Editorial MIC

NAVEGAR EL CABO DE HORNOS

TRIBUTACIÓN DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO

POSIDONIA OCEÁNICA

GO-KARTS

ORIHUELA COSTA

www.gokartsorihuelacosta.com

Teléfono 965 328 069

Somos especialistas en arroces hechos a la leña del Sarmiento
Specialists in rice made the firewood Sarmiento

www.arroceriaelsarmiento.com

Ctra. Alicante-Cartagena. N 332, km. 52
Orihuela Costa (junto a Go-Karts)

reservas
617 263 922

elSarmiento
arroceria

SUMARIO

Saluda del presidente 5
Noticias del Club 6
Navegar el Cabo de Hornos 10
Escuela de Vela 14
Pesca 16
Gastronomía 18
Jornada de Puertas Abiertas 19
Concurso Dibujo Infantil 20
Marinería vs. Trabajo en equipo 21
Nutrición Deportiva 23
Tributación de una embarcación de recreo 24
El mar, la mar.....26
Sistema de identificación automática 28
Posidonia Oceánica 30
El plástico mata 34
Chiringuito del Puerto 37

Edita: CNC Club Náutico Dehesa de Campoamor
D.L.: LE 253-2018

Fotografías: Pedro Ruiz

Editorial MIC
Tel. 961 347 474
www.editorialmic.com

ESCUELA NAÚTICA
T. 617 355 636
info@turkana.org

LICENCIA DE NAVEGACIÓN
PNB PATRÓN DE NAVEGACIÓN BÁSICA
PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO
PATRÓN DE YATE
CAPITÁN DE YATE

turkana®
www.turkana.org
diving & sailing

pistas itv iteuve S.A.

PONLE FRENO
Las ITV salvan vidas

itv

I.T.V. SAN BARTOLOMÉ
Ctra. Orihuela Almoradí, km 8,300
03314 San Bartolomé (Orihuela)
lunes a viernes: 8:00 a 22:00 horas
ininterrumpidamente
sábados de 8:00 a 13:00 horas
Tel.: 96 536 71 82 - Fax: 965 367 055

I.T.V. TORREVIEJA
Ctra. Crevillente - Torrevieja
Urb. Torreta II - 03180 Torrevieja
lunes a viernes: 8:00 a 21:00 horas
ininterrumpidamente
sábados de 8:00 a 13:00 horas
Tel.: 96 670 74 74 - Fax: 965 707 751

I.T.V. PILAR DE LA HORADADA
Barrio Los Villenas, 5 (frente pozoriego)
03190 Pilar de la Horadada
Lunes a viernes: 8:00 a 21:00 horas
ininterrumpidamente
Sábados de 8:00 a 13:00 horas
Telf.: 96 676 72 73 - Fax: 966 767 451

UNIDAD MÓVIL DE CICLOMOTORES, QUADS, CUADRICICLOS Y TRACTORES.
Teléfonos:
607 639 805
965 367 182

Realizamos todo tipo de inspecciones, reformas, duplicados de documentación, rematriculaciones, cambio de servicio, aumento y disminución de P.M.A., vehículos usados de importación, vehículos accidentados, inspecciones para gases (para mejorar el Medio Ambiente), inspecciones periódicas...etc.

NUEVA INSPECCIÓN CICLOMOTORES A PARTIR DEL 21/09/08
visitamos tu municipio para evitar desplazamientos. Para saber cuando, visita nuestra web

Vehículos históricos, comprobación de emisión sonora (ruidos)

Webs: www.tuitv.es // www.iteuve.net // E-mail: pistas@iteuve.net Teléfono: 902.636.876 / 965.09.90.60

CITA PREVIA ON-LINE (WEB) O POR TELÉFONO

ANTONIO RODRÍGUEZ VILLANUEVA

PRESIDENTE DEL CNC

Estimado socio,

Os hacemos llegar un nuevo ejemplar de la revista anual que pretende hacer un breve repaso de la actualidad del Club.

A lo largo del 2018 hemos mantenido una intensa actividad deportiva; nuestra escuela de vela cada vez más puntera, ha impartido su magisterio deportivo con una gran acogida y buenos resultados. Nuestra eficiente organización nos permitió acoger una de las pruebas del campeonato de España de Optimist, un hito en la historia deportiva de nuestro Club, manteniendo las pruebas del calendario autonómico y nuestras tradicionales regatas de verano.

Este año 2019 ha iniciado como año electoral en el Club, desde esta página quiero agradecer a los socios la confianza depositada en nosotros, y mi reconocimiento a todos los miembros de la Junta Directiva por su disponibilidad para seguir dedicando tiempo y esfuerzo a conseguir un mejor Club.

Nuestro edificio social, emblemático y referente entre los Club Náuticos de la Costa Blanca, ha cumplido 50 años desde que fue proyectado por el Arquitecto Fernandez del Amo, pionero en el tiempo por el uso de la geometría como herramienta de proyecto, el reciente congreso de Arquitectura moderna española lo recogió con el título "rótula de una trama hexagonal".

Por último, desearte una feliz estancia en nuestras instalaciones y el máximo disfrute de las actividades organizadas para la temporada estival. •••

JUNTA DIRECTIVA

Presidente:
D. Antonio Rodríguez Villanueva
Vicepresidentes:
D. Pedro García-Balibrea
D. Juan Pedro Serna Mármol
Secretario:
D. Pablo Pardines Ramos
Tesorero:
D. Fernando Vigueras Meseguer
Comodoro:
D. Joaquín Villar Gómez
Vocales:
D. Fernando Fillol Sendra.
D. José Antonio Tomás García
D. Francisco Hernández Vicente

NOTICIAS DEL CLUB

PARTICIPACIÓN EN MEDTUR. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL TURISMO SOSTENIBLE EN EL MEDITERRÁNEO. UN PROYECTO DEL INSTITUTO DE ECOLÓGIA LITORAL.

El pasado 27 de Septiembre el Club Náutico Dehesa de Campoamor participó en el programa de Formación para el turismo sostenible en el Mediterráneo (MEDTUR) que organiza el Instituto de ecología litoral, en el cual se recibió asesoramiento en la materia de seguridad y medioambiente.

Obteniendo una calificación de 7,5 en la mayoría de los aspectos auditados con lo cual cumple con los procedimientos adecuados para atender al propósito de los mismos.

PROGRAMA GRIMPOLA ECOMAR

Club Náutico Dehesa de Campoamor participa cada verano con Grimpola Ecomar de la fundación Ecomar para el cuidado del medio ambiente y respeto al mar desde nuestra escuela de vela, otorgándonos la categoría y el material para educar y formar en estos aspectos a los participantes de nuestra escuela de vela.

CAMBIOS Y MEJORAS EN LA ESCUELA DE VELA

Nuestra escuela de vela ha recibido distintas mejoras y cambios para actualizar su imagen como ha sido la reforma llevada a cabo en 2011 con el objetivo de mejorar su acceso, ganar espacio para el material y construir una rampa de acceso al agua, la puesta de un depósito de almacenaje para albergar todo el material de la escuela de vela y mantenerlo protegido de las inclemencias.

BANDERA AZUL EMBARCACIONES

En línea con nuestro compromiso y objetivo ISO 14001 2019 hemos conseguido mantener este 2018 nuevas banderas azules de embarcaciones. Son cada vez más las personas que se suman, concienciándose y colaborando con el medio ambiente para respetar el mar.

BANDERA AZUL

Nuestro Club consigue el distintivo bandera azul como cada año, el galardón que se concede al compromiso entre ADEAC-FEE y nuestro puerto en materia de información y educación ambiental, gestión ambiental y seguridad y servicios. Este distintivo significa que Club Náutico Dehesa de Campoamor cumple con dichas exigencias tales como mantenimiento del punto limpio, paneles informativos, actividades educativas como las recogidas de plásticos en las playas que se organizan en la escuela de vela, mantener la política medioambiental de nuestro puerto visible en nuestra redes, pagina web, tablones con el objetivo de hacerla llegar a cada usuario y cliente, instalaciones accesibles a personas con discapacidades además de la existencia de equipos de salvamento, primeros auxilios y contraincendios.

TELÉFONOS DE INTERÉS Y DIRECCIÓNES

AMBULANCIAS

AMBUMAR
605673805; 966766869
C/ MAYOR, 69, 03190 PILAR DE LA HORADADA. ALICANTE.

AMBULANCIA MUNICIPAL PILAR DE LA HORADADA
966766222
C/ VICENTE BLASCO IBAÑEZ S/N

CENTROS MEDICOS CERCANOS

CENTRO DE SALUD PILAR DE LA HORADADA.
966748355
C/ VICENTE BLASCO IBAÑEZ S/N

HOSPITAL DE TORREVIEJA
965721200
CARRETERA CV.95 S/N 03186 TORREVIEJA ALICANTE.

FARMACIAS

FARMACIA CAMPOAMOR
965320584
AV DE LAS ADELFAS, 45 03189 DEHESA DE CAMPOAMOR

LDO ÁNGEL GALIANA CREMADES
965352879
C/ MAYOR, 145. PILAR DE LA HORADADA.

LDO. LUCÍA MARTÍNEZ
965351389
C/ MAYOR, 63, PILAR DE LA HORADADA.

LDO. RAFAEL ESPUCH
965351010
C/ MAYOR, 23, PILAR DE LA HORADADA.

BOMBEROS

112

POLICÍA LOCAL

965352334
AV. LA VENTA, 89, 03190 PILAR DE LA HORADADA. ALICANTE.

GUARDIA CIVIL

966769143.
C/ CONDE ROCHE, 1,03191 TORRE DE LA HORADADA. ALICANTE.

CLUB NÁUTICO DEHESA DE CAMPOAMOR

C/ CALDERON DE LA BARCA,2, 03189,
DEHESA DE CAMPOAMOR. ORIHUELA COSTA.

ESPACIO CARDIO PROTEGIDO

Este club es un espacio cardioprotegido, contando en sus instalaciones con Desfibriladores Externo Semiautomático en lugar perfectamente accesible y debidamente señalizado, y habiendo formado al personal de este club en reanimación cardiopulmonar básica y uso y manejo del DEA.

VIRGEN DEL CARMEN

Como cada año el 14 de Julio celebramos el día de la Virgen del Carmen, patrona del mar. Como es tradición ya en este Club el día del Carmen los marineros portan a la virgen hasta la Iglesia de Campoamor en la que se oficia una misa en su honor. Después en una procesión a la que se unen devotos y curiosos turistas, llega a puerto portando la Virgen en hombros, para después pasar a la procesión en el mar. Una vez la Virgen se encuentra a bordo del barco que la traslada, la procesión continua hasta un punto intermedio en el mar donde la reunión se amplía con la incorporación del Mando de Operaciones Especiales con sede en Cabo Roig.

SALÓN INTERNACIONAL DE ACTIVIDADES ACUÁTICAS

Otro año más la escuela de vela del Club Náutico Dehesa de Campoamor estuvo presente en el salón internacional de actividades acuáticas: MEDSEA, que tuvo lugar del 28 al 31 de Marzo de 2019 en esta ocasión en el Puerto de Alicante.

Este año acudió a la cita nuestro presidente D. Antonio Rodríguez Villanueva junto a Ricardo Javaloy Jover monitor de vela de nuestra escuela.

La belleza de la costa y la calidez del Mediterráneo se alían con los amantes de las actividades náuticas a lo largo de todo el año. Son **25 clubes náuticos** y puertos deportivos, con más de **10.000 amarres**, los que salpican el litoral proporcionando unas infraestructuras de máximo nivel que incita a la práctica de los deportes náuticos y acuáticos a la vez que se convierten en vigía del respeto al medio ambiente y a los fondos marinos, entre ellos nuestro Club Náutico.

170 playas, más de 200 kilómetros de litoral, 300 días de sol al año... Todo esto y mucho más coloca a la Costa Blanca como referente entre los amantes de la práctica de actividades náuticas y acuáticas y a **MEDSEA COSTA BLANCA el mejor escaparate** donde mostrar al público toda la oferta del sector. •••

NAVEGAR EL CABO DE HORNOS

Pedro Manuel Moreno
SOCIO CNC CAMPOAMOR

EL MITO

Hay muchas razones para que el Cabo de Hornos sea en la navegación lo que el Mont Blanc es al alpinismo.

Reúne unas condiciones de excepción tanto por su climatología como por su historia.

Aunque el enclave debe su nombre desde el siglo XVII a los holandeses, fue antes recorrido por el español Francisco de Hoces en 1525 y por el corsario y explorador Drake en 1578, cuyo nombre se ha guardado para lo que se llamó la *Terra Australis Incognita*.

Todos ellos buscaban un paso más al sur del canal de Beagle que en la Tierra de Fuego permite pasar entre los Océanos Pacífico y Atlántico. Eran tiempos de disputa entre las naciones europeas que buscaban afianzar sus intereses en tierras americanas y que llegó hasta el siglo XIX. Mercancías y pasaje (emigrantes), frecuentaban en veleros esas aguas con desigual fortuna.

Desde la apertura del Canal de Panamá, pese al gran incremento de la navegación comercial en el mundo, ha disminuido su tránsito. Aventureros del mar (Regatistas y cruceristas) siguen frecuentándolo. Muchos

de ellos saben o intuyen su realidad. Más de 1.000 barcos con más de 15.000 vidas humanas con increíbles historias de supervivencia son un tributo suficientemente elocuente.

Estamos hablando del lugar más tormentoso del mundo. Muy al Sur, a sólo 486 millas de la Antártida, con un gran desnivel de profundidad entre los océanos que explica las fuertes corrientes.

Los vientos soplan allí de oeste a este y se expresan con una extraordinaria fuerza y variabilidad; de calmas chichas que pueden durar semanas a tormentas que se dan con vientos sostenidos de hasta 150 Km/hora que generan olas de hasta 30 metros de altura. También los temibles williwaws, impredecibles ráfagas repentinas que pueden hacer zozobrar el barco.

Hay que añadir una muy baja temperatura ambiente (especialmente en el verano austral) y la presencia de icebergs entre los 50º y 40º S.

Se ha descrito como la climatología del fin del mundo, caprichosa y descomunalmente inclemente. Navegación en condiciones límite. Puede entenderse, la leyenda del aro del oro otorgado a los marineros que surcaron estas aguas y además de lucirlo les daba algunos privilegios como un entierro decente en caso de que su cadáver se encontrase en el mar o a poder orinar mirando a barlovento.

La tierra que circundan estos mares configura un paisaje asombroso.

Tiene la condición de Reserva de la Biosfera. Encontramos altas montañas con nieve y glaciares, bosques, islas repletas de leones marinos, pingüineras, palomas antárticas, cormoranes, albatros y un silencio que cobra un sentido especial y que sólo se atreve a romper el viento.

Los habitantes y las señales de civilización resultan anecdóticas en tanta grandiosidad natural. Naturaleza sin concesiones.

Se ha dicho, con justicia, que este territorio no es un paisaje, es sobre todo, un estado de ánimo.

EL HITO

No resulta fácil entender las razones que llevan a un navegante a tomar la decisión de vivir la experiencia de surcar estas aguas. En mi caso fue algo más que curiosidad turística o deseo de aventura. Es fácil quedar fascinado cuando en reportajes ves ese color de sus cielos y sus aguas, el de sus tierras y bosques, el horizonte helado....

Investigué hasta encontrar una propuesta ("Experiencia Austral") para un crucero de 7 días en el "Fortuna", un velero de 42 pies de casco de aluminio y aparejo clásico Marconi.

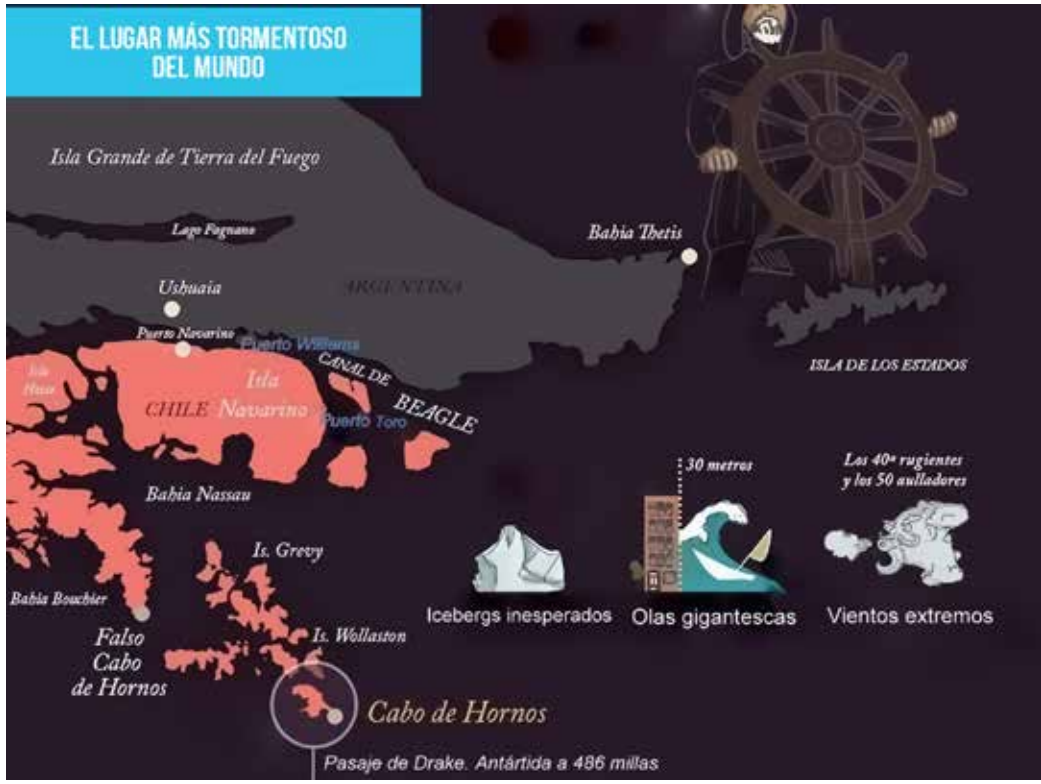
Lo patronea Moreno Salvatore, un experimentado y prudente navegante. Un hombre libre con una visión muy madura y coherente de la vida... y un excelente cocinero.

Zarpamos de Usuhaia (Argentina) este pasado enero. Primera escala en Puerto Williams (Chile) con un Club Náutico que en realidad es un abigarrado montón de veleros de cualquier procedencia alrededor de un viejo carguero hundido que hace las veces de pantalán. Trámites formales.

La ruta a seguir a partir de aquí se decide tomando en consideración la climatología. Imprescindible conocer la previsión y la zona. Nos adentramos con mar plana en el paso Holger, un lugar sumamente salvaje de aspecto sobrecogedor. De aquí por Paso Picton hasta Puerto Toro (último asentamiento humano de la zona). Un poco de descanso, precioso paseo por los bosques y salida muy de madrugada (3 de la mañana) casi clareando con viento frío que alivia en parte con la estufa de gasoil permanentemente encendida.

Al dejar el abrigo de la isla de Navarino, viento de través de 30 a 40 nudos. Rumbo Sur. Entramos en Wollaston y Freycinet, viramos al oeste, rodeamos Herschel. Hall a estribor y al fondo...¡¡ HORNOS!

Viento racheado por la aleta de estribor. Con un poco de motor y un poco de trapo el Fortuna vuela. Las olas no son demasiado grandes, pasamos por delante de las Catedrales, del cabo y un poco más allá aparece el faro.



Vivencias y sensaciones agolpadas. Algo aturdido por lo impactante de la experiencia y cuando la adrenalina va bajando llega la paz mezclada con un gran deseo de permanecer allí más tiempo.

La vuelta, planificada de nuevo por el guion meteorológico, permite sedimentar la experiencia y afianzar los aspectos humanos de la aventura compartida.

Me quedo con la firme convicción de que la vida seguirá pero no exactamente igual. Un poco de aquellos mares, de aquellos horizontes, de aquellos aires y vientos, colores y olores me acompañarán siempre. Todo un privilegio pese a que hubo momentos duros.

Nunca me he sentido "tan dentro de la naturaleza", tan insignificante y tan agradecido con ella.

Pretendo devolverle esa generosidad en forma de cuidado y respeto.

Navegar por ese mítico enclave marino es una de las experiencias más enriquecedoras que se pueden vivir a bordo de un barco.

Al compartir riesgos y superar avatares se aprende a ser más humilde y consecuente. También a entender la camaradería en toda su expresión.

Y, por supuesto a valorar aún más los momentos mágicos que la vida nos puede deparar. Hornos ha sido una pequeña-gran aventura digna de ser vivida.

Un sueño cumplido. Algo para recordar siempre.

He comprendido lo que los clásicos dejaron escrito: **"Vivir no es necesario, navegar sí"**. •••

MJN

Gestiones MaJoNa

Abogados y Asesores Fiscales

English and German Speaking Lawyers and Tax Advisors on the Costa Blanca

C/ Isla Formentera, S/N, C.C. Sophia I
03189 Orihuela Costa - Alicante
☎ 965 321 882 · 606 182 398
info@majona.es
www.majona.es

MaJoNa

ESCUELA DE VELA

SI ALGO CARACTERIZA A LA ESCUELA DE VELA DEL CLUB NÁUTICO DEHESA DE CAMPOAMOR, ES LA PASIÓN POR EL MAR

D. José Antonio Tomás
Vocal de Vela

La época estival es, sin duda, la más apropiada para la práctica de deportes náuticos. Un año más, el Club Náutico Dehesa de Campoamor ofrece sus instalaciones para la práctica de la vela, una modalidad deportiva limpia en la que el contacto y el respeto al medio es fundamental.

El maravilloso entorno y las características climatológicas de la zona hacen de este espacio el lugar ideal para iniciarse en el deporte de la vela.

La enseñanza de nuestros técnicos hace posible el aprendizaje y control de una embarcación. Así, los alumnos consiguen obtener el máximo rendimiento de la embarcación, y disfrutar a la vez de la sensación de libertad, conociendo los vientos de la zona, practicando nudos marineros, y superándose uno mismo con los conocimientos que adquirirán los jóvenes grumetes.

Esta enseñanza y práctica de la vela no se limita simplemente a verano, en el que se realizan cursos en periodo semanal, sino que, además, durante la temporada de invierno, se imparten estos cursos en periodos de fines de semana.

El equipo de regatas del club participa activamente en las regatas autonómicas de la Comunidad Valenciana y la Región de Murcia

El entusiasmo es el mejor recurso con el que cuenta el club. Sin la pasión que todos estos niños ponen en disfrutar del mar no se podría seguir trabajando de esta forma con ellos. A pesar de su corta edad se esfuerzan en aprender a controlar los tres aspectos fundamentales del deporte de la vela: el medio (el viento, las olas, la corriente...), el barco (las velas, la orza, el timón...), y el factor humano (superarse a uno mismo, compartir con los compañeros, aprender de los técnicos...).

Fruto de todo ello, el Club Náutico Dehesa de Campoamor tramitó 250 licencias federativas.

Como actividades complementarias podríamos destacar las siguientes:

- Convenio de colaboración con el Ayuntamiento de Orihuela, con el que ofertamos durante las semanas de junio, los cursos de iniciación a los deportes náuticos.
- Desde hace ocho años, organizamos junto a la Federación de Vela de la Comunidad Valenciana, el Campeonato Autonómico de Optimist.
- El pasado mes de junio, la Federación Española de vela y AECIO, confió en nuestro club para la organización de un evento de renombre, como es el Campeonato de España por Equipos de Autonomías de la Clase Optimist, que tuvo un gran éxito de participación, repercutiendo en el buen nombre de nuestro club.

De esta forma realizan un esfuerzo conjunto todas las personas que hacen posible el Club Náutico Dehesa de Campoamor, que está tremendamente comprometido con la vela ligera: Junta Directiva, técnicos de la escuela, oficina y marinería, que trabajan en equipo para ofrecer una enseñanza náutica de calidad, y para poner todos los medios posibles para que la escuela de vela y el equipo de regatas sigan creciendo como lo han hecho estos últimos años.
El espíritu de un club náutico es su escuela de vela, y en el C.N. Campoamor estamos orgullosos de ver a tantos niños, padres y amigos vivir la vela con nosotros. •••

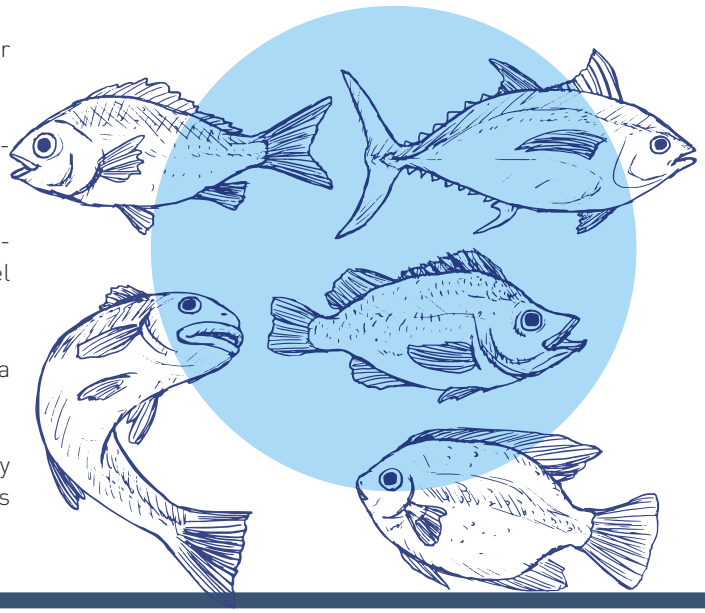
OBTENCIÓN DE **LICENCIA DE PESCA**

Club náutico Dehesa de Campoamor se encarga de obtener su licencia de pesca.

Podrá obtenerla fácilmente aportando la siguiente documentación:

- copia de su DNI y ORIGINAL del Certificado de Navegabilidad de la embarcación, puede usted sustituir el original por una copia compulsada.
- pago de la correspondiente cuota de licencia en la cuenta del Club Náutico.

Poniéndose en contacto con nosotros en nuestra oficina y en la dirección cncampoamor@cncampoamor.com nosotros nos encargamos de todos los trámites.



CLASIFICACIONES CONCURSO CURRICAN. 13/10/2018

1º	MICLAMAR	18.750	2.040 (PIEZA MAYOR)	CN Campoamor
2º	SSO	16.320	-	CN Campoamor
3º	LUKY	9.725	-	CN Campoamor

CLASIFICACIONES CONCURSO CHAMBEL DE COSTA INTERCLUBES.16/03/2019

1º	SSO	-	CN Campoamor
2º	LABRADOR	-	CN Torre Horadada
3º	ANTICICLON	PIEZA MAYOR	CN Villa San Pedro

CLASIFICACIONES CONCURSO MABRE. 4/08/2018

1º	MICLAMAR	15.210	CN Campoamor
2º	SSO	13.220	CN Campoamor
3º	IRYATE	12.120	CN Campoamor
PIEZA MAYOR	VICENTINA	0.585	CN Campoamor

CLASIFICACIONES CONCURSO CHAMBEL COSTERO 27/04/2019

1º	VIZANTINA	26.91	CN Campoamor
2º	LUKY	15.26	CN Campoamor
3º	SSO	9.24	CN Campoamor
PIEZA MAYOR	FILLOLS	2.050	CN Campoamor

CONCURSO CHAMBEL DE COSTA INTERCLUBES

16/03/2019

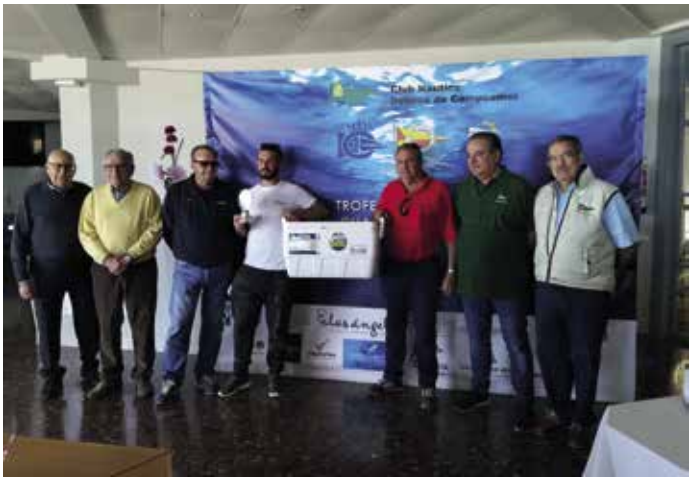
Uno de los varios eventos de pesca que tuvieron lugar el pasado invierno fue el trofeo interclubles de chambel costera en el que participaban los clubes náuticos de Torrevieja, San Pedro del Pinatar, Torre de la Horadada y el club náutico Dehesa de Campoamor.

La clausura del trofeo tuvo lugar el día 16 de marzo de 2019 en nuestro club, la jornada comenzó a las 6:00 de la mañana en cada club, del que partían las distintas embarcaciones rumbo a la mar en busca de las mejores piezas con las que representar el anhelo y la ilusión de un trofeo bien merecido.

Después de una gran jornada de pesca de 6:00 a m a 14:00 los participantes iban acercándose al lugar del pesaje con su mercancía, tomaban un tentempié mientras veían como se apuntaban los pesajes de cada uno y disfrutaban de la charla con los compañeros explicando su experiencia y comentando errores y mejoras.

Al término del pesaje todos los participantes se reunieron en la sala de juntas del Club Náutico y disfrutando de un segundo tentempié se procedió a la entrega de los trofeos, resultando la siguiente clasificación.

Posteriormente a la entrega de trofeos los participantes disfrutaron de una comida en el restaurante del Club. •••



SOL PLAYA MÚSICA

Desde la terraza de Marrajito podrás disfrutar en cualquier momento del día de las vistas al mar, la playa y el puerto.

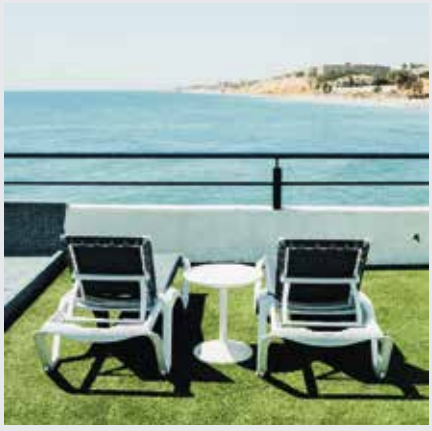
En este pequeño rincón mediterráneo encontrarás tapeo, música, cócteles y buen ambiente que nos acompañará durante todo el verano.

¿Cuándo puedes visitarnos?
Todos los días de julio y agosto

¿Por qué Marrajito?
Marrajito es una forma simpática de llamar a un marrajo, tiburón de pequeño tamaño de la fauna mediterránea.

Encontrándonos en un lugar privilegiado, hemos creado un estilo cálido y acogedor con materiales orgánicos y naturales en el que cualquier momento es bueno para disfrutar del verano.

Gran parte de los materiales que hemos utilizado, han sido elegidos bajo nuestro compromiso con el medio ambiente, siendo materiales reutilizables y maderas procedentes de bosques sostenibles. •••



JORNADA PUERTAS ABIERTAS **DIA 1 DE MAYO**

La Escuela de Vela del Club Náutico Campoamor se unió a la convocatoria de jornada de puertas abiertas que la FVCV organizó en toda su red de escuelas homologadas, desarrollando varias actividades para el disfrute de las familias con los más pequeños, la concienciación medioambiental y la práctica del deporte de la vela.

La jornada se desarrolló con la asistencia de gran número de familias que junto con sus jóvenes navegantes se acercaron a conocer la actividad de nuestra Escuela de Vela y que fueron atendidos por los monitores realizándose salidas a la mar en las diferentes embarcaciones de las que dispone la escuela, favorecido por la buena climatología que invitaba a realizar un paseo de navegación.

Al inicio de la salida con los barcos de vela, los monitores tuvieron la oportunidad de desarrollar la actividad medioambiental prevista ese día, concienciando a padres y alumnos de la importancia de la recogida de residuos, entre los que se encuentran los plásticos, los cuales se han convertido en un gran problema para el medio marino.

Se contó con la presencia del Vocal de Vela del CNC, D. Jose Antonio Tomás, quien dirigió unas palabras de agradecimiento a los asistentes al evento y al equipo de monitores de la Escuela de Vela del Club, quienes organizaron la jornada. •••

CONCURSO **DIBUJO INFANTIL**

A finales de Abril el CNC organizó la segunda edición del concurso de dibujo denominado "un futuro sin plásticos en las playas y mares". Un año más con el objetivo de hacer a los más pequeños participes de la problemática que existe en nuestros mares y de concienciar desde las edades más tempranas. Este año las categorías se ampliaron gracias a la buena acogida del concurso por los niños, éstas se dividieron en tres: Categoría A: hasta los 4 años de edad, Categoría B: de 5 a 8 años de edad, Categoría C: de 9 a 12 años de edad además de un accésit.

Los dibujos de todos los participantes se exponen de forma virtual en el Facebook del CNC para que los participantes y familiares puedan ver los dibujos.

El jurado compuesto por dos miembros de la Junta Directiva junto con el Presidente otorgó el pasado 11 de Mayo los premios a los ganadores en las distintas categorías, siendo los siguientes: categoría A: Carla Perez Jover, categoría B: Antonio Ayuso Pena, categoría C: Maria de la Paz Ferrer Guirao y un accésit para Laura Tomás Selgas. •••

MARINERIA
VERSUS TRABAJO EN EQUIPO

D. Joaquín Villar Gómez
Comodoro

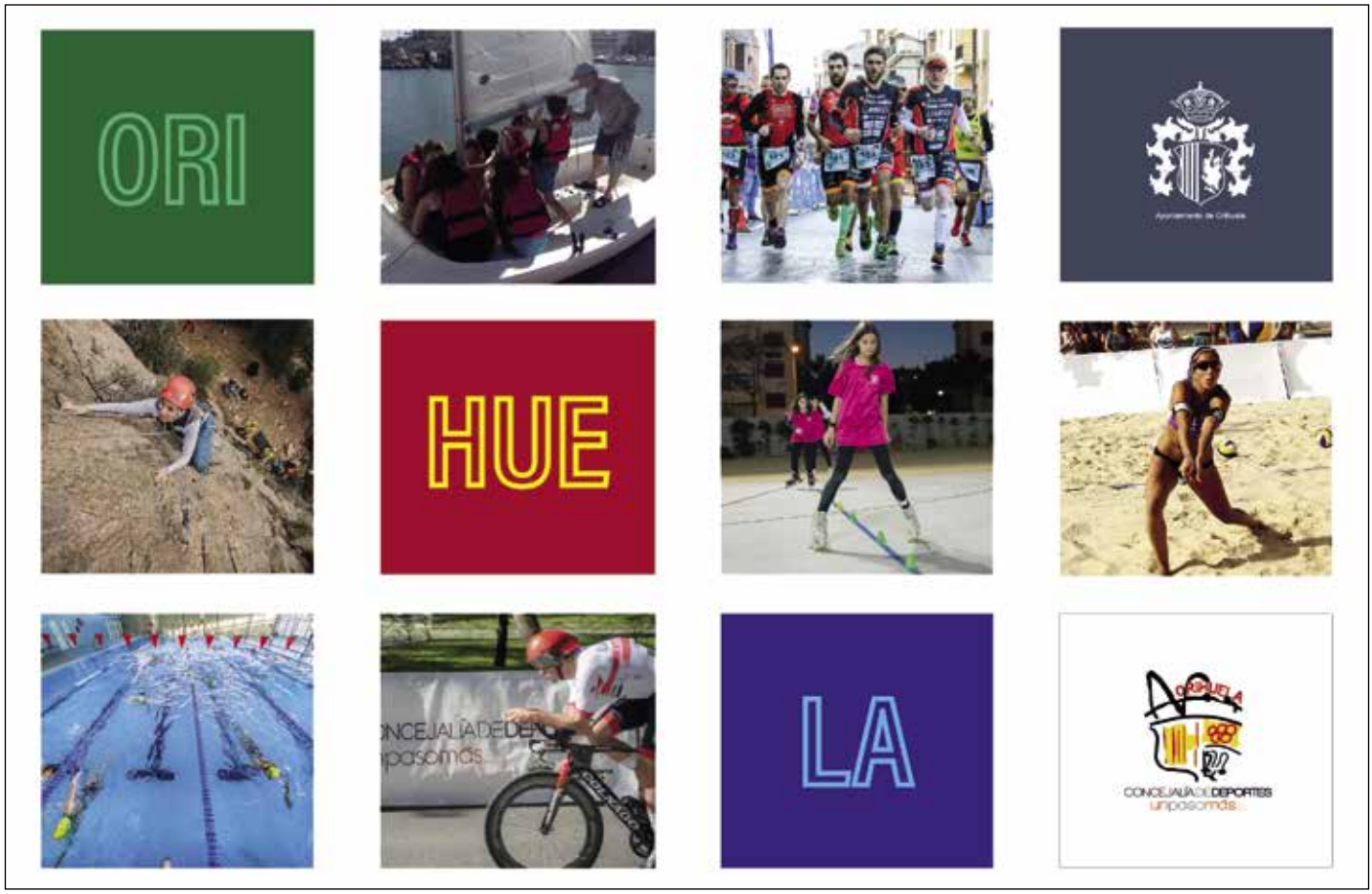
Durante todo el año los componentes de marinería trabajan intensamente dando servicio a las diferentes peticiones que solicitan nuestros socios y clientes sobre sus barcos. Este departamento tienen a su cargo el mantenimiento del puerto y de los barcos amarrados, de su supervisión, de localizar los amarres para los barcos en tránsito, de llevar a cabo las limpiezas de casco en varadero, de pintar pantalanes, revisión de líneas de cadena en las que están sujetas los amarres, puntos de luz y agua, servicio en bomba de carburante.

Mención especial merece el trabajo especializado para llevar cabo un adecuado mantenimiento de sonda en bocana. Nuestro puerto tiene en origen un problema de diseño, en tanto en cuanto que la escollera de levante no proporciona el abrigo necesario para evitar que el transporte de arena que realizan las corrientes anegue la bocana. Para ello se realiza un intenso dragado en los meses que la situación meteorológica lo permite, apoyándose en una draga, construida a tal efecto, de la que pende una bomba que se sumerge y succiona la arena que es vertida nuevamente al mar, y en algunos casos puesta al servicio del Ayuntamiento de Orihuela para que pueda ser utilizada en la mejora de las playas que son deficitarias en arena.

Las fotografías obrantes en nuestro dosier de prensa permiten comprobar el enorme enriquecimiento que ha tenido la playa Barranco Rubio, consecuencia del excedente de arena que los trabajos de mantenimiento de la bocana han vertido al mar y la corriente ha depositado en la playa.

El departamento de marinería está compuesto por dos contramaestres y cinco marineros, de forma que en los turnos de mañana y tarde siempre exista un contramaestre como responsable, encontrándose contratado el turno de noche con una empresa de seguridad.

La conciliación de las actuaciones a realizar por marinería se encuentran coordinadas y consensuadas en la figura del Comodoro, es el título asignado en las sociedades y clubes náuticos privados al principal directivo encargado del ámbito deportivo del club. En los clubes británicos y norteamericanos el máximo y único responsable del ámbito deportivo es el Presidente del Club, por lo que este título lo ostenta el Presidente. En España las sociedades y clubes náuticos tienen una gran actividad social, de forma que el Presidente delega el cargo de Comodoro al miembro de junta directiva que realiza esa labor específicamente y que además supervisa las funciones de marinería así como el buen orden de las embarcaciones en puerto y la coordinación de las secciones deportivas.



ACTUAGEST

Gestoría administrativa
& Soluciones legales

TRANSFERENCIAS | MATRÍCULAS | TRÁFICO | EXTRANJERÍA | NIE
ABOGADOS | HACIENDA | SEGURIDAD SOCIAL | **NÁUTICA** | CAZA Y PESCA

C/ Calvo Sotelo, 4 - local 2 · 03190 Pilar de la Horadada, Alicante
☎ 966 84 23 23 · 633 44 20 88 | info@actuagest.es
www.actuagest.es

NUTRICIÓN DEPORTIVA

De cara a las competiciones a las que se enfrentan nuestro equipo de regatas hablaremos en este artículo de la alimentación antes de la competición. En http://nutrisfera.blogspot.com podemos encontrar mucha información sobre como alimentarnos antes de una competición y así poder dar el máximo rendimiento.

Lo que el deportista come en las 4 horas previas a la competición es muy importante ya que ayuda a reponer los depósitos de glucógeno, conseguir un nivel óptimo de azúcar en sangre, optimizar y asegurar el llenado de los depósitos de glucógeno, evitar tanto la sensación de hambre como las molestias gástricas, además de conseguir un nivel óptimo de hidratación.

Lo que http://nutrisfera.blogspot.com nos recomienda es tomar de 3 a 4g de hidratos de carbono por kg de peso en las 3 o 4 horas previas a la prueba lo cual coincidirá la mayoría de las veces con el desayuno.

Teniendo en cuenta que en las 2 horas previas se deberían ingerir 2g de hidratos de carbono por kg de peso y hasta la hora previa 1g de hidrato de carbono por kg de peso, en forma de pequeños tentempiés, bebidas isotónica y geles.

En las horas previas el deportista también deberá procurar ingerir unos 6 vasos de agua, dependiendo esta cantidad de las características del individuo y de las condiciones ambientales. Se dejará de tomar líquido una media hora antes de la prueba aproximadamente para dejar que el cuerpo elimine el exceso de líquido.

Es importante que el deportista pruebe los desayunos y tentempiés que tomará el día de la competición, seleccionando los alimentos más agradables y digeribles además de ayudarse de un nutricionista cualificado.

Como cada persona es diferente hace importante la individualización de la toma de suplementos, la pauta de una dieta adecuada a las necesidades y preferencias del deportista, además de la medición de los parámetros antropométricos y metabólicos ha de realizarse por un nutricionista titulado. •••

Alimento/ración	Gramos	Kcal	Hidratos de carbono (g)	Azúcares (g)	Proteínas (g)	Grasas (g)	Sodio (mg)	Vitamina C (mg)	Fibra (g)
zumo de naranja natural (1 vaso grande)	250	112,5	26	21	1,75	0,5	2,5	125	0,5
plátano (2 uds medianas)	250	222,5	57,1	30,57	2,72	0,82	2,5	21,75	6,5
Pan(media barra)	125	258,75	55,37	5,95	10,88	3,12	598,75	0,62	12,13
Mermelada (3 uds)	60	166,8	41,32	29,1	0,22	0,04	19,2	5,28	0,66
Datil (3 uds)	45	123,3	33,04	25,99	0,62	0,27	0,9	0	6,53
Total		883,85	212,83	112,62	16,19	4,76	623,85	152,66	26,31

NUTRISFERA.es

Alimento/ración	Gramos	Kcal	Hidratos de carbono (g)	Azúcares (g)	Proteínas (g)	Grasas (g)	Sodio (mg)	Vitamina C (mg)	Fibra (g)
Queso batido	250	121,15	16,52	16,52	11,01	0	176,21	0	0
Miel	45	136,8	37,08	36,95	0,14	0	1,8	0,22	0,09
Cereales de desayuno (3 puñados)	100	378	73	12,2	18,7	1,7	709	68	1,1
Pasas	60	179,4	47,51	35,51	1,84	0,28	6,6	1,38	2,22
Plátano (2 ud pequeñas)	200	178	45,68	24,46	2,18	0,66	2	17,4	5,2
Total		993,35	219,79	125,65	33,87	2,64	895,61	87	8,61

NUTRISFERA.es

Alimento/ración	Gramos	Kcal	Hidratos de carbono (g)	Azúcares (g)	Proteínas (g)	Grasas (g)	Sodio (mg)	Vitamina C (mg)	Fibra (g)
Macarrones cocidos	300	474	92,58	1,68	17,4	2,79	3	0	5,4
Atun al natural (media lata)	25	29	0	0	6,38	0,2	12,5	0	0
Salsa de tomate (Una cucharada)	15	4,95	1,09	--	0,22	0,04	70,8	1,29	0,21
Arroz con leche (1 ud)	200	222	41,62	--	6,58	3,26	218	1,4	0,2
Zumo de naranja (un caso)	250	112,5	26	21	1,75	0,5	2,5	125	0,5
Platano (2 pequeños)	200	178	45,68	24,46	2,18	0,66	2	17,4	5,2
Galletas tipo Maria (4 uds)	20	91	13,94	3,29	1,52	3,16	118,4	0,04	0,38
Total	1010	1111,45	220,91	50,43	36,02	10,62	427,2	145,13	11,89

NUTRISFERA.es

Más información en:

- Página web www.danielgimenez.es
- Blog Nutrisfera.es
- Instagram @nutrisfera.es
- Facebook @nutrisfera.es

TRIBUTACIÓN DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO

Fuente: www.fomento.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/tributacion

ADQUIRIR UNA EMBARCACIÓN DE RECREO YA SE NUEVA, DE SEGUNDA MANO, POR HERENCIA, DONACIÓN, ETC., COMO ES CONOCIDO DA LUGAR A UNAS OBLIGACIONES TRIBUTARIAS, ES DECIR QUE ESTAMOS SUJETOS AL PAGO DE CIERTOS IMPUESTOS QUE PUEDEN DARSE SIMULTÁNEAMENTE O NO Y A LA VEZ CON CIERTAS TASAS.

Centraremos este artículo en los diferentes impuestos que gravan las distintas formas de adquirir una embarcación.

Existen los siguientes:

- Imposición indirecta:
  - IVA, IGIC, IPSI.
  - Impuesto sobre transmisiones patrimoniales onerosas (ITP)
- Imposición directa:
  - Impuesto sobre sucesiones y donaciones.
- Impuesto especial sobre determinados medios de transporte.
  - Impuesto de matriculación. (IEDMT)

IMPOSICION INDIRECTA

Adquirir una embarcación nueva nos genera la primera obligación de pagar el impuesto sobre el valor de la misma como cualquier otro producto que consumimos.

Este impuesto variará dependiendo del territorio donde se adquiera. En España pagaremos el IVA, en la Ciudad Autónoma de Ceuta y Melilla el IPSI, en la Ciudad Autónoma de Canarias el IGIC.

IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES ONEROSAS. (ITP)

Este impuesto es una rama del impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos jurídicos documentados y grava todas las operaciones que impliquen transmisión de patrimonio entre las personas físicas retribuidas e inter vivos de toda clase de bienes y derechos así como la constitución de derechos reales, préstamos, fianzas, arrendamientos, pensiones y concesiones administrativas.

Si por ejemplo se adquiere una embarcación entre dos particulares, estaríamos ante una embarcación usada y por consiguiente la obligación tributaria que se genera será la de la transmisión del bien de un patrimonio a otro y no por la imposición indirecta que hablábamos anteriormente (IVA, IGIC, IPSI), ya que ésta se soportó en la primera adquisición del mismo bien.

Este es un impuesto Estatal pero cedido a las Comunidades Autónomas por lo que serán las mismas las que fijen los tipos para su aplicación, por lo que en función de cada Comunidad autónoma variaran dichos tipos.

Será necesario hacer una autoliquidación del Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y Actos Jurídicos documentados sobre el precio pagado o sobre el precio medio de venta aplicable, que figura en las tablas publicadas en el BOE por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas la última versión publicada en el BOE s la de la Orden HFP/1258/2017.

IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE (IMPUESTO DE MATRICULACIÓN)

Este impuesto es un impuesto especial que se regula en el Título II de la Ley 38/1992, de 28 de Diciembre, de Impuestos Especiales. Se suele conocer como "impuesto de matriculación".

En lo que se refiere a las embarcaciones y buques de recreo esta Ley ha sufrido algunas modificaciones.

- Mediante la Disposición Adicional Sexagésima segunda de la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de presupuestos Generales del Estado para el año 2008 (BOE núm. 310 de 27 de diciembre).
- Mediante la Ley 16/2013, de 29 de Octubre, por la que se establecen determinadas medidas en materia de fiscalidad medioambiental y se adoptan otras medidas tributarias y financieras (BOE núm. 260, de 30 de Octubre)

Se consideran embarcaciones de recreo a los efectos de este impuesto especial.

- Las embarcaciones que se inscriban en las listas séptima del registro de matrícula de buques, ordinario o especial o, en su caso, en el registro de la correspondiente Federación Deportiva.
- Las embarcaciones distintas de las citadas en el párrafo anterior que se destinen a la navegación privada de recreo, tal como se define en apartado 13 del artículo 4 de la Ley 38/1992
- Estarán sujetas a este impuesto:
  - La primera matriculación en España de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de 8 metros de eslora, en el registro de matrícula de buques, ordinario o especial, o en caso de no ser inscribibles en dicho registro, la primera matriculación en el registro de la correspondiente Federación Deportiva.
  - Estará sujeta en todo caso, cualquiera que sea su eslora, la primera matriculación de las motos náuticas definidas en el epígrafe 4º del artículo 70.1 de la Ley 38/1992.

A este impuesto hay que añadirle el impuesto sobre el valor añadido y dependiendo del caso habrá que añadir también el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales (como ejemplo, el caso de una embarcación usada no matriculada en España procedente de un país de UE)

SE CONOCEN ALGUNAS EXCEPCIONES A ESTE IMPUESTO ESPECIAL:

- Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.
  Esta excepción estará a las limitaciones y al cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos.

Se entenderá que no existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que el titular o una persona vinculada reciba por cualquier título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario.

Se considerarán personas vinculadas aquéllas en las que se den las condiciones previstas en el art. 79 d la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.

- Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidas oficialmente por la Dirección General de Marina Mercante y destinadas efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas. No perderán el derecho a la exención las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos que gozando de esta exención se destinen tanto a la actividad de enseñanza como a la de alquiler, siempre que se cumplan requisitos establecidos.

- Las embarcaciones que por su configuración solamente puedan ser impulsadas a remo y pala, así como los veleros de categoría Olímpica.

Este impuesto especial considera eslora, la que normalmente se define como "eslora de casco" en las embarcaciones de recreo, que es: la distancia media paralelamente a la línea de flotación de referencia, entre dos planos perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa.

La eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando.

Esta eslora excluye todas las móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión plataforma para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas.

Siguiendo el procedimiento que se establece en la Orden EHA/1981/2005; de 21 de junio, modificada por la Orden EHA/3851/2007, la liquidación de este impuesto se realizará utilizando el modelo 576, que deberá ser presentado de forma telemática a través de la web de la Agencia Tributaria. Si la declaración es aceptada, la impresión de dicha declaración validada con el código electrónico de ocho caracteres, además de la fecha y hora de presentación, será documento suficiente para solicitar la matriculación.

DEVOLUCIONES

Existe la posibilidad de solicitar la devolución del Impuesto Especial sobre determinados medios de transporte y en determinados casos.

Art.66 de la Ley 38/1992 regular las condiciones para la devolución de este impuesto exclusivamente para aquellos empresarios dedicados profesionalmente a la reventa de medios de transporte.

IMPOSICION DIRECTA

(Impuesto sobre sucesiones y donaciones)

Este impuesto es de naturaleza directa y subjetiva, y grava la transmisión de bienes o derechos por personas físicas.

Se divide en dos hechos imponibles distintos pero una única figura impositiva, "mortis causa" si se trata de sucesiones y "inter vivos" al tratarse de donaciones.

En las adquisiciones por causa de muerte y en los seguros sobre la vida, el impuesto se devengará el día del fallecimiento del causante o del asegurado o cuando adquiera firmeza la declaración de fallecimiento del ausente, conforme al artículo 196 del código Civil.

En las transmisiones lucrativas "inter vivos" el impuesto se devengará el día en que se cause o celebre el acto o contrato.

Las personas físicas que reciben la donación tienen que declarar el Impuesto sobre Donaciones por los bienes que reciben gratuitamente. •••

EL MAR, LA MAR...
ESE ESPACIO QUE ENSANCHA EL ALMA Y QUE LA NAVEGACIÓN NOS PERMITE DISFRUTAR AÚN MÁS

D. Juan Pedro Serna Mármol
Vicepresidente

Los que saben de verdad de él tienen claro que como amigo es impagable; y que si se pone de mal humor hay que dejarlo estar. La madre naturaleza no siempre es amable.

Imprescindible conocerlo, respetarlo y tener conciencia que el barco y la navegación son territorio y actividad que comportan riesgos (en ocasiones altos con el factor desfavorable de la distancia / tiempo a un centro sanitario).

Los riesgos equivalen a problemas con una incidencia y efectos que dependen de algo tan aparentemente simple como ser precavidos y saber actuar.

Un dato para dimensionar el tema: el 65 % de las emergencias que tan magníficamente atiende Salvamento Marítimo en España (y son muchas por cierto) corresponden a la flota de recreo y no sólo en regatas y navegación de altura que se suponen comportan mayor riesgo; frecuentemente se trata de navegación costera y singladuras de corta duración.

Los problemas a los que nos podemos enfrentar pueden darse en cualquier tipo de barco (motor o vela). Obviamente hay riesgos específicos que tienen que ver con las condiciones de la mar. El momento en que tiene lugar la incidencia es también relevante (la noche suele ser una dificultad añadida).

Nos enfrentamos a dos tipos de circunstancias: La aparición de un problema de salud que sucede durante la navegación o a una lesión, causada por accidente o incidente propio de la navegación. En ambos casos la gravedad puede ser mayor o menor y variar el número de afectados o su edad.

No imaginas cuánto puede llegar a significar conocer las *normas básicas de primeros auxilios* en situaciones de riesgo vital.

Eso sí, mejor saberlas de memoria porque no es predecible cuándo te harán falta. Si llega el momento de aplicarlas no tendrás el tiempo para ponerte a leer las instrucciones.

En países como Francia se hacen con regularidad cursos de primeros auxilios para los navegantes con muy buenos resultados.

Este artículo no pretende sustituir uno de esos cursos sino sensibilizar sobre su importancia y trasladar algunas ideas y conocimientos básicos sobre la materia, esto es, saber cómo actuar y gestionar la atención que pueda precisarse. Espero que sea de utilidad y confío en que os anime a saber más.

REGLAS:

LO MÁS ELEMENTAL:

- (+) La ley de Murphy que todos conocemos ("Si algo puede salir mal, saldrá mal") se cumple inexorablemente aunque en el caso de la navegación tiene algunos matices que conviene no olvidar:
- "Nada es tan fácil como parece ".
- "Todo lleva más tiempo del que suponemos".
- "Cualquier solución entraña nuevos problemas ".
- (+) Mejor prevenir / evitar que tener que curar / lamentar.
- (+) Explicar a los tripulantes ocasionales que se embarcan los riesgos de la navegación o problemas que pueden darse y cómo actuar. (Suponemos que los habituales los conocen).
- Algo así como el protocolo de seguridad de las azafatas antes de iniciar un vuelo.
- Dará tranquilidad y será, llegado el caso de gran ayuda.
- (+)Averiguar si alguien tiene conocimientos y/o experiencia en primeros auxilios.

ANTES DE ZARPAR:

- (+) Repasar el botiquín.
- A propósito una sugerencia: añadir algunos medicamentos que pueden sernos de utilidad (Ver lista adjunta)
- (+) Verificar operatividad de las comunicaciones (incluyendo telefonía móvil).
- (+) Confirmar si alguien padece alguna enfermedad importante.

ASPECTOS CLAVE:

- (+) Decide quien patronea. Impone calma y reparte roles de actuación.
- (+) No hay que dramatizar pero tampoco actuar irresponsablemente, con tibieza excesiva o confiando en la buena suerte.
- (+) Lo que siempre funciona: PAS (Proteger / Ayudar / Socorrer).
- (+)Valorar el nivel de gravedad del / de los afectado(s). Priorización si hay más de uno.
- (+) Resolver lo que razonablemente se pueda. Si es preciso pedir ayuda.

Consideraremos en este artículo aquellas situaciones en las que algún miembro de la tripulación se encuentra en *peligro inmediato con riesgo para la vida.*

CÓMO ACTUAR:

- Imprescindible identificar de qué se trata (diagnóstico) y su gravedad para decidir cómo proceder. (Seguir leyendo)
- El patrón asigna tareas a los demás tripulantes en razón de su capacidad
- (Conocimientos y actitud).
- Las tareas incluyen: atención prioritaria al afectado de la que ahora hablaremos, la comunicación y la navegación (decidir dónde dirigirse).
- En cuanto a la comunicación hay que activar la llamada de socorro (distress mayday) a través del canal 16 del VHF añadiendo "Relay" para garantizar que se recibe en los servicios de salvamento que ayudarán con sus indicaciones o, en su caso, planearán la evacuación.
- Puede utilizarse igualmente la telefonía convencional: 902 202 202 ó el 112.

Y esto, a grandes rasgos, son los problemas graves más frecuentes que nos con los que podemos necesitar enfrentarnos:

1. PARADA CARDIORESPIRATORIA que puede deberse a :
   - Obstrucción aguda de la vía aérea.
     - › Por cuerpo extraño (atragantamiento) / por agua (ahogamiento)
     - › Por Shock alérgico
   - Infarto de miocardio.
2. Hemorragias importantes.
3. Hipotermia severa.
4. Neumotórax.

OBSTRUCCIÓN AGUDA DE LA VÍA ÁEREA:

- Paciente consciente con obstrucción completa.
- No puede respirar, ni toser, ni hablar.
- Se lleva las manos al cuello. Está agitado.
- Color de la piel se vuelve progresivamente azulado-morado.
- Antes de internar ventilarlo, hay que tratar de desobstruir la vía aérea
  - › Golpes fuertes en la espalda (entre omóplatos)
  - › Compresiones abdominales (maniobra de Heimlich) (Video)
    - Repetirla 5 veces seguidas y comprobar presencia de cuerpo extraño hasta resolver la obstrucción.
    - No se puede hacer en obesos, embarazadas, niños pequeños.
    - Variantes: AutoHeimlich
      Heinmlich con paciente inconsciente.

AHOGAMIENTO:

Sacar del agua al afectado sin asumir riesgos innecesarios. Crucial no hacer ningún movimiento brusco que pueda causarle lesiones mayores, así como evitar ser arrastrados por el afectado. Colocarle en posición de recuperación (tumbado de lado) ayudando a que expulse el agua de las vías respiratorias antes de comenzar con las maniobras de reanimación cardiopulmonar (RCP) si son necesarias.

OBSTRUCCIÓN DE LA VÍA AÉREA POR SHOCK ALÉRGICO:

Si sabe hacerlo con seguridad, inyectar Urbasón intramuscular; de no ser así: dos ampollas de Urbasón, por cada orificio nasal en intervalo de 2 minutos aguantando sin tragar.

PARADA CARDÍACA:

- › Comprobada en el tórax y por pulso en la carótida (cuello)
- › Iniciar Reanimación cardio-pulmonar.
  - 30 compresiones firmes intercaladas con 2 respiraciones a un ritmo de 100 por minuto (1 compresión por segundo aproximadamente) Recuerde que tiene una cánula en el botiquín. Si no, boca a boca taponando la nariz y estirando el mentón para facilitar la entrada de aire.

Sólo se debe parar para comprobar si hay pulso y la víctima inicia movimientos o respiración espontánea. Intentarlo durante unos 20 minutos.

INFARTO DE MIOCARDIO:

- Paciente con sensación de gravedad.
- Suele acompañarse de dolor en el pecho (muy frecuente) hombre y brazo izquierdo (frecuente), mandíbula y espalda (menos frecuente), poco frecuente (abdómen).
- Puede confundirse con la hernia de hiato.
- Administrar Cafinitrina: 1 pastilla. Esperar a ver cómo evoluciona el dolor.
  - › Si no cede: Otra pastilla en 10 minutos: Si cede el dolor: Posible angina de pecho
  - › Si no cede: Otra en 10 minutos: Si no cede: Probable infarto.
  - › Si no se dispone de Cafinitrina: Whisky (2 dosis) + 2 aspirinas.
  - › Si no cede el dolor: Pinchar Urbasón en el muslo u hombro (si se sabe), o bien 2 ampollas por cada orificio nasal en intervalo de 2 minutos aguantando sin tragar.

SHOCK:

- Cuadro agudo con postración severa, caída de tensión, palidez, frialdad de la piel.
- Puede deberse a hemorragia severa.
- Utilizar Urbasón nasal (como venimos explicando) y si hay parada cardíaca, proceder a reanimación cardiopulmonar.

HEMORRAGIAS IMPORTANTES:

- Intentar presionar sobre la herida que sangra.
- Utilizar torniquete como última medida y si la situación... en peligro de vida.
  - › Debe realizar en las zonas de los miembros donde sólo exista hueso
  - › Tomar nota de hora de colocación
  - › Mantener fría la parte inferior del miembro con torniquete con hielo o bolsas frías sin que toque directamente la piel
  - › Puede originar daños severos más aplicado
  - › Al quitarlo puede agravarse el estado de shock

HIPOTERMIA SEVERA:

Por caída al agua (no necesariamente con agua muy fría o durante mucho tiempo) o bien por exposición prolongada al frío.

Quitar la ropa mojada, secarlo y utilizar dos sacos de dormir o papel térmico, mantas para cubrirlo. Administrar bebidas calientes. Acompañarle hablándole.

- PCR SHOCK
- Atragantamiento / Niños
- Golpe de calor
- Deshidratación Severa
- Hipotermia
- Ahogamiento
- Shock
- Hipoglucemia
- Quemaduras
- Fracturas
- Heridas
- Crisis Epiléptica.

NEUMOTÓRAX:

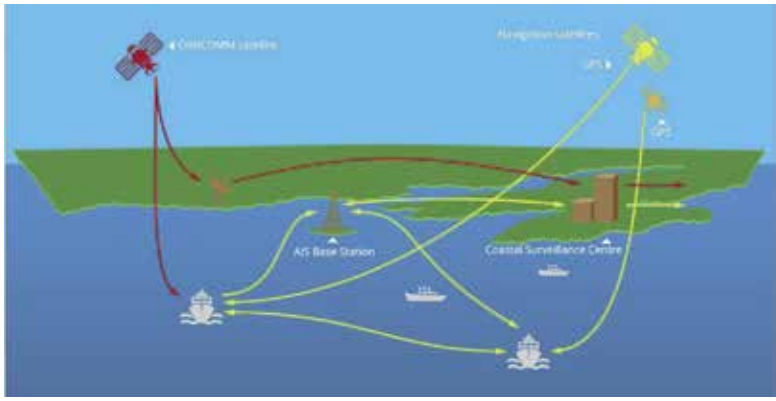
- Lesión del pulmón y la pleura por herida perforante en el tórax. (También lo hay espontáneo). Disminuye la respiración y la herida "respira".
- Hay que evitar que siga penetrando aire.

MEDICAMENTOS A AÑADIR AL BOTIQUÍN

- Nitroglicerina, grageas 1mg (Angina de pecho).
- Gelatina hemostática, 1 esponja 200x70x0,5mm (Hemorragias).
- Metoclopramida, comprimidos. 10 mg / Dimenhidrato, 12 compr. 50 mg (Mareo / Vómitos).
- Loperamida, cápsulas 2 mg.
- Ácido Acetilsalicílico, comprimidos. 500mg (Dolor / Fiebre). No si hay hemorragia.
- Metamizol, ampollas 2 gr./ Paracetamol 1 gr (Dolor agudo / Fiebre alta).
- Urbasón 40mgs soluble inyectable (Crisis coronaria / Alergia grave).
- Crema para quemaduras solares: Silvederma.
- Sales minerales para deshidratación: Sueroral.
- Gasas grasas. Caja con 20 sobres de 7 cm x 9 cm.

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA

Fuente:¡Wikipedia.org
www.vesselfinder.com



El objetivo principal del AIS (Automatic Identification System) es garantizar la prevención de accidentes y mejorar la seguridad en el mar. También facilita el control del tráfico marítimo y hace más eficiente la navegación. Para ello se realiza el intercambio automático de información entre barcos y con estaciones costeras de control de tráfico.

Es importante saber que la pantalla del AIS no es un reflejo fiel de la realidad ya que un buque militar no está obligado al uso del sistema, que el equipo de una embarcación puede estar fuera de servicio, por tanto puede existir un riesgo de abordaje y no advertirse en la pantalla del equipo.

Los sistemas existentes con anterioridad eran el radar, la comunicación por radio, los avisos sonoros, los avisos visuales, y más modernamente la comunicación vía satélite.

QUIEN PUEDE USARLO

- Barcos de gran tonelaje, estándar AIS A.
- Barcos de pequeño tonelaje, estándar AIS B.
- Estaciones base en tierra.
- Elementos de ayuda a la navegación (atoN).
- Aeronaves de búsqueda y rescate.

NORMATIVA

El AIS fue aprobado por la OMI en 2002 con un calendario de implementación según las características del buque, comenzando el 31 de diciembre de 2004. El estándar AIS es obligatorio para los buques sometidos al Convenio SOLAS con las siguientes características.

- Buques con arqueo bruto superior a 500GT
- Buques en viaje internacional con arqueo bruto superior a 300 GT.
- Todos los buques de pasaje, independientemente de su tamaño.

Según la directiva europea 2002/59/e en su artículo 2:
La presente Directiva se aplicará a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que no se establezca otra cosa.
La presente Directiva no se aplicará a:
Los buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros buques propiedad de un Estado miembro o que estén a su servicio y presten servicios públicos de carácter no comercial.
Los barcos de pesca, los buques tradicionales y las embarcaciones de recreo de una eslora inferior a 45 metros.
Los buques cisterna de menos de 5000 toneladas, las provisiones de a bordo y el equipo a bordo de los buques.

FUTURO DE LA NORMATIVA

Está en fase de aprobación una directiva europea que cambiará la Directiva 2002/59/e, haciendo obligatorio el uso de AIS para buques de pesca, con el siguiente calendario de implementación:

- Pesqueros entre 24 y 45 metros de eslora: no más tarde que 3 años desde la entrada en vigor de la Directiva.
- Pesqueros entre 18 y 24 metros de eslora: no más tarde de 4 años desde la entrada en vigor de la Directiva.
- Pesqueros entre 15 y 18 metros de eslora: no más tarde de 5 años desde la entrada en vigor de la Directiva.

Pesqueros de nueva construcción de más de 15 metros de eslora: no más tarde que 18 meses desde la entrada en vigor de la Directiva.

El AIS para embarcaciones no sometidas al Convenio SOLAS, y que no son embarcaciones de pesca, por tanto, de embarcaciones náuticas de recreo, se tratan de modo general por lo establecido en la Decisión de la comisión, de 25 de Enero de 2005, 2005/53/CE, que dice:

> "la armonización de los servicios de radio contribuye a incrementar la seguridad de la navegación de los buques no sujetos al Convenio SOLAS, especialmente en caso de peligro y de situaciones de seguridad, por lo que los Estados miembros invitan a dichos buques a participar en el AIS."

Esta decisión hace hincapié en la dirección de establecer el AIS también como un elemento necesario en los buques de menor tamaño.

El hecho de que sea obligatorio en España desde el Real Decreto 1185/2006, de 16 de Octubre, es el principio hacia una dirección de implementación de medidas de seguridad del tipo AIS.

FUNCIONAMIENTO Y CLASES

El sistema AIS permite conocer de forma automática y en tiempo real, la situación de los barcos, su nombre, rumbo o velocidad, así como otras informaciones de interés. Su funcionamiento está basado en el uso de la señal GPS y de la transmisión digital en la banda marítima de VHF como sistema de difusión y de comunicación entre barcos, permitiéndonos así aumentar la seguridad de nuestra embarcación, evitando las limitaciones del radar a la hora de identificar ecos detrás de montañas, islas, cabos , curvas de ríos, canales, etc.. O en situaciones de fuerte lluvia o mala mar, donde se crean en ocasiones "zonas ciegas" para la detección.

Existen dos clases:

Clase A: Transmiten a una mayor potencia de señal VHF que los de clase B, por lo tanto pueden ser recibidas por barcos más distantes, y además transmiten esta información a mayor frecuencia. Cumplen con los requerimientos del convenio SOLAS. Comprenden un transmisor de VHF de 12.5w.

Clase B: Transmiten a un alcance menor. Comprenden un transmisor VHF de 2w. •••

COMPARATIVA DEL AIS FRENTE A OTROS SISTEMAS

RADAR

El radar utiliza un sistema que permite reconocer objetos distintos al mar. Por tanto facilita la detección de otros buques, objetos flotantes y tierra. Pero a diferencia del AIS no los identifica sino sólo marca su presencia.

Un AIS permite ver sobre una pantalla de un ordenador las embarcaciones a nuestro alrededor que también estén transmitiendo datos a nuestro AIS y nos permite conocer ciertos datos como puerto de destino, nombre del barco, velocidad etc.

El radar y el AIS aunque aparentemente parezcan iguales son sistemas distintos, el radar no puede mostrar objetos ocultos por ejemplo detrás de un meandro de un río.

En comparativa el radar ofrece demoras mientras el AIS depende del GPS y éste de cuantos satélites ve, de la señal de información y de que el otro buque tenga su propio transmisor de AIS en funcionamiento. Hay que tener en cuenta también que el AIS no reemplaza al radar ni al observador puesto que el radar no depende de que el objeto observado transmita su señal sino que depende de que sea visible a su onda electromagnética y que sea reflejada. En conclusión el radar y el AIS son complementarios no sustitutivos.

COMUNICACÍON VÍA SATÉLITE.

Hoy día es posible utilizar la comunicación vía satélite para comunicar la posición de los buques pero no es un sistema eficiente para la localización de buques en el entorno ya que necesitaría que toda la información se comunicara primero a un sistema central que procesará la información.

COMUNICACIÓN VÍA VHF.

Hasta ahora cuando se divisaba un buque solo había una forma de dirigirse a él haciendo una llamada vía radio VHF al canal 16 y confiar que exista respuesta. Con el sistema AIS es de hecho el canal de datos del VHF y facilita la comunicación entre buques ya que es posible dirigirse a un buque utilizando su señal de llamada o call sign, conociendo su eslora, nombre, MMSI, rumbo y posición exacta. También puede incorporar datos de boyas de canal o de peligro y transmitirlas a los sistemas de cartografía electrónicos.

AVISOS VISUALES Y SONOROS

Notablemente mejorados por la información del AIS, si bien todavía insustituibles en ciertas ocasiones. El AIS permite establecer un rango de alerta o TCPA (time to closest point of approach) que nos avisa de que estamos demasiado cerca de otro buque, permitiendo que realicemos maniobras evasivas o bien alertemos al otro buque del riesgo.

VENTAJAS DEL AIS

- El alcance es mucho mayor
- Además de ver que existe un barco se muestran muchos de sus datos identificativos, rumbo y velocidad.
- Los datos son desplegados sobre cartografía electrónica o vectorial, aportando información muy superior a la del radar.
- Además de aportar información muy valiosa, los datos de AIS se ven claramente y no se confunden con otros blancos, cosa que sí ocurre en el caso del radar. (olas, rocas, etc.)
- El AIS puede calcular por sí solo el TCPA (punto de colisión) y programarse para emitir una alarma con tiempo suficiente para evitarlo.
- En navegación fluvial, el AIS puede recibir la transmisión de buques cercanos, invisibles al radar por culpa de los meandros del río.
- El consumo energético es muy reducido.
- Su precio es también muy pequeño comparado con otros sistemas de seguridad a bordo.
- Toda la información puede llegar vía internet a cualquier PC en tierra, vía señales VHF a las embarcaciones, y es gratuita en ambos casos.

POSIDONIA OCEÁNICA

Fuente: Geenpeace.org/es
Wikipedia.org

LA POSIDONIA OCEÁNICA ES UNA PLANTA ACUÁTICA, ENDÉMICA DEL MEDITERRÁNEO, PERTENECIENTE A LA FAMILIA POSIDONIACEAE. ES EL SER VIVO MÁS LONGEVO DEL PLANETA CON 100.000 AÑOS.

Ocupa un área de alrededor del 3% de la cuenca, lo que corresponde a un área aproximadamente de 38000km^2.

ECOLOGÍA

Vive entre 1 y 30 metros de profundidad, excepcionalmente y sólo en aguas muy claras hasta los 40 metros, soporta temperaturas comprendidas entre los 10 y los 28ºC. Esta planta necesita valores de salinidad relativamente constantes, por lo que no se encuentra en la desembocadura de ríos o lagunas además necesita mucha luz. Coloniza los fondos arenosos o detríticos, a los que se adhiere a través de los rizomas y sobre los cuales forma las grandes praderas, de alta densidad. Una parte de la producción de hojas y rizomas es utilizada por los herbívoros, una parte más considerable pasa a los organismos descomponedores y otro porcentaje se almacena en el interior de las matas en hojas y rizomas.

MATA

Esta planta está compuesta de raíces, tallo rizomatoso y hojas cintiformes de hasta un metro de largo organizadas en matas de 6 a 7 hojas. Florece en otoño y sus frutos son conocidos como olivas de mar.

Crecen tanto horizontalmente (rizomas plagiótropos), como verticalmente (rizomas ortótropos). Los primeros anclan la planta al sustrato y los segundos aumentan su altura y contribuyen a combatir el enarenamiento debido a la continua sedimentación. Estos dos tipos de crecimiento dan lugar a la llamada "mata". Solamente la parte superior de estas estructuras está formada por plantas vivas.

COMUNIDADES QUE SE ASOCIAN A LA POSIDONIA OCEANICA

Las características propias de la planta Posidonia, su dinámica de crecimiento y la gran cantidad de biomasa producida, son factores que pueden sostener comunidades de plantas y animales muy diversas. Se distinguen: comunidades epifitas (bacterias, algas y briozoos que colonizan la superficie de las hojas y los rizomas de la planta), comunidades animales vágiles y sésiles y comunidades de organismos detritívoros.

EL ECOSISTEMA Y SU IMPORTANCIA

La pradera de posidonia constituye la "comunidad climax" del mediterráneo, que representa el máximo nivel de desarrollo y complejidad que un ecosistema puede alcanzar. Se trata, por tanto, de uno de los ecosistemas más importantes del mar Mediterráneo, por lo que ha sido clasificado como "hábitat prioritario" en el anexo I de la Directiva Hábitat (dir.nº92/43/CEE), una ley que reúne todos los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) que necesitan ser protegidos.

En este econsistema la posidonia desempeña un papel fundamental por las siguientes razones:

1. Gracias a su desarrollo foliar libera al ambiente hasta 20 litros de oxígeno por día y por m2 de pradera, produce y exporta biomasa tanto en los ecosistemas vecinos como en profundidad, parte de este oxígeno se difunde a la atmósfera en los períodos de máxima productividad, cuan bosque terrestre. Un informe de la UICN sobre su contribución contra el cambio climático calcula que pueden ser responsables del 40% del carbono almacenado cada año por la vegetación costera. Además, estima que según la cotización en el mercado de carbono la cantidad atrapada de CO2 por estas plantas valdría entre 3 y 45 euros/metro cuadrado, es decir entre 17 y 250 veces más que los bosques tropicales.
2. Proporciona refugio y es zona de reproducción para muchos peces, cefalópodos, bivalvos, gasterópodos, equinodermos y tunicados.
3. Consolida los fondos de las costas y ayuda a contrarrestar un excesivo transporte de sedimentos debido a las corrientes costeras.
4. Actúa como barrera, atenuando la fuerza de las corrientes y las olas y previniendo por tanto la erosión costera.
5. La amortiguación del oleaje llevada a cabo por el estrato de hojas muertas en las playas las protege de la erosión, especialmente durante el período de tormentas invernales.

EL PROBLEMA

En todo el Mediterráneo las praderas tienen efectos negativos, la pérdida de un solo metro lineal de pradera puede conducir a la desaparición de varios metros de playa, debido a los fenómenos erosivos. Además la regresión de las praderas comporta una pérdida de biodiversidad y un deterioro de la calidad del agua.

- Las causas de la regresión son:
- Impacto del ser humano
- Contaminación: la posidonia es muy sensible a los agentes contaminantes.
- Actividades acuícolas
- Pesca de arrastre
- Práctica de deportes náuticos (daños debidos a las anclas, derrames de hidrocarburos, detergentes, pinturas, residuos sólidos, etc. Las operaciones de fondeo de las embarcaciones utilizan anclas que son arrastradas por los fondos hasta su penetración, o al menos, sujeción en el fondo arenoso. El problema viene en que en las ma-

niobras se recurre al anclaje de la embarcación sin importar el tipo de fondo donde se realiza la maniobra. Al ser zarpadas también pueden arrancar la estructura de rizomas de la planta. Normalmente el fondeo implica el lance de un ancla de tipología, peso y dimensiones variables y una longitud mínima de 10 a 30 metros de cadena tendida sobre el fondo. Esta longitud suele estar entre 3 y 4 veces la profundidad en el lugar, lo que significa que un tramo de cadena importante se encuentra moviéndose en contacto con las plantas, deteriorándolas. Los análisis realizados hasta el momento sobre este problema no concluyen que haya sido solventado el impacto ambiental sobre la Posidonia. Cualquier solución planteada debe tener una serie de medidas:

1. Debe unirse el punto fijo de sujeción al fondo con una boya que permita a la embarcación el fondeo sin echar el ancla.
2. El anclaje del sistema de fondeo al fondo arenoso debe ser lo mínimo posible.
3. Se debe respetar una altura mínima sobre el fondo donde no exista interacción entre el sistema de fondeo y la Posidonia oceánica.
4. Debe evitarse a toda costa el rozamiento de la catenaria de la cadena o del cabo sobre el suelo donde se encuentra la Posidonia.
5. Se debe controlar por algún sistema las acciones sobre el punto de anclaje.

- Construcción de obras costeras, que implican la instalación de desagües que liberan las aguas residuales al mar, aumentando la turbidez del agua y dificultando la fotosíntesis.
- Vertido de salmuela por parte la las estaciones de desalación puesto que la Posidonia es muy sensible a los cambios de salinidad.
- Construcción de diques y otras barreras que modifican la tasa de sedimentación en el mar.
- Eutrofización de las aguas costeras, que causa un crecimiento anormal de algas epifitas, obstaculizando así la fotosíntesis.
- Competencia de especies tropicales de algas liberadas accidentalmente, concretamente Caulerpa taxifolia y Caulerpa racemosa. Estas dos especies tiene un crecimiento rápido y están suplantando a la Posidonia.

POSIDONIA BIOINDICADOR

La Posidonia es el perfecto bioindicador desde hace aproximadamente 20 años. La planta presenta todas las características idóneas para serlo:

- Es una especie bentónica
- Presenta un largo ciclo de vida
- Está ampliamente extendida por todo el Mediterráneo.
- Tiene una gran capacidad de concentración de sustancias contaminantes en sus tejidos.
- Es muy sensible a los cambios ambientales.

Por lo que a través del estudio de las praderas es posible conocer con bastante fiabilidad la calidad ambiental de las aguas marinas costeras. •••

CAMBIO CLIMATICO Y POSIDONIA

Hasta hace bien poco se creía que el calentamiento afectaba al desarrollo de la planta pero recientes estudios indicaron que esto podría ser beneficioso para la Posidonia.

Porque científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO), la Stazione Zoologica de Nápoles, la Universidad de Barcelona y el Centro de Estudios Avanzados de Blanes (CEAB-CSIC) realizaron un estudio que se basó en el cultivo de Posidonia oceánica en laboratorios, se recolectaron algunos ejemplares de esta planta en las costas catalanas a seis metros de profundidad. Mantener esta planta en los laboratorios es complicado pero el desarrollo de nuevas técnicas y sistemas ha hecho posible que se mantenga bajo condiciones muy cercanas a las naturales. Una vez la planta estuvo adaptada a las condiciones fue expuesta a niveles térmicos similares a los que la planta soporta en el mar por el calentamiento global durante seis semanas. El descubrimiento sin precedente indicó que una considerable cantidad de plantas que habían sido expuestas a estos niveles térmicos había florecido mientras que las que se habían mantenido en niveles normales no experimentaron ninguna floración.

De modo que tomar conciencia por nuestra parte es de vital importancia para que nuestras generaciones futuras puedan disfrutar de nuestros mares como lo estamos haciendo nosotros.

▲ *Las corrientes marinas arrastran a la posidonia hacia la orilla de playas y calas formando esos montones de restos naturales de los fondos marinos.*

EL PLÁSTICO **MATA**

Fuente: Greenpeace.org
Elplasticomata.com/el-plastico-mata-animales
Elplasticomata.com/salud-humana/
Sustentator.com/blog-es/2012/05/estilo-de-vida-desechable

En los años 50 surgió el término "estilo de vida desechable" (throwaway). Este término indicaba que la vida se hacía más sencilla ya que este tipo de cosas eran más baratas, no había que limpiarlas ni guardarlas, solamente se tiraban después del uso. Esta mentalidad venia de los años 20 y 30 cuando surgió la **obsolescencia programada**. Esta obsolescencia consistía en que los fabricantes de todo tipo de productos con motivo de hacer frente a la crisis económica en la que estaban sumidos decidieron que los productos eran demasiado duraderos y comenzaron a crear productos menos duraderos creando en la sociedad la mentalidad del descartable que se ha trasladado hasta nuestro días y dónde el plástico es protagonista.

Con el paso del tiempo cada vez más productos han ido siendo productos desechables, los vasos y platos como comienzo pasando por sillas y muebles y finalizando con computadoras y teléfonos.

La problemática es que todos estos productos contienen plásticos y acaban generando montañas de basura plástica, mucha de la cual acaba en el mar como consecuencia del abandono o la mala gestión de residuos. 8 millones de toneladas de basura no biodegradable que contribuye al 60-80% de toda la basura marina, la gran mayoría son microplásticos (fragmentos inferiores a 5mm).

SOBRE LA PRODUCCIÓN DE PLÁSTICOS

Los cuatro tipos de plásticos que dominan el mercado son: polietileno (bolsas de plástico, láminas y películas de plástico, microesferas de cosméticos y productos abrasivos) polyester o PET (botellas, envases, prendas de ropa, películas de rayos X), polipropileno (electrodomésticos, muebles de jardín, componentes de vehículos), cloruros de polivinilo o PVC (tuberías y accesorios, válvulas, ventanas).La mayoría están presentes en productos de un solo uso.

LOS PLÁSTICOS LLEGAN A LOS OCEANOS

Sobre el 80% de los plásticos que terminan en el mar vienen de la tierra, es decir del abandono de los productos y una mala gestión de residuos, su desecho deliberado, los vertidos accidentales de los barcos o a través de las plantas depuradoras.

En España cada día se abandonan 30 millones de latas y botellas entre otros objetos como cigarrillos, envoltorios, pajitas, fragmentos inferiores a 5mm, bolsas, botellas de vidrio etc...

Estos desechos acaban en nuestro entorno terrestre, costero y marítimo, toda esta basura es una problemática ya que su proceso de biodegradación es lento, más lento en el mar que en la tierra ya que para llevar a cabo este proceso la luz UV es el

principal agente que degrada el plástico, el oleaje fragmenta el plástico y acaba cubierto por materia orgánica o inorgánica o en la columna de agua lo que dificulta su degradación.

IMPACTO DE LOS PLÁSTICOS SOBRE EL MAR

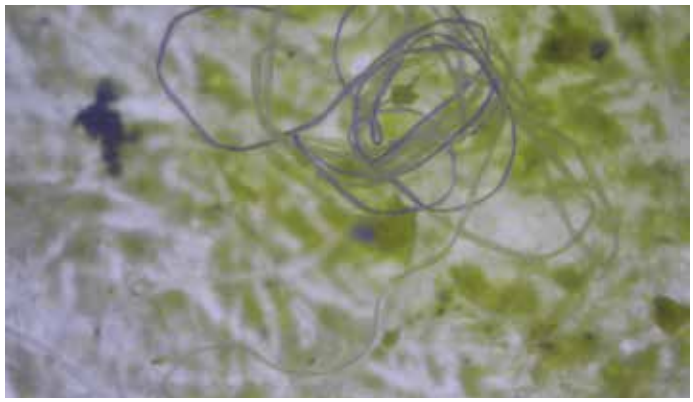
Cuando el plástico llega al mar provocan enredos, asfixias o desnutrición (llegan al estómago animal bloqueándolo), estos microplásticos tiene especial importancia porque su impacto incluso en las especies más pequeñas que forman la base de la cadena trófica marina por lo que los plásticos recorren este camino llegando a nuestros platos.

Más de 370 especies de todo el mundo comen plásticos lo que les provoca a muchos de estos animales una muerte cruel y agónica.

El diario ABC publicaba el pasado 20 de noviembre:

Hallan en el estómago de una ballena muerta seis kilos de basura, entre ellos 115 vasos de plástico

Una ballena muerta que fue arrastrada a la orilla en Indonesia tenía gran cantidad de basura en el estómago, incluidos 115 vasos de plástico, cuatro botellas y 25 bolsas



IMPACTO EN EL SER HUMANO

Todos estos plásticos llevan aditivos los cuales son necesarios para obtener un material que finalmente sea susceptible de ser utilizado, es decir que una televisión por ejemplo el plástico necesita del aditivo llamado "retardante de la llama" para evitar la propagación de la llama en caso de incendio.

Los aditivos más comunes presente en los productos que utilizamos son: bisfenoles, ftalatos, cloruro de vinilo, estireno, retardadores de llama y metales pesados. Algunos de ellos son disrruptores endocrinos lo que significa que imitar el comportamiento de las hormonas incluso en pequeñas concentraciones lo que supone que pueden producir mutaciones graves a nivel celular.

Enfermedades que se asocian a estos aditivos tóxicos.

Cáncer (cáncer de mama, útero, ovarios, vagina y cérvix, cáncer del cerebro y sistema nervioso, leucemias, cáncer de pulmón y del sistema respiratorio, cáncer de próstata y testículos, cáncer de hígado y de riñón, linfomas...), infertilidad, abortos espontáneos, quistes uterinos, pubertad precoz en niñas, obesidad, Parkinson, autismo, diabetes, enfermedades cardiovasculares, hiperactividad, déficit de atención...

IMPACTO ECONÓMICO

El sector turístico también se ve afectado ya que la presencia de basura en el mar puede desincentivar la afluencia de turismo que se traduce en pérdida de ingresos para el sector y disminución de puestos de trabajo. Estas consecuencias para una economía local que depende en gran medida del turismo pueden ser catastróficas. •••

Aportación del turismo a la economía española. - Año 2017		
	Valor	Porcentaje sobre el total
Aportación al PIB (millones de euros)	137.020	11,7
Aportación al empleo total (millones de puestos de trabajo)	2,60	12,8

Datos turismo en España año 2017.

*Datos instituto nacional de estadística.

SOLUCIONES AL PROBLEMA DE LOS PLÁSTICOS

- Sistema de retorno de envases
- Economía circular
- Prohibición de microesferas de plástico.

A nivel individual.

- Utilizar bolsas de tela, cestas o carros.
- Botellas y envases reutilizables y/o retornables.
- Evitar productos con microplásticos
- Rechazar envases y utensilios de un solo uso
- Priorizar los productos a granel.

"CHIRINGUITO DEL PUERTO"

Uno de los lugares más apacibles de la zona para degustar alguna de sus tapas o su especialidad: los arroces. Posee una ubicación privilegiada, entre nuestro puerto deportivo y la playa Barranco Rubio, quedando protegido los días de viento y haciéndonos siempre posible gozar de una agradabilísima estancia. Este lugar ofrece una cocina sencilla y tradicional que sumada al entorno paradisiaco hace que el encontrar una mesa en temporada estival, sea en ocasiones complicado, pero no imposible. •••

/jardinesdelmar
/jardinesdelmar_chillbeach_club
jardinesdelmar
CHILL BEACH CLUB CAMPOAMOR
Dehesa de Campoamor | Rosalía de Castro s/n | 03189 Orihuela Costa | Telf: 637 262 126
ABIERTO TODOS LOS DÍAS DESDE LAS 15:00H

DFM
RENT A CAR
Tu empresa de alquiler de vehículos en el Mediterráneo
TURISMOS
FURGONETAS
FURGONES
CAMIONES
MOTOCICLETAS
SOMOS TU MEJOR OPCIÓN
www.dfmrentacar.es
CENTRAL DE RESERVAS:
911 100 389

TAPICERIA NAUTICA
www.tapicerianautica.com
968 18 06 47
info@tapicerianautica.com
San Pedro del Pinatar

GRUPO MONTEPIEDRA TE OFRECE
TODOS LOS SERVICIOS QUE NECESITAS
MONTEPIEDRA
Construye o reforma tu casa con Codecasa.
Gestiona el alquiler y la administración de tu vivienda con Sudecasa.
Vende tu casa con Monpisa.
CODECASA
MONPISA
GESTIÓN INMOBILIARIA
Sudecasa
Tel. 968 18 06 11. Calle San Juan de la Cruz, 4. 03189 Dehesa de Campoamor.

OPTICA
LLAMUSI
La Zenia
C/ Flores 1, local 11
C.C Zenia Golf Orihuela Costa
966730604 info@opticallamusiorihuelacosta.com
OpticaLlamusiOrihuelaCosta
Salud visual y auditiva
Máxima calidad y el mejor precio
Visual and hearing health
The highest quality at the best price
taxfree
SIEMENS
signia
ZEN Eyewear
Alcon A Novartis Division
D&G DOLCE & GABBANA
CAZAL EYEWEAR
CHANEL
CHARMANT
Christian Dior
Line Art CHARMANT
GUCCI
DIOR HOMME
ESCHENBACH
TITANFLEX
HUMPHREY'S eyewear
BVLGARI
PRADA
SERENGETI EYEWEAR

MORENO SCHMIDT

CAMPOAMOR

La mejor oferta inmobiliaria de Campoamor

MORENO SCHMIDT, S.L.
Avda. Miguel de Cervantes, 77.
03189 Dehesa de Campoamor
Orihuela Costa (Alicante)

www.morenoschmidt.com
venta@morenoschmidt.com
alquiler@morenoschmidt.com
t. (+34) 965 32 26 20