
- SCT. *Movimiento Nacional de Pasajeros en Cruceros 2010* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pENCPU>>
- SCT. *Serie histórica del Movimiento de Pasajeros* [en línia]. [Consulta: 16 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMEviA>>
- SDP Noticias. Creció 14 por ciento turismo de crucero a México en 2010, 16-03-2011. A: *SDP Noticias* [en línia]. Miami: 16 març 2011 [Consulta: 13 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qRYpCC>>
- Seabourn. Our fleet. A: *Seabourn* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qIspUn>>
- Sharak, Bob. *State of the Industry* [en línia]: *New England / Canada Cruise Symposium*. [Consulta: 3 agost 2011]. CLIA Member Line Newbuilds – Average Ship Size. Disponible a: <<http://bit.ly/o4yNQF>>
- Sloan, Gene. Cruise industry expects 2011 to be another record year. A: *USA TODAY Travel* [en línia]. 14 gener 2011 [Consulta: 9 agost 2011]. Disponible a: <<http://usat.ly/qvZN6o>>
- Star Cruises. 7. What is a lower berth?. A: *Star Cruises* [en línia]. [Consulta: 8 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rnfRxi>>
- Star Cruises. Global Offices. A: *Star Cruises* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pSjYzM>>
- The Bahamas. Cruise Passengers. A: *The Bahamas* [en línia]. [Consulta: 26 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nAgXGa>>
- The Bahamas Tours & Attractions. A: *The Bahamas* [en línia]. [Consulta: 26 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r0Amxv>>
- The Cruise Web. Preferred Cruise Lines from the Cruise Web. A: *The Cruise Web* [en línia]. [Consulta: 10 agost 2011]. Disponible a: <www.cruiseweb.com/CRUISELINE.HTM>
- Tourism Today Bahamas. *Cruise Visitors by Island Summary 1989 to 2010* [en línia]. [Consulta: 25 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pdWDuk>>
- Travel Pulse. CLIA Predicts Record Number of Passengers for 2011. A: *Travel Pulse* [en línia]. 13 gener 2011 [Consulta: 9 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gr3ziE>>
- Tunney, Donna. CLIA: 2010 passenger numbers up to 10,3%. A: *Travel Weekly* [en línia]. 2 agost 2011 [Consulta: 9 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ruk0F6>>

- Vacations to Go. Alaska Cruise & Canada Tour. A: *Vacations to Go* [en línia]. [Consulta: 27 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pLEB6n>>
- VisitBritain. *UK Cruise report, 2009* [en línia]. [Consulta: 19 agost 2011]. Disponible a: <www.visitbritain.com>
- Viajes Formentor. Cruceros. A: *Viajes Formentor* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pMW7nZ>>
- Visit Mexico. Cruceros. A: *Visit Mexico* [en línia]. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pSnhwE>>
- XYO Cruceros. Lo que tienes que saber de un crucero. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>
- XYO Cruceros. Temporadas. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>
- XYO Cruceros. Tipo de cruceros. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>
- XYO Cruceros. Tipo de barco. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>
- XYO Cruceros. Tipos de acomodación. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>
- XYO Cruceros. Tipos de crucero por duración. A: *XYO Cruceros* [en línia]. [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pzJd4g>>

CAPÍTOL 3

- Abarca, Puri. *El Consell del Baix Empordà i la Cambra de Palamós acorden potenciar el turisme* [en línia]. *El Punt*, 15 abril 1993 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p58nCW>>
- ACN. El Govern vol connectar l'aeroport de Girona i el port de Palamós. A: *eldiari.cat* [en línia]. 27 juny 2011 [Consulta: 22 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oarjbU>>
- ACN. La confederació estatal de policia denuncia el retard en catalogar el port de Palamós com a frontera exterior Schengen. A: *El Punt Avui* [en línia]. 18 agost 2009 [Consulta: 4 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pvFHzy>>
- Autorità Portuale di Genova. *Controllo Traffici e Attività Compagnie dei Porti di Genova* [en línia]. Direzione Pianificazione e Sviluppo. Edició 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Statistica Traffici. Disponible a: <<http://bit.ly/qPCwy3>>

- Autorità Portuale di Genova. *Controllo Traffici e Attività Compagnie del Porti di Genova* [en línia]. Direzione Pianificazione e Sviluppo. Edició 2009. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Statistica Traffici. Disponible a: <<http://bit.ly/o1FKVb>>
- Autorità Portuale di Napoli. *Traffico crocerista* [en línia]. Edició 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nKu8rA>>
- Autorità Portuale di Venezia. *Port of Venice – Throughput Statistics* [en línia]: *January – December 2010*. [Consulta: 11 setembre 2011]. Disponible a: <http://www.port.venice.it/files/page/portofvenice_1.pdf>
- Autorità Portuale di Venezia. *Statistiche 2007* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Passeggeri per Tipo Nave. Disponible a: <www.port.venice.it/files/page/apvstatistiche2007.pdf>
- Autoritat Portuària de Balears. Pasajeros Cruceros Turísticos, diciembre 2010. A: *Ports de Balears* [en línia]. [Consulta: 11 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nDTNrw>>
- Autoritat Portuària de Balears. *Tràfic* [en línia]: *Estadístiques*. [Consulta: 10 setembre 2011]. Anys: 2009; 2008; 2007. Disponible a: <<http://www.portsdebalears.com/26.php3>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic* [en línia]: *Gener-Desembre 2003*. Edició 10 febrer 2004. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/pROHFM>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic* [en línia]: *Període Gener-Desembre 1998*. Edició 26 febrer 1999. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/qMIVi1>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2007*. Servei d'Estadística. Edició 6 febrer 2008. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/raKM4g>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2009*. Servei d'Estadística. Edició 19 gener 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/oOKEvy>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Estadístiques de tràfic del Port de Barcelona* [en línia]: *Dades acumulades desembre 2010*. Servei d'Estadística. Edició 13 gener 2011. [Consulta: 11 setembre 2011]. Capítol: Tràfic de Passatgers. Disponible a: <<http://bit.ly/qmUFVg>>

- Bosch, Imma. Un creuer podria unir l'Alguer i Palamós. A: *El Punt Avui* [en línia]. 30 juny 2011 [Consulta: 19 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rr16jW>>
- Carreras, Pere. *El futur vial del port evitarà el trànsit de camions pel centre de Palamós* [en línia]. Diari de Girona, 30 desembre 1998 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oGFcDe>>
- CCIHC. *Etude Economique Chambre de Commerce et d'Industrie Regionale* [en línia]. Capítol 2.1. Les flux de passengers. Disponible a: <<http://www.ccihc.fr/images/etude.pdf>>
- Cruise Critic. *Sea Cloud Cruises Review* [en línia]. [Consulta: 19 setembre 2011]. The fleet. Disponible a: <<http://bit.ly/pBPSrc>>
- Diana Ramón Vilarasau. España, potencia mundial en puertos de cruceros. *Hosteltur* [en línia]. Març 2011, núm 203, p. 38-39. [Consulta: 18 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qDnuxj>>
- Diari de Girona; Padilla, E. Cambra de Comerç i policia demanen una frontera exterior. A: *Diario de Girona* [en línia]. 20 agost 2009 [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qUGIRD>>
- Diario del Puerto. Cruise Shipping. La representación española será una de las más nutridas en Seatrade Cruise Shipping Miami. A: *Diario del Puerto* [en línia]. 11 març 2010 [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oOuESC>>
- Diario del Puerto. Cruise Shipping. Los puertos catalanes se promocionan en cruceros. A: *Diario del Puerto* [en línia]. 30 setembre 2010 [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nAiJIH>>
- Direction des Ports. CCI Nice Côte d'Azur. *Bilan Croisiere 2010* [en línia]. [Consulta: 18 setembre 2011]. Capítol 1. Chiffres clés 2010. Disponible a: <<http://bit.ly/qTQEwQ>>
- Direction des Ports. CCI Nice Côte d'Azur. *Repartition Par Type de Croisieristes de 1995 a 2010* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r8YCPy>>
- djroolker. Spirit of Adventure – IMO 7904889. A: *Shipsotting.com* [en línia]. 29 juliol 2008. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nXfDcP>>
- ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2007. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/neXb7H>>
- ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2008.

- [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/qgB6ou>>
- ECC. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008* [en línia]. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició maig 2009. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/n1hZ7g>>
 - ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/nSqswD>>
 - ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>
 - El Punt. *El transatlàntic Canberra atraca per quarta vegada a Palamós* [en línia]. 27 agost 1992 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pnbRAH>>
 - El Punt. *L'Stella Oceanis atraca a Palamós amb passatgers que van a veure els jocs* [en línia]. 26 juliol 1992 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n02amQ>>
 - Empordatv. *Roses signa un conveni per l'arribada de creuers al municipi*. A: *Youtube* [en línia]. 16 setembre 2010 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n77fm8>>
 - Enciclopèdia Catalana. *Gwyneth Paltrow* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rtf9qr>>
 - frco33. *Wind surf cruise 2007-08-13 b the 5-master in palamos*. A: *Webshots* [en línia]. 4 febrer 2008 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qeCRBy>>
 - García, Elena. *Cruise Shipping. Los puertos de Palamós, Roses y Sant Carles de la Ràpita, destinos crucerísticos*. A: *Diario del Puerto* [en línia]. 17 març 2011 [Consulta: 23 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oPxSFT>>
 - lamalla.cat. *El Port de Palamós tindrà terminal de passatgers abans de 2008*. A: *lamalla.cat* [en línia]. 26 abril 2005 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oN5xBr>>
 - La Voz de Barcelona. *Un sindicato policial pide declarar el puerto de Palamós frontera Schengen*. A: *La Voz de Barcelona* [en línia]. 21 agost 2009 [Consulta: 5 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ShWf9>>

- MedCruise Community. *Member Ports map* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://medcruise.cruise-community.com/map.php>>
- MedCruise; Ca' Foscari Formazione e Ricerca, University of Venice. *The New MedCruise Statistics Report* [en línia]. 21 desembre 2010. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nP3Cfe>>
- Medcruise. About MedCruise. A: *Medcruise* [en línia]. [Consulta: 8 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nPatw5>>
- Medcruise. Associate Members. A: *Medcruise* [en línia]. [Consulta: 8 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qmGbEv>>
- MedCruise. *MedCruise Statistics Report, 1998-2000-2007 and 2008* [en línia]. Edició desembre 2008. [Consulta: 12 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pGDG3e>>
- MedCruise. *Members* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qw75KD>>
- Medcruise. The Mediterranean. A: *Medcruise* [en línia]. [Consulta: 8 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nc1CTS>>
- Medcruise. Why Cruise the Mediterranean? A: *Medcruise* [en línia]. [Consulta: 8 setembre 2011]. Disponible a: <<http://www.medcruise.com/page.asp?n=cruising>>
- OMMP. Rétrospectives 1989-2010. A: *OMMP* [en línia]. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qDp6Od>>
- Ortega, Javier. Canberra Palamós 1965. A: *Flickr* [en línia]. 26 agost 2008. [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/goL6pr>>
- Ortega Figueiral, Jaiver. Seabourn Legend & Hebridean Spirit @ Port of Palamós, Girona. A: *Flickr* [en línia]. 13 maig 2008 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p9IPaq>>
- Pere. De Hollywood a Palamós. A: *Olor de Mar* [en línia]. Dijous 28 juliol 2011 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p4m279>>
- Pere. Vaixells a Palamós juny 09. A: *Olor de Mar* [en línia]. Divendres 9 juliol 2009 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qxeZEJ>>
- Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]
- Radio Palamós. Aquest diumenge s'inicia el viatge de treball sobre creuers turístics [en línia]. 7 novembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qfHiJy>>

- Radio Palamós. Arriba a Palamós el creuerista número 100 mil. A: *Radio Palamós* [en línia]. 5 juliol 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mPagVT>>
- Radio Palamós. Arriba un nou creuer al port de Palamós, un vaixell naturista. A: *Radio Palamós* [en línia]. 19 juliol 2004 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ndO1WP>>
- Radio Palamós. Artur Mas insta a promocionar Catalunya a través de l'Espai del Peix. A: *Radio Palamós* [en línia]. 28 de març 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/omBB7P>>
- Radio Palamós. Bachiller critica les anul·lacions d'escala del Thomson Dream. A: *Radio Palamós* [en línia]. 27 octubre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pAGO6e>>
- Radio Palamós. Bachiller diu que encara cal millorar les escales de creuers. A: *Radio Palamós* [en línia]. 18 desembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r6tXIU>>
- Radio Palamós. Bachiller lloa l'Espai del Peix però reconeix que no hi confiava. A: *Radio Palamós* [en línia]. 1 de març 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/plxq1g>>
- Radio Palamós. Bachiller valora la promoció de Palamós a la fira de creuers de Venècia [en línia]. 10 novembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oaBuTO>>
- Radio Palamós. Balanç fira de creuers a Miami. A: *Radio Palamós* [en línia]. 23 març 2007 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/piTYhm>>
- Radio Palamós. CIU demana que no es pressioni als comerciants amb els horaris. A: *Radio Palamós* [en línia]. 30 juliol 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oUsCW5>>
- Radio Palamós. CIU hauria fet el creuer de treballen un altre moment [en línia]. 1 desembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nLSz9u>>
- Radio Palamós. Conveni entre Patronat de Turisme i Cambra Comerç. A: *Radio Palamós* [en línia]. 31 juliol 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pJ8eQy>>
- Radio Palamós. Creuer de treball per preparar la temporada 2009. A: *Radio Palamós* [en línia]. 22 setembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nwmHLL>>
- Radio Palamós. Curs d'anglès per a comerciants. A: *Radio Palamós* [en línia]. 27 març 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qwKxmS>>

- Radio Palamós. El Grand Mistral no pot fer escala a Palamós per la tramuntana. A: *Radio Palamós* [en línia]. 1 juny 2011. [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o7iZEy>>
- Radio Palamós. El president Artur Mas inaugura demà l'Espai del Peix. A: *Radio Palamós* [en línia]. 25 de març [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q1eqya>>
- Radio Palamós. El Thomson Dream anul·la totes les escales que li quedaven. A: *Radio Palamós* [en línia]. 8 octubre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ouWndy>>
- Radio Palamós. Ens visiten empreses nord-americanes de creuers. A: *Radio Palamós* [en línia]. 23 març 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oO12x2>>
- Radio Palamós. Es constitueix el Grup de Treball per a la Promoció del Port. A: *Radio Palamós* [en línia]. 25 gener 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pw7u0C>>
- Radio Palamós. Es crea un grup de treball per reforçar la promoció del port de Palamós. *Radio Palamós* [en línia]. 19 desembre 2007 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/psJZ3Y>>
- Radio Palamós. Escala del Seabourn Legend al port de Palamós. A: *Radio Palamós* [en línia]. 28 juny 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p9kzMd>>
- Radio Palamós. Ferrés diu que els creuers faran un salt endavant al 2012. A: *Radio Palamós* [en línia]. 10 novembre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qJYFQC>>
- Radio Palamós. Grup de treball sobre passatge de creuers. A: *Radio Palamós* [en línia]. 15 setembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qvxJlq>>
- Radio Palamós. Kelo Martí vol ajuda privada per mantenir l'Espai del Peix. A: *Radio Palamós* [en línia]. 24 de març 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oeMUMD>>
- Radio Palamós. L'alcaldeessa creu que el trànsit de creuers se seguirà potenciant. A: *Radio Palamós* [en línia]. 22 febrer 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qOMqgc>>
- Radio Palamós. La Cambra de Comerç capta creuers a Miami. A: *Radio Palamós* [en línia]. 7 març 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oolTMj>>

- Radio Palamós. La Cambra de Comerç de Palamós a la fira Sea Tread Med. A: *Radio Palamós* [en línia]. 18 octubre 2006 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q28LEf>>
- Radio Palamós. La Cambra de Comerç de Palamós promociona el port a Nàpols. A: *Radio Palamós* [en línia]. 7 novembre 2006 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pguZsb>>
- Radio Palamós. La guerra reduirà aquest any el nombre de creuers que arribin a Palamós. A: *Radio Palamós* [en línia]. 14 abril 2004 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rh480T>>
- Radio Palamós. Mesures per a incrementar l'arribada de creuers turístics a Palamós. A: *Radio Palamós* [en línia]. 2 de març 2009 [Consulta: 1 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNeTq9>>
- Radio Palamós. Palamós és el segon port Mediterrani en creixement de creuers. A: *Radio Palamós* [en línia]. 3 desembre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qQVfMR>>
- Radio Palamós. Palamós es presenta a la Seatrade Med. A: *Radio Palamós* [en línia]. 1 desembre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rr4gP2>>
- Radio Palamós. Port com a terminal estable de creuers. A: *Radio Palamós* [en línia]. 15 juny 2001 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nlJQGA>>
- Radio Palamós. Ports competeix amb altres instal·lacions importants A: *Radio Palamós* [en línia]. 19 gener 2000 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nhJCJA>>
- Radio Palamós. Presenten un contenidor de recollida selectiva de residus per als vaixells. A: *Radio Palamós* [en línia]. 17 juny 2009 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNeTq9>>
- Radio Palamós. Primera jornada del viatge de treball per ports de la Mediterrània [en línia]. 10 novembre 2008 [Consulta: 3 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oaBuTO>>
- Radio Palamós. Primera visita del Seabourn Quest al port de Palamós. A: *Radio Palamós* [en línia]. 16 juny 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rqhLEv>>
- Radio Palamós. Promocionen el port de Palamós a Miami. A: *Radio Palamós* [en línia]. 9 març 2007 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pyLZLZ>>

- Radio Palamós. Publicitaran fora de Palamós l'arribada de creuers turístics. A: *Radio Palamós* [en línia]. 2 febrer 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rqQlh5>>
- Radio Palamós. Reportatge. A: *Radio Palamós* [en línia]. 17 gener 2000 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rhx4Eq>>
- Radio Palamós. Reportatge. A: *Radio Palamós* [en línia]. 23 febrer 2007 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qHxPBj>>
- Radio Palamós. Signatura conveni de col·laboració. A: *Radio Palamós* [en línia]. 17 gener 2000 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nHSiRi>>
- Radio Palamós. Surt a informació pública el projecte de l'estació marítima del port. *Radio Palamós* [en línia]. 10 maig 2007 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pQxSjo>>
- Radio Palamós. Tercera escala de l'Island Escape. A: *Radio Palamós* [en línia]. 29 agost 2011 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nBXX91>>
- Radio Palamós. Tres noves navilieres entraran al mercat de creuers a Palamós. A: *Radio Palamós* [en línia]. 9 desembre 2010 [Consulta: 6 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gKq4tn>>
- Rodríguez, Eva; Cañigueral, Anna. Més seguretat per l'augment de creuers a Palamós. A: *tv3* [en línia]. 12 agost 2009 [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pQxmuQ>>
- Sala de premsa. La Generalitat participa amb el port de Palamós a l'Assemblea General de MedCruise. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 28 maig 2009. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nVkgqc>>
- Sala de premsa. El creuer Thomson Spirit torna al port de Palamós. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 24 agost 2004. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mSsavk>>
- Sala de premsa. El port de Palamós participa novament a la fira de creuers Seatrade de Miami. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 13 març 2009. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mSsavk>>
- Sala de premsa. El port de Palamós tanca amb 32 escales i 33.554 passatgers la seva millor temporada de creuers. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 20 novembre 2009. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oS98Z6>>
- Sala de premsa. Els ports de Palamós i Roses es promocionen a la fira de creuers Seatrade Med. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 26 novembre 2004. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ok5AaX>>

- Sala de premsa. Els ports de Palamós, Roses i Sant Carles de la Ràpita, gestionats per la Generalitat, es promocionen a la fira Seatrade de Miami. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 10 març 2011. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qJeyHM>>
- Sala de premsa. Es crea un grup de treball per reforçar la promoció del port de Palamós. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 19 desembre 2007. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oNvt0F>>
- Sala de premsa. Es preveuen 40.000 passatgers de creuer en la millor temporada del port de Palamós. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 15 abril 2011. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qCX3uC>>
- Sala de premsa. Inauguració de l'estació marítima del port de Palamós A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 21 maig 2008. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o4KP4N>>
- Sala de premsa. Se signa un acord de col·laboració per impulsar l'activitat de creuers al port de Palamós. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 10 maig 2010. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qccdgn>>
- Sea Cloud Cruises. Our Ships at a Glance. A: *Sea Cloud Cruises* [en línia]. [Consulta: 19 setembre 2011]. Disponible a: <<http://www.seacloud.com/en/die-schiffe.html>>
- Seatrade. About us. A: *Seatrade* [en línia]. [Consulta: 17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p5gE60>>
- Seatrade Med. About Seatrade. A: *Seatrade Med* [en línia]. [Consulta: 17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qqASO5>>
- Seatrade Med. Who Exhibits?. A: *Seatrade Med* [en línia]. [Consulta: 17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://www.seatrade-med.com/who-exhibits>>
- Seatrade Med. Why Exhibit?. A: *Seatrade Med* [en línia]. [Consulta: 17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://www.seatrade-med.com/why-exhibit1>>
- Vilar, Albert. Augment del nombre d'estades de vaixells de creuers turístics a Palamós per al 2004, després del fort descens d'aquest any. A: *Roses Digital* [en línia]. 22 agost 2009. [Consulta: 18 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/phLxTp>>
- Vilar, Albert. El port de Palamós podria batre enguany els rècords de creuers i passatgers. A: *El Punt Avui* [en línia]. 16 abril 2011. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nl0li6>>

- Vilar, Albert. El port de Palamós superarà l'any vinent els rècords d'enguany en nombre de creuers i de passatgers. A: *El Punt Avui* [en línia]. 22 agost 2009. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nbVsQj>>
- Vilar, Albert. La temporada de vaixells de creuer a Palamós ha tingut un impacte econòmic d'1,9 milions d'euros. A: *El Punt Avui* [en línia]. 21 novembre 2009. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mXd0Hw>>
- Vilar, Albert. *Només un dels sis creuers que s'hi havia interessat atracarà a Palamós pels Jocs* [en línia]. *El Punt*, 24 gener 1992. [Consulta: 10 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/poZlZc>>
- Vilar, Albert. Palamós fa el seu segon millor any en creuers. A: *El Punt Avui* [en línia]. 26 novembre 2010 [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o51eN0>>
- Vilar, Albert. Tots els creuers de Thomson ja han fet escala a Palamós. A: *El Punt Avui* [en línia]. 6 juny 2011. [Consulta: 22 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oij5nc>>
- Vilar, Albert. Un grup turístic alemany portarà per primer cop vaixells de creuer a Palamós. A: *El Punt Avui* [en línia]. 29 abril 2011. [Consulta: 16 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mXd0Hw>>

CAPÍTOL 4

- ACN. El Consell de Ministres avala els vols fora de l'espai Schengen a l'Aeroport de Lleida-Alguaire. A: *Ara* [en línia]. Madrid, 29 juliol 2011 [Consulta: 28 setembre 2011]. A: <<http://bit.ly/pnXbrq>>
- ACN. Roses confirma dues escales de creuers per a l'any vinent. A: *Empordà: Setmanari de l'Alt Empordà* [en línia]. 1 maig 2011. [Consulta: 17 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oMSYps>>
- ACN; Ara Girona. Roses confirma dues escales de creuers a la badia per l'any vinent i no farà un moll nou. A: *Ara Girona* [en línia]. 1 maig 2011 [Consulta: 16 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mYx8Bx>>
- Ajuntament de Forallac. Peratallada. A: *Ajuntament de Forallac* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nVZvHb>>
- Ara Ponent. L'aeroport de Lleida-Alguaire rep aquest estiu un 93 menys de passatgers que al 2010. A: *Ara Ponent*. Lleida, 22 setembre 2011 [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pBrDiB>>

- Autoridad Portuaria de Cartagena. Works and Projects. A: *Autoridad Portuaria de Cartagena* [en línia]. [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oT1zOV>>
- Autoridad Portuaria de Málaga. Terminales de Crucero. A: *Autoridad Portuaria de Málaga* [en línia]. [Consulta: 16 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pFCs7e>>
- Autoritat Portuària de Barcelona. *Memòria anual 09* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Capítol: Ejercicio económico y financiero. Disponible a: <<http://bit.ly/qAP7cG>>
- Besalú. Patrimoni Jueu. A: *Besalú* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oYkaCW>>
- Cardenas Garcia, Rafael. Tossa de Mar. A: *Taxi Direct Palamós* [en línia]. [Consulta: 1 octubre 2011]. Disponible a: <www.taxidirectpalamos.com/>
- C.M, Ana. Palamós. A: *eViajando* [en línia]. 29 desembre 2008 [Consulta: 2 d'octubre 2011]. Disponible a: <www.eviajando.com/palamos>
- Congreso de los Diputados. *Boletín Oficial de las Cortes Generales* [en línia]. VIII Legislatura, 13 setembre 2004, num 66 [Consulta: 13 setembre 2011]. Comisión de Interior 161/000226. Pàg. 18. Disponible a: <<http://bit.ly/pFOQvY>>
- Congreso de los Diputados. *Boletín Oficial de las Cortes Generales* [en línia]. VIII Legislatura, 8 març 2005, num 166 [Consulta: 13 setembre 2011]. Comisión de Interior 161/000226. Pàg. 8. Disponible a: <<http://bit.ly/qboFZA>>
- Congreso de los Diputados. *Boletín Oficial de las Cortes Generales* [en línia]. VIII Legislatura, 11 desembre 2007, num 648 [Consulta: 13 setembre 2011]. 184/125343. 165. Disponible a: <<http://bit.ly/ptKsvR>>
- Consejo de la UE. UE Catálogo de Schengen. A: *Consejo de la UE* [en línia]. Febrer 2002 [Consulta: 28 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n8IRQy>>
- Cruceros Málaga. 1ª fase (en funcionamiento), 2ª fase (inauguración 2011). A: *Cruceros Málaga* [en línia]. [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <www.crucerosmalaga.net/esp/>
- CV. Creació de la Taula Estratègica d'impuls l'aeroport de Lleida-Alguaire. A: *Catalunya Vanguardista* [en línia]. 7 febrer 2011 [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ohBtlu>>
- Departament de Turisme de Palamós. Comerç. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pcEAR9>>
- Departament de Turisme de Palamós. Creuers. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/plhpVU>>

- Departament de Turisme de Palamós. Gastronomia. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qYD4JQ>>
- Departament de Turisme de Palamós. La Gamba de Palamós. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/r81AhN>>
- Departament de Turisme de Palamós. Palamós Actiu. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/relQWj>>
- Departament de Turisme de Palamós. Platges. A: *Palamós, el mar* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qSjf68>>
- Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: setembre - octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nCISXT>>
- Direcció general d'Assumptes Marítims i Pesquers de la Unió Europea. *Tourist facilities in ports* [en línia]: *Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*. Comissió Europea. Agost 2009. [Consulta: setembre - octubre 2011]. Capítol: The economic factor. Disponible a: <<http://bit.ly/qj5nAu>>
- Documare. Història. A: *Documare* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <www.documare.org/index.php/historia>
- ECC. *The Cruise Industry* [en línia]: *A Leader in Europe's Economic Recovery*. G.P. Wild (International) Limited; Business Research & Economic Advisors. Edició 2011. [Consulta: 10 setembre 2011]. Capítol: A Global Industry. Disponible a: <<http://bit.ly/oGTGtA>>
- Empordà: Setmanari de l'Alt Empordà. El creuer The World fa escala a Roses [en línia]. 22 juny 2010 [Consulta: 21 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mZRIH6>>
- Empordatv. Roses signa un conveni per l'arribada de creuers al municipi. A: *Youtube* [en línia]. 16 setembre 2010 [Consulta: 16 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/n77fm8>>
- Enciclopèdia Catalana. *Ava Gardner* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rlsGjo>>
- Enciclopèdia Catalana. *Basílica de la Sagrada Família* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pJA8r1>>
- Enciclopèdia Catalana. *Josep Puig i Cadafalch* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ral5Yd>>

- Enciclopèdia Catalana. *Lluís Domènech i Muntaner* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o7iitj>>
- Enciclopèdia Catalana. *Truman Capote* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/ru1Cck>>
- Espai del Peix. Què és l'Espai del Peix. A: *Espai del Peix* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/gyW86h>>
- Felip, Joan. El riu Onyar al seu pas per Girona. A: *Panoramio* [en línia]. 18 juliol 2009 [Consulta: 2 octubre 2011]. Disponible a: <www.panoramio.com/photo/24604891>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Biografia de Gala. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/dB5IDK>>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Figueres Teatre-Museu Dalí. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/cKMn9>>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Figueres Teatre-Museu Dalí: Història. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o7dHyN>>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Portlligat Casa Museu Salvador Dalí. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pWwJMI>>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Portlligat Casa Museu Salvador Dalí: Història. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pPws2T>>
- Fundació Gala – Salvador Dalí. Púbol Casa-Museu Castell Gala Dalí: Història. A: *Fundació Gala – Salvador Dalí* [en línia]. [Consulta: 27 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oipLOv>>
- Gironanotícies.com. El Port de Roses preveu l'ampliació perquè hi puguin amarrar creuers. A: *lamalla.cat* [en línia]. 20 març 2008 [Consulta: 16 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oUycVA>>
- Julbe, Barbara. Truman Capote, un filón para Palamós. A: *La Vanguardia* [en línia]. [Consulta: 23 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qdd4nV>>
- Lloret de Mar. Els inicis de Lloret. A: *Lloret de Mar* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pFhECh>>
- Lloret de Mar. Jardins de Santa Clotilde. A: *Lloret de Mar* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q7oUfX>>

- Luxury News. Tarragona amplia el puerto para acoger cruceros de lujo. A: *Luxury News* [en línia]. [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qQ8AEG>>
- M. I. L'Ajuntament de Tarragona i l'APT s'alien per promoure el turisme de creuers. A: *El Punt Avui* [en línia]. 14 gener 2010 [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oQGrz0>>
- Mallorca Diario. Joan Verger: El puerto de Málaga estará saturado en diez años. A: *Mallorca diario* [en línia]. 2 agost 2004. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/k9Xuyw>>
- Martínez Reynes, Rosa M^a; Seguí Pons, Joana M^a. Las nuevas pautas de movilidad y su impacto en las infraestructuras de transporte en Baleares. A: *Universitat de Barcelona*. Barcelona: X Coloquio Internacional de Geocrítica, 26 – 30 maig [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mV3xcT>>
- MedCruise. Destination Attractions. A: *MedCruise* [en línia]. [Consulta: 20 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qweMen>>
- Moreso, Lluís. Operadors de creuers turístics s'interessen pel port de la Ràpita. A: *El Punt Avui* [en línia]. 26 agost 2010 [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oz6ShO>>
- Museu d'Arqueologia de Catalunya. La seu d'Empúries: Presentació. A: *Museu d'Arqueologia de Catalunya* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oQ1O0H>>
- Museu d'Arqueologia de Catalunya. La seu d'Ullastret: Presentació. A: *Museu d'Arqueologia de Catalunya* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNsOjB>>
- Museu de la Pesca. Les barques del peix. A: *Museu de la Pesca* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oJZ6bP>>
- Museu de la Pesca. Missió i Objectius. A: *Museu de la Pesca* [en línia]. [Consulta: 24 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pjaLbX>>
- Muxach, Raül. Els comerciants de Palamós diuen que els creueristes miren molt i gasten poc. A: *Cop de post* [en línia]. 2 setembre 2011 [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/p5HA2f>>
- Oficina Municipal de Turisme de Tossa de Mar. *Tossa de Mar* [en línia]: *Paradís blau*. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oFwYAi>>
- Palsturisme. Pals, el cor de l'Empordà. A: *Palsturisme* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o9mCP6>>

- Palau, Oscar. Els vaixells de creuer ja tenen casa. A: *El Punt Avui* [en línia]. 28 març 2011 [Consulta: 28 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNMcx9>>
- Pals. Girona Turismo en pueblos. A: *Girona Turismo en Pueblos* [en línia]. [Consulta: 2 octubre 2011]. Disponible a: <<http://girona.turismoenpueblos.es/pals/444/>>
- Parlament de Catalunya. *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* [en línia]. VIII Legislatura: 24 març 2009, sisè període, número 429 [Consulta: 2 setembre 2011]. Pregunta al Govern a respondre per escrit sobre la idoneïtat del port de Palamós (Baix Empordà) per a l'atracada permanent de vaixells de grans dimensions durant l'hivern. Pàgina 69. Disponible a: <<http://bit.ly/rqfRlz>>
- Patronat Call de Girona. Museu d'Història dels Jueus. A: *Patronat Call de Girona* [en línia]. [Consulta: 22 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/riFYpg>>
- Pedres de Girona. El Call de Girona. A: *Pedres de Girona* [en línia]. [Consulta: 22 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pfcwFX>>
- Pontes, Miquel. El Boreas. A: *M@re Nostrum* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nSU3Pq>>
- Port de Barcelona. *Memòria anual 2009* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qAP7cG>>
- Ports de la Generalitat. *Anuari 2010* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oeXxul>>
- Ports de la Generalitat. *Dades tràfic de mercaderies, desembre 2007* [arxiu Excel]
- Ports de la Generalitat. *Dades tràfic de mercaderies, desembre 2009* [arxiu Excel]
- Ports de la Generalitat. *Dades tràfic de mercaderies, novembre 2010* [arxiu Excel]
- Ports de la Generalitat. *El Port de Palamós, com a destí de creuers* [arxiu Power Point]. Jornades formatives: familiarització amb l'indústria del creuer, novembre 2008.
- Ports de la Generalitat. *Esborrany Refosa Docs.* [arxiu Word].
- Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]
- Ports de la Generalitat. *Facturació creuers turístics 2005 – 2010.* [arxiu Excel]
- Ports de la Generalitat. *Ponència 11-2008* [arxiu Power Point]
- Ports de la Generalitat. *Port de Palamós* [arxiu Power Point]: *Temporada creuers 2009.* Palamós: 20 novembre 2009.
- Presidència de la Generalitat. *Llei 4/2000, de 26 de maig, de mesures fiscals i administratives* [en línia]. DOGC 3149 - 29.5.2000 [Consulta: 16 setembre 2011].

Article 31, Addició d'un nou annex a la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya. Disponible a: <<http://bit.ly/oLHDji>>

- Puertos del estado. *Memoria Anual 09* [en línia]. Capítol 1: Informe [Consulta: 29 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/neLsvP>>
- Puertos del estado. *Memoria Anual 09* [en línia]. Capítol 4: Estadísticas de tráfico [Consulta: 29 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nq05Gd>>
- Puertos del estado, Cartagena. *Memoria Anual 2009* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/neLsvP>>
- Q-Global. Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009) [arxiu pdf]: *Totalitat de passatgers*.
- Q-Global. Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009) [arxiu pdf]: *Visitants a Palamós*
- Q-Global, *Estudi d'opinió dels creueristes al port de Palamós (temporada 2009)* [arxiu pdf]: *Visitants que han realitzat excursions*.
- Radio Palamós. Avantpenúltima escala del Thomson Dream. A: *Radio Palamós* [en línia]. 30 setembre 2011 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mQ60ev>>
- Radio Palamós. Presenten un contenidor de recollida selectiva de residus per als vaixells. A: *Radio Palamós* [en línia]. 17 juny 2009 [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pNeTq9>>
- Rico, Jesus. Cruceros desde Valencia, calendario e itinerarios. A: *Crucero Adicto* [en línia]. [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oCuFi2>>
- Sala de premsa. El port de Palamós tanca amb 32 escales i 33.554 passatgers la seva millor temporada de creuers. A: *Generalitat de Catalunya* [en línia]. 20 novembre 2009. [Consulta: 23 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oS98Z6>>
- Sector de Promoción Económica. *Barcelona en cifras 2011* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <<http://slidesha.re/oriE3j>>
- Serrat, Lluís. Els passatgers del primer creuer que fa escala a Roses, baixant ahir a la tarda al port esportiu rosinc. A: *El Punt Avui* [en línia]. 22 juny 2010 [Consulta: 3 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qTpXeb>>
- The North Carolina Writers' Network (NCWN). Robert Ruark. A: *NCWN* [en línia]. [Consulta: 25 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pgfwA1>>
- Thomson Cruises. Glitz and Glamour. A: *Thomson Cruises* [en línia]. [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oCY0mG>>
- Thomson Cruises. Roman Epic. A: *Thomson Cruises* [en línia]. [Consulta: 30 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/noxOdH>>

- Trabajar en Cruceros. Màlaga se consolida como segundo puerto de cruceros de la Península. A: *Trabajar en Cruceros* [en línia]. [Consulta: 26 setembre 2011]. Disponible a: <www.trabajarencruceros.es/?p=51>
- Turisme Girona. Monuments i museus. A: *Turisme Girona* [en línia]. [Consulta: 22 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/pm812r>>
- TV Costa Brava. L'Alguer i la Costa Brava cada vegada més units. A: *TV Costa Brava* [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/paXZHX>>
- Ulka. Salvador Dali's Museum, Figueres. A: *Travel Pod* [en línia]. 14 agost 2009 [Consulta: 2 octubre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rqTn6o>>
- Vilar, Albert. El port de Palamós i l'aeroport de Girona, units. A: *El Punt Avui* [en línia]. 28 juny 2011. [Consulta: 2 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/rbR4yD>>
- Vilar, Albert. La temporada de vaixells de creuer a Palamós ha tingut un impacte econòmic d'1,9 milions d'euros. A: *El Punt Avui* [en línia]. 21 novembre 2009. [Consulta: 12 agost 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mXd0Hw>>
- Vilar, Albert. Un ferri de Transmediterrànea amarrat a Palamós queda a la deriva pel temporal de llevant. A: *Vilaweb* [en línia]. 27 desembre 2008. [Consulta: 29 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nMlgxl>>

ANNEX

TEMPORADES DE CREUERS AL PORT DE PALAMÓS

CREUERS ANY 1999									
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Origen	Destí	Passatgers
1	Minerva	Bahames	Swan Hellenic	12.331	135	Juny	Palma de Mallorca	Marsella	340
2	Lili Marleen	Malàisia	Peter Deilmann Cruises	7.420	76	Agost	Palma de Mallorca	Saint Tropez	41
3	Wind Song	Bahames	Windstar Cruises	5.307	134	Octubre	Palma de Mallorca	Saint Tropez	137
4	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	187	Novembre	Palma de Mallorca	Saint Tropez	293
39803									811

Taula annex 1. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 1999**

Font: Equasis. *Wind Song* [en línia]. [13 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix *login*
 Equasis. *Wind Surf* [en línia]. [13 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix *login*
 Moreno, Manuel. Lili Marleen. A: *Merchantships.info* [en línia]. Palma de Mallorca: 16/06/2001 [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mPuZD5>>
 Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]
 Swan Hellenic. Ships Details – New Layouts. A: *Swan Hellenic* [en línia]. [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <www.swanhellenic.com/ship.html>.

CREUERS ANY 2000									
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Origen	Destí	Passatgers
1	Sapphire	Xipre	Thomson Cruises	12.331	149	Abril	Palma de Mallorca	Marsella	119
2	Sapphire	Xipre	Thomson Cruises	12.331	149	Maig	Palma de Mallorca	Marsella	398
3	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	7.420	112	Agost	Barcelona	Saint Tropez	210
4	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	7.420	112		Barcelona	Saint Tropez	196
39.502									923

Taula annex 2. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2000**

Font: Moreno, Manuel. Sapphire. A: *Merchantships.info* [en línia]. Palma de Mallorca: 7/08/1997 [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <http://bit.ly/oGb6XX>
 Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2001										
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Passatgers
1	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Maig	13h	Barcelona	Porqueroles	48
2	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Juny	6h 20min	Barcelona	Saint Tropez	209
3	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17		6h 45min	Barcelona	Saint Tropez	190
4	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Juliol	6h 30min	Barcelona	Saint Tropez	199
5	Silver Shadow	Bahames	Silversea Cruises	28.258	167,30	Agost	10h 30min	Porto Fino	Marsella	302
6	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17		6h 15min	Barcelona	Saint Tropez	212
7	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Setembre	6h 30min	Barcelona	Saint Tropez	148
8	Sea Cloud	Malta	Sea Cloud Cruises	2.532	82,97	Octubre	5h	Portvendres	Barcelona	54
9	The Topaz	Panamà	Thomson Cruises	32.327	182,88	Novembre	12h	Marsella	Barcelona	1.015
10	The Topaz	Panamà	Thomson Cruises	32.327	182,88		14h	Marsella	Barcelona	1.014
				121.994						3.391

Taula annex 3. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2001**

Font: Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

Sea Cloud Cruises. The Ships. A: *Sea Cloud Cruises* [en línia]. [13 setembre 2001]. Disponible a: <www.seacloud.com/en/die-schiffe.html>

SilverSea Cruises. Ships. A: *SilverSea CRuises* [en línia]. [Consulta: 13 setembre 2011]. Disponible a: <www.silversea.com/ships/silver-shadow>

CREUERS ANY 2002										
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Passatgers
1	Khersones	Ucraïna	Vaixell escola armada ucraïnesa	2.284	80,06	Maig	42h (3)	Roses	Niça	8
2	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17		8h 15min	Barcelona	Saint Tropez	113
3	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Juny	6h	Barcelona	Saint Tropez	142
4	Minerva	Bahames	Swan Hellenic	12.331	122,31		19h 30min (2)	Sete	Barcelona	331
5	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17		6h	Barcelona	Saint Tropez	132
6	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Juliol	6h	Barcelona	Saint Tropez	165
7	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17	Setembre	6h	Barcelona	Saint Tropez	196
8	Royal Clipper	Luxemburg	Star Clippers	4.425	112,17		6h	Barcelona	Saint Tropez	156
9	Khersones	Ucraïna	Vaixell escola armada ucraïnesa	2.284	80,06	Octubre	18h (2)	Pollensa	Pollensa	18
10	The Emerald	Grècia	Louis Cruise Lines	26.428	165,12	Novembre	10h	Toulon	Barcelona	938
11	The Emerald	Grècia	Louis Cruise Lines	26.428	165,12		12h	Toulon	Barcelona	939
12	The Emerald	Grècia	Louis Cruise Lines	26.428	165012		12h	Toulon	Barcelona	909
13	The Emerald	Grècia	Louis Cruise Lines	26.428	165012		12h	Toulon	Barcelona	934
				149.161						4.981

Taula annex 4. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2002**

Font: Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

Radio Palamós. El creuer "The Emerald" inicia un seguit d'escales al port de Palamós. A: Radio Palamós [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011] Disponible a: <<http://bit.ly/gsmppmb>>

Radio Palamós. Un creuer ucraïnès fa aturada al port per recollir aigua. A: Radio Palamós [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011] Disponible a: <<http://bit.ly/gsmppmb>>

CREUERS ANY 2003											
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Data	Duració escala	Origen	Destí	Passatgers	
1	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Maig	9h 30min	València	Barcelona	84	
2	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Setembre	8h 5min	València	Barcelona	83	
				7.698							167

Taula annex 5. Creuers arribats al port de Palamós l'any 2003

Font: Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].
Sea Cloud Cruises. The Ships. A: *Sea Cloud Cruises* [en línia]. [13 setembre 2001]. Disponible a: <www.seacloud.com/en/die-schiffe.html>

CREUERS ANY 2004												
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Tripulants	Passatgers	
1	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Maig	10h 30min	València	Barcelona	40	90	
2	Adriana	St. Vicent i les Grenadines	Marina Cruises	4.490	103,71		7h	Barcelona	Niça	114	199	
3	Thomson Spirit	Bahames	Thomson Cruises	33.930	214,65	Juny	9h	Seta	Palma de Mallorca	520	1.265	
4	Sea Dream I	Bahames	Seadream Yacht Club	4.253	104,80		9h 30min	Marsella	Barcelona	89	57	
5	Thomson Spirit	Bahames	Thomson Cruises	33.930	214,65	Juliol	9h	Seta	Palma de Mallorca	534	1.290	
6	Star Clipper	Luxemburg	Star Clippers	3.325	111,50		7h	Cap d'Agde	Barcelona	73	131	
7	Thomson Spirit	Bahames	Thomson Cruises	33.930	214,65	Agost	9h	Seta	Palma de Mallorca	536	1.312	
8	Thomson Spirit	Bahames	Thomson Cruises	33.930	214,65	Setembre	9h	Seta	Palma de Mallorca	522	1.235	
				151.637							2.428	5.579

Taula annex 6. Creuers arribats al port de Palamós l'any 2004

Font: Equasis. *Adriana* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>
Moreno, Manuel. *Adriana*. A: *Merchantships.info* [en línia]. Palma de Mallorca: 7/09/2002 [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/mPuZD5>>
Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].
Radio Palamós. El port de Palamós acull novament creuers. A: Radio Palamós [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/oVXwMY>>
SeaDream Yacht Club. The Yachts. A: *SeaDream Yacht Club* [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <www.seadream.com/the-yachts>
Star Clippers. Our Fleet. A: *Star Clippers* [en línia]. [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <www.starclippers.com/us/our-fleet.html>

CREUERS ANY 2005												
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Tripulants	Passatgers	
1	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Abril	10h	Barcelona	Portvendres	164	201	
2	Sea Cloud II	Malta	Sea Club Cruises	3.849	86,43	Maig	8h 30min	València	Barcelona	61	82	
3	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Juny	10h 30min	Barcelona	Portvendres	161	201	
4	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Juliol	10h 30min	Barcelona	Portvendres	161	209	
5	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Agost	10h 30min	Barcelona	Portvendres	162	208	
6	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Setembre	11h	València	Barcelona	62	88	
7	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 20min	Barcelona	Portvendres	164	198	
				57.503							935	1.187

Taula annex 7. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2005**

Font: Elaborat per l'autor a partir de les dades de Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2006

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
1	Adriana	St. Vicent i les Grenadines	Marina Cruises	4.490	87,72	Abril	9h 20min	Niça	Eivissa	Moll Ponent	110	237
2	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Maig	10h	València	Barcelona	Moll Ponent	63	82
3	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65	Juny	10h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	491	1.239
4	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Juliol	10h 30min	Barcelona	Portvendres	Moll Ponent	165	194
5	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.584	215,00		10h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	553	1.492
6	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		10h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	501	1.288
7	Spirit of adventure	Bahames	Spirit of Adventure (Saga Cruises)	9.570	139,00		11h 40min	Niça	Barcelona	Moll Ponent	207	333
8	Thomson Destiny	Holanda	Thomson Cruises	37.845	204,00	Agost	10h	Tarragona	Marsella	Moll Comercial	465	717
9	Spirit of adventure	Bahames	Spirit of Adventure (Saga Cruises)	9.570	139,00		8h 30min	Barcelona	Niça	Moll Ponent	203	297
10	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.584	215,00		8h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	563	1.554
11	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		11h	Barcelona	Portvendres	Moll Ponent	166	199
12	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		10h 15min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	492	1.304
13	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Setembre	9h	València	Barcelona	Moll Ponent	63	90

Segueix a la pàg. següent

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Data	Hora d'arribada	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
14	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	9.961	215,00	Setembre	10h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	550	1.432
15	Seadream II	Bahames	Seadream Yacht Club	4.333	90,56		2h	St. Tropez	Barcelona	Moll Comercial	98	80
16	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		10h 30min	Marsella	Palma de Mallorca	Moll Comercial	483	1.186
17	Seadream II	Bahames	Seadream Yacht Club	4.333	90,56	Octubre	9h 15min	Marsella	Barcelona	Moll Comercial	96	97
18	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Barcelona	Portvendres	Moll Comercial	163	204
				328.571							5.432	12.025

Taula annex 8. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2006**

Font: Equasis. *Adriana* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix *login*
Equasis. *Spirit of Adventure* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix *login*
Moreno, Carlos. *Spirit of Adventure*. A: *Merchantships.info* [en línia]. Barcelona: 20/08/2006 [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o9IDVs>>
Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].
Seadream Yacht Club. The Yachts. A. *Seadream Yacht Club*. [Consulta: 14 setembre 2011]. Disponible: <www.seadream.com/the-yachts/> /

CREUERS ANY 2007

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
1	Adriana	St. Vicent i les Grenadines	Marina Cruises	4.490	87,72	Abril	6h	Maó	Niça	Ponent	114	199
2	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Barcelona	Portvendres	Ponent	162	200
3	Wind Star	Bahames	Windstar Cruises	5.703	111,73	Maig	9h 45min	Barcelona	Seta	Ponent	94	135
4	Adriana	St. Vicent i les Grenadines	Marina Cruises	4.490	87,72		6h	Niça	Niça	Ponent	96	165
5	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43		11h 30min	València	Barcelona	Ponent	63	86
6	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		10h	L'Alguer	Barcelona	Comercial	496	1.210
7	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215,00		9h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	538	1.412
8	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00	Juny	10h 15min	Barcelona	Marsella	Comercial	197	305
9	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	536	1.470
10	Stad Amsterdam	Holanda	Stad Amsterdam BV	723	78,00		47h 30min (3)	Piombino	Barcelona	Ponent	28	127
11	Thomson Celebration	Antilles Holandeses	Thomson Cruises	33.933	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	524	1.221
12	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	548	1.488
13	Thomson Celebration	Antilles Holandeses	Thomson Cruises	33.933	214,65	Juliol	10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	538	1.222
14	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		10h	Barcelona	Marsella	Comercial	193	298
15	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	167	195
16	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215,00		10h	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	544	1.574
17	Thomson Celebration	Antilles Holandeses	Thomson Cruises	33.933	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	537	1.330
18	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215,00	Agost	10h	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	553	1.583

Segueix a la pàg. següent

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
19	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00	Agost	10h	Barcelona	Marsella	Comercial	198	310
20	Thomson Celebration	Antilles Holandeses	Thomson Cruises	33.933	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	537	1.336
21	Seabourd Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Setembre	10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	171	201
22	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215,00		9h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	546	1.464
23	Thomson Celebration	Antilles Holandeses	Thomson Cruises	33.933	214,65		10h 30min	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	534	1.213
24	Wind Suf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		10h 30min	Barcelona	Marsella	Comercial	191	295
25	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Octubre	10h 30min	Barcelona	Portvendres	Ponent	168	200
26	Hebridean Spirit	Regne Unit	Hebridean Island Cruises	4.200	90,60		14h (2)	Seta	Barcelona	Ponent	74	83
27	Thomson Celebration	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		10h	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	547	1.220
28	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,65		9h	L'Alguer	Palma de Mallorca	Comercial	479	1.250
29	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		9h	Barcelona	Seta	Comercial	187	298
30	Wind Spirit	Bahames	Windstar Cruises	5.736	134,00	Novembre	8h 35min	Seta	Tarragona	Ponent	93	94
				640.853							9.653	22.184

Taula annex 9. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2007**

Font: Equasis. *Adriana* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login
Equasis. *Hebridean Spirit* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login
Equasis. *Stad of Amsterdam* [en línia]. [14 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login
Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2008

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
1	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182	Abril	8h 50min	Barcelona	Marsella	Comercial	190	217
2	Wind Star	Bahames	Windstar Cruises	5.703	134,00	Maig	9h	Barcelona	Seta	Comercial	97	94
3	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Comercial	169	203
4	Hebridean Spirit	Regne Unit	Hebridean Island Cruises	4.200	90,60		6h 15min	Barcelona	Port la Nouvelle	Comercial	75	53
5	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00	Juny	8h 35min	Barcelona	Marsella	Comercial	191	174
6	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.189	88,55		11h 30min	Portvendres	Maó	Ponent	34	41
7	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	167	208
8	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.189	88,55		10h 30min	Portvendres	Ciudadella	Ponent	35	52
9	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.189	88,55		11h 30min	Port la Nouvelle	Ciudadella	Ponent	34	50
10	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.189	88,55	Juliol	13h 30min	Maó	Port la Nouvelle	Ponent	33	47
11	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	167	216
12	Braemar	Bahames	Fred Olsen Cruise Lines	24.344	171,29		9h 30min	Palma de Mallorca	Villefranche-SurMer	Comercial	375	915
13	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		9h 30min	Barcelona	Marsella	Comercial	195	258
14	Silver Whisper	Bahames	Silversea Cruises	28.258	186,00	Agost	10h 30min	Marsella	Barcelona	Comercial	299	382
15	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	169	191
16	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		9h 45min	Barcelona	Marsella	Comercial	197	299

Segueix a la pàg. següent

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
17	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43	Agost	9h	València	Barcelona	Ponent	62	88
18	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Setembre	10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	166	207
19	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Octubre	10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	168	201
20	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		9h 30min	Barcelona	Marsella	Comercial	186	236
21	Adriana III	St. Vicent i les Grenadines	Taps INC.	4.490	87,72		8h	Niça	València	Comercial	105	149
				209.091							3.114	4.281

Taula annex 10. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2008**

Font: Moreno, Manuel. Hebridean Spirit. A: *Merchantships.info* [en línia]. Palma de Mallorca: 3/09/2006 [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/qbGqVs>> Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2009

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
1	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Abril	10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	186	206
2	Ocean Village	Regne Unit	Ocean Village	63.524	245,60	Maig	10h	Saint-Raphaël	Palma de Mallorca	Comercial	568	1.591
3	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		12h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	519	1.459
4	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	Juny	10h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	524	1.489
5	Ocean Village	Regne Unit	Ocean Village Cruises	63.524	245,60		9h 30min	Saint-Raphaël	Palma de Mallorca	Comercial	565	1.650
6	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		11h 40min	Colliure	Maó	Ponent	36	41
7	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	517	1.445
8	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		10h 30min	Maó	Port la Nouvelle	Ponent	36	34
9	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		12h 40min	Port la Nouvelle	Maó	Ponent	34	52
10	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	173	192
11	Silver Wind	Bahames	Silversea Cruises	16.927	155,80		9h	Montercarlo	Malaga	Comercial	223	258
12	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	513	1.494
13	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		13h	Maó	Port la Nouvelle	Ponent	33	42
14	Ocean Village	Regne Unit	Ocean Village Cruises	63.524	245,60	Juliol	10h	Saint-Raphaël	Palma de Mallorca	Comercial	568	1.736
15	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	533	1.523
16	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h	Tarragona	Portvendres	Ponent	170	205

Segueix a la pàg següen-6

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mes	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers	
17	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	Juliol	9h 45min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	527	1.547	
18	Ocean Village	Regne Unit	Ocean Village Cruises	63.524	245,60	Agost	10h	Saint-Raphaël	Palma de Mallorca	Comercial	568	1.798	
19	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	529	1.581	
20	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		10h	Tarragona	Portvendres	Ponent	168	214	
21	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	525	1.539	
22	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		Setembre	9h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	521	1.451
23	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	10h 30min		Tarragona	Portvendres	Ponent	172	203	
24	Mein Schiff	Malta	TUI Cruises	76.998	262,50	11h 30min		Palma de Mallorca	Marsella	Comercial	782	1.577	
25	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	10h		Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	521	1.430	
26	Mein Schiff	Malta	TUI Cruises	76.998	262,50	Octubre		11h 15min	Palma de Mallorca	Marsella	Comercial	747	1.393
27	Mein Schiff	Malta	TUI Cruises	76.998	262,50		12h	Palma de Mallorca	Marsella	Comercial	735	1.544	
28	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		7h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	523	1.504	
29	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		15h 30min	Tarragona	Portvendres	Ponent	170	141	
30	Mein Schiff	Malta	TUI Cruises	76.998	262,50		7h 30min	Palma de Mallorca	Marsella	Comercial	781	1.428	
31	Thomson Spirit	Xipre	Thomson Cruises	33.930	214,50		8h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	477	1.218	
32	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	521	1.569	
				1.131.759								13.465	33.554

Taula annex 11. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2009**

Font: Vilar, Albert. El port de Palamós acull novament creuers. A: El Punt Avui [en línia]. [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/q9TQ5D>>
Equasis. *Pacific Pearl (Ocean Village)* [en línia]. [15 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login
Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2010

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Data	Duració escala	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers
1	Wind Spirit	Bahames	Windstar Cruises	5.736	134,00	Maig	6h 30min	Barcelona	Portvendres	Ponent	89	86
2	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43		9	Marsella	Barcelona	Ponent	62	90
3	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		9h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	639	1.445
4	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	519	1.455
5	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		9h 15min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	629	1.520
6	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		9h 45min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	519	1.466
7	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		9h 30min	Barcelona	Portvendres	Comercial	170	208
8	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Juny	10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	628	1.438
9	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	516	1.457
10	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		10h 5min	Port la Nouvelle	Maó	Ponent	33	45
11	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		14h 30min	Port la Nouvelle	Port la Nouvelle	Ponent	34	43
12	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		9h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	523	1.472
13	Seabourn Legend	Bahames	Compagnie du Ponant	9.961	135,00		8h 30min	Barcelona	Portvendres	Comercial	182	200
14	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		10h 30min	Port la Nouvelle	Maó	Ponent	34	34
15	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Juliol	9h 45min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	531	1.445
16	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.443	84,33		14h 30min	Maó	Port la Nouvelle	Ponent	36	45

Segueix a la pàg. següent

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Data	Hora d'arribada	Origen	Destí	Ubicació	Tripulants	Passatgers	
17	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	Juliol	10h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	517	1.521	
18	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	528	1.529	
19	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		9h 30min	Barcelona	Seta	Ponent	170	217	
20	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215	Agost	6h 30min	Ajaccio	Palma de Mallorca	Comercial	539	1.536	
21	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	215,00		9h 45min	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	523	1.541	
22	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		8h 45min	Portvendres	Bandol	Comercial	170	211	
23	Wind Surf	Bahames	Windstar Cruises	14.745	182,00		10h 30min	Barcelona	Portvendres	Comercial	192	292	
24	Funchal	Portugal	Classic International Cruises	9.563	138,90		7h	Saint Tropez	Ceuta	Comercial	230	457	
25	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	Setembre	10h 30min	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	521	1.435	
26	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		10h 45min	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	526	1.437	
27	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		9h	Barl	Portvendres	Ponent	168	203	
28	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50	Octubre	10h 30min	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	531	1.447	
29	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		9h	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	528	1.449	
30	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		9h 30min	Barcelona	Seta	Ponent	171	206	
31	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,50		9h	Propiano	Palma de Mallorca	Comercial	522	1.570	
				809.532								10.980	27.500

Taula annex 12. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2010**

Font: Moreno, Carlos. Funchal. A: *Merchantships.info* [en línia]. Eivissa: 26/09/2009 [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: < <http://bit.ly/rft3Cb>> Ports de la Generalitat. *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel].

CREUERS ANY 2011*							
Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mesos	Passatgers aprox.
1	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Abril	1.300
2	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		200
3	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.400
4	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Maig	1.300
5	Sea Cloud II	Malta	Sea Cloud Cruises	3.849	86,43		90
6	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.300
7	Island Escape	Bahames	Thomson Cruises	40.132	185,00	Juny	1.400
8	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.200
9	Seabourn Quest	Bahames	Seabourn Cruise Line	32.200	177,36		470
10	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,70		1.400
11	MSC Melody	Panama	MSC Cruises	35.143	204,70		1.200
12	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	175	
13	Island Escape	Bahames	Thomson Cruises	40.132	185,00	Juliol	1.200
14	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,70		1.200
15	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.300
16	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		200
17	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Agost	1.300
18	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,70		1.200
19	Le Ponant	França	Compagnie du Ponant	1.189	88,55		45
20	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.200
21	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		180
22	Island Escape	Bahames	Thomson Cruises	40.132	185,00	1.300	
23	MSC Melody	Panama	MSC Cruises	35.143	204,70	Setembre	1.250
24	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.300
25	Thomson Destiny	Xipre	Thomson Cruises	37.773	214,70		1.400
26	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.250
27	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		200
28	Island Escape	Bahames	Thomson Cruises	40.132	185,00		1.300

Número	Vaixell	Bandera	Companyia	GT	Eslora	Mesos	Passatgers aprox.
29	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Setembre	1.200
30	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20	Octubre	1.450
31	MSC Melody	Panama	MSC Cruises	35.143	204,70		1.492
32	Wind Surf	Bahames	Thomson Cruises	14.745	187,00		170
33	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00		200
34	Thomson Dream	Malta	Thomson Cruises	54.763	243,20		1.450
35	Seabourn Legend	Bahames	Seabourn Cruise Line	9.961	135,00	Novembre	200
36	Saga Ruby	Malta	Saga	24.492	191,00	Desembre	681
				1.275.170			34.103

Taula annex 13. **Creuers arribats al port de Palamós l'any 2011.**

Font: Ajuntament de Palamós; Ports de la Generalitat; Patronat de Turisme Costa Brava Girona; Cambra de Comerç de Palamós. *Temporada de Creuers 2011 Palamós*. Palamós: 2011.

Equasis. *MSC Melody* [en línia]. [15 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login

Equasis. *Saga Ruby* [en línia]. [15 setembre 2011]. Actualització diària. Disponible a: <www.equasis.org>. Requereix login

Ports de la Generalitat, *Estadística Definitiva Creuers Palamós 1999-2010* [arxiu Excel]

Shipspotting.com. *Island Escape*. A: Shipspotting.com [en línia]. [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o0MCGn>>

Shipspotting.com. *MSC Melody*. A: Shipspotting.com [en línia]. [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o3OUr6>>

Shipspotting.com. *Saga Ruby*. A: Shipspotting.com [en línia]. [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/o0MCGn>>

Shipspotting.com. *Seabourn Quest*. A: Shipspotting.com [en línia]. [Consulta: 15 setembre 2011]. Disponible a: <<http://bit.ly/nnul1W>>^

*La taula va ser elaborada el 15 de setembre, havent-se confirmat tots els vaixells arribats fins aquell data. Les dades referents als passatgers són totes aproximades.