



VALEDOR DO CIDADÁN
ACTUACIÓN DE OFICIO

Rutas de carriles para bicicletas
en el ayuntamiento de Vigo

Rutas de carrís para bicicletas
no concello de Vigo





Dirección y redacción: Luis Espada Recarey

Colaboradores:

Patricio Sánchez Bello

Romina Maneiro Cid

Manuel Sanjurjo Area

Cristina López Santos

Guillermo Rey González

Diego Gutiérrez Viso

Cristina Feijóo Muñiz

Nuria García Carballa

José Manuel Suárez Márquez

Belén Sío Lourido

Edita: Valedor do Cidadán de Vigo

Diseño y maquetación: Diego Durán

Imprime: Roel Artes Gráficas
Avda Guixar 28, Bajo

Depósito legal: xxxxxxxxx



Índice

Presentación	8
Razones para la realización de este estudio / Razóns para a realización deste estudo	10
Mapa general de los recorridos estudiados / Mapa xeral dos percorridos estudados	14
Carril Eurovelo	16
Gran Carril Litoral	24
Carril Centro	36
Corredor Verde del Lagares / Corredoiro Verde do Lagares	40
En fotos	48
División por zonas	50
Zona 01	52
Zona 02	56
Zona 03	60
Zona 04	64
Zona 05	68
Zona 06	72
Zona 07	76
Zona 08	80
Zona 09	84
Zona O Castro	88
Anexo	
Resumen valorativo sobre el nuevo Reglamento General de Circulación 2004 sobre la bicicleta	91

Presentación

Las preocupaciones medioambientales y el interés por la mejora de las condiciones de habitabilidad en nuestra ciudad motivaron un reciente estudio sobre "rutas peatonales en el Ayuntamiento de Vigo". En esta ocasión presentamos un nuevo trabajo, en parte continuación del anterior, sobre "rutas de carriles para bicicletas en el Ayuntamiento de Vigo" que ha sido realizado con el mismo espíritu integrador que inspiraba el primer estudio.

La colaboración interdisciplinar entre el Valedor do Cidadán, Fundación Vigueses Distinguidos, Universidad y Alcaldía ha hecho posible la realización de esta memoria que describe cuatro rutas de carril - bici denominadas: Gran Carril Litoral, Carril Centro, Corredor Verde Lagares y Eurovelo.

Desde el punto de vista metodológico y descriptivo se han parcelado las rutas en diez zonas interrelacionadas entre sí que se explicitan, de forma sumaria y resumida, en el mapa general. Por otra parte, en cada una de las zonas se detallan cuatro aspectos diferenciadores: 1. Sentido de la circulación y paradas (circulación en doble sentido, en uno sólo y recorridos fuera de la calzada), especificando además la situación de los semáforos y pasos de peatones. 2. Número y anchura de los carriles. 3. Estacionamientos (prohibido, en línea, en batería) y aceras (anchura). 4. Otros aspectos relevantes (tráfico, iluminación, firme, desnivel, zona de recreo, bancos, fuentes, vistas o miradores, amarre para bicicletas, etc.).

Para todas las personas que hemos intervenido en la elaboración de esta memoria, los criterios concretos y viables han sido más importantes que las propuestas ideales pero poco realistas. En definitiva, se trataba de dar contenido real a lo que se buscaba, objetivar en la práctica lo que se deseaba y plasmarlo en una realidad concreta y en un proyecto convincente.

No nos corresponde ir más allá de los objetivos concretos que proponemos con entera libertad y realismo ajenos a condicionamientos externos. Asumimos que el verdadero progreso y mejora de la vida ciudadana consiste en una renovación permanente de las condiciones materiales y en un cambio de las mentalidades y de los comportamientos cotidianos. Sin esta esperanza de renovación no hay ningún proyecto material válido y la existencia cívica sin proyectos no es nada.

Luis Espada Recarey

Presentación

As preocupacións medioambientais e o interese pola mellora das condicións de habitabilidade na nosa cidade motivaron un recente estudo sobre as *“rutas peonís no Concello de Vigo”*. Nesta ocasión presentamos un novo traballo, en parte continuación do anterior, sobre as *“rutas de carrís para bicicletas no Concello de Vigo”* que foi realizado co mesmo espírito integrador que inspiraba o primeiro estudo.

A colaboración interdisciplinar entre o Valedor do Cidadán, a fundación Vigueses Distinguidos, a Universidade de Vigo e a Alcaldía fixo posible a realización desta memoria que describe catro rutas de carril - bici denominadas: Gran Carril Litoral, Carril Centro, Corredoiro Verde Lagares e Eurovelo.

Desde o punto de vista metodolóxico e descritivo parceláronse as rutas nas diez zonas interrelacionadas entre si que se explicitan, de forma sumaria e resumida, no mapa xeral. Por outra parte, en cada unha das zonas detállanse catro aspectos diferenciadores: 1. Sentido da circulación e paradas (circulación en dobre sentido, nun só e percorridos fóra da calzada), especificando ademais a situación dos semáforos e dos pasos de peóns. 2. Número e ancho dos carrís. 3. Estacionamentos (prohibido, en liña, en batería) e beirarrúas (ancho). 4. Outros aspectos relevantes (tráfico, iluminación, firme, desnivel, zona de lecer, bancos, fontes, vistas ou miradoiros, amarre para bicicletas, etc.).

Para todas as persoas que intervimos na elaboración desta memoria, os criterios concretos e viables foron máis importantes que as propostas ideais pero pouco realistas. En definitiva, tratábase de dar contido real ó que se buscaba, obxectivar na práctica o que se desexaba e plasmalo nunha realidade concreta e nun proxecto convincente.

Non nos corresponde ir máis aló dos obxectivos concretos que propoñemos con enteira liberdade e realismo alleos a condicionamentos externos. Asumimos que o verdadeiro progreso e a mellora da vida cidadá consiste nunha renovación permanente das condicións materiais e nun cambio das mentalidades e dos comportamentos cotiáns. Sen esta esperanza de renovación non hai ningún proxecto material válido e a existencia cívica sen proxectos non é nada.

Luis Espada Recarey

Planteamiento General

Razones para la realización de este estudio

Uno de los objetivos del Compromiso Ciudadano para la Sostenibilidad es fomentar la movilidad sostenible y convertir nuestras calles en entornos acogedores.

Al contrario de la percepción que tiene la ciudadanía de que el coche es el vehículo más rápido para moverse por la ciudad, lo cierto es que la rapidez de un vehículo no implica llegar antes al destino. Con la situación actual de casi permanente congestión del tráfico urbano, el coche no sólo nos hace ser más sedentarios sino que tiene efectos psicológicos negativos (estrés, angustia, etc.). Por otra parte, cuando se adapta el esfuerzo físico del pedaleo a las condiciones naturales de cada individuo, el uso diario de la bicicleta reporta beneficios muy importantes para la salud.

Además de las ventajas evidentes para nuestra salud, el desplazamiento en bicicleta tiene también beneficios económicos muy importantes porque ahorra muchos gastos y ayuda a una mejor ocupación social del espacio urbano. Un vehículo sin humos y sin ruido, que no contamina, representa, finalmente, una mejora ecológica frente a otros medios de locomoción como puede observarse, a título indicativo, en las siguientes tablas:

Comparación de las emisiones contaminantes				
Base = 100 - coche-	Coche	Bicicleta	Autobús	Tren
Consumo de energía primaria	100	0	30	34
Dióxido de Carbono	100	0	29	30
Óxido de Nitrógeno	100	0	9	4
Hidrocarburos	100	0	8	2
Monóxido de Carbono	100	0	2	1

Quién está más expuesto a la contaminación atmosférica		
Niveles de exposición en µg/m ³	Ciclistas	Conductores
Monóxido de Carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de Nitrógeno (NO ₂)	156	277
Benceno	23	138

Fuente: "Ir en bicicleta: la solución líder en las ciudades". Comisión Europea

Por ello muchas ciudades europeas encuentran en la bicicleta un sistema de transporte muy importante, puesto que no es sólo una actividad de ocio sino un sistema de transporte muy adecuado para moverse en el entorno urbano.

El actual modelo de movilidad ha hecho que buena parte de las calles de las grandes ciudades se hayan convertido en los últimos años en espacios de circulación por dónde prácticamente circulan sin interrupción vehículos a motor que, a menudo, dificultan la comunicación humana en la calle. En este entorno urbano caracterizado por la presencia constante del coche, la bicicleta aparece como elemento silencioso que no afecta a la fluidez del tránsito ni contribuye a los embotellamientos habituales.

Por esta razón, el progreso hacia un modelo de movilidad urbana más pacífico, eficiente y seguro, es decir, más sostenible, implica la consideración de la bicicleta como un medio de transporte urbano más y su incorporación al abanico de alternativas que la ciudadanía tiene a su alcance a la hora de desplazarse.

Los desplazamientos en bicicleta por ciudad son adecuados para distancias inferiores o iguales a los 8 kilómetros, para los que este vehículo puede sustituir cómodamente al coche o a la moto, ya que se puede lograr sin demasiado esfuerzo una velocidad media de 15 km/h.

La Unión Europea a través de la Resolución, A 2-183/86, publicada en 1987 en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, constata en su apartado primero « que la bicicleta es un medio de transporte barato, economizador de energía, ecológico y sano en comparación con los demás medios, es decir, el automóvil privado y los medios de transporte público como el autobús, el tranvía y el ferrocarril y que por ello también puede contribuir, en particular en combinación con los transportes públicos, a descongestionar el tráfico urbano y a reducir el nivel de contaminación acústica y atmosférica ».

Por otra parte, durante la primera Conferencia Mundial sobre la Bicicleta Velo Mondial, celebrada en Amsterdam en junio del año 2000, se aprobó una declaración en la cual los participantes proclamaron el derecho de todas las personas de desplazarse en bicicleta cuando quieran, a la vez que hacían un llamamiento a los gobiernos, a los sectores económicos y a las organizaciones sociales para que adoptaran medidas en este sentido.

- el uso de la bicicleta aporta muchas ventajas, tanto para el individuo como para la sociedad y el medio ambiente
- la bicicleta, como medio de transporte particular, ofrece un transporte de puerta a puerta que es al mismo tiempo rápido y eficaz
- la bicicleta ofrece una disponibilidad inmediata y su mantenimiento es relativamente económico
- el tiempo de desplazamiento en bicicleta es previsible; al ciclista no le afecta la congestión del tránsito
- la bicicleta ofrece intimidad, independencia y libertad; el ciclismo es una actividad emancipadora
- como el ciclismo es una forma de hacer ejercicio, mejora la salud física y mental
- en la cambiante sociedad de hoy, la bicicleta ofrece una forma de transporte flexible
- el tránsito en bicicleta mantiene fluido el movimiento de las ciudades y prevé o reduce la congestión
- el uso de la bicicleta amplía el radio de actividad de la gente, independientemente del hecho de que sea joven o de edad adelantada, rica o pobre, hombre o mujer
- el uso de la bicicleta ahorra espacio y es rentable dedicarle infraestructuras adecuadas
- desplazarse en bicicleta ahorra tiempo y promueve el desarrollo de la economía local
- un mayor uso de la bicicleta significa un acceso mejor a las oportunidades de trabajo, más creación de puestos de trabajo y un nivel mayor de salud pública.

Entre las propuestas planteadas en la citada declaración, se invita a los gobiernos e instituciones a que redacten Planes Directores de la Bicicleta (PDB) en los cuales se definan estrategias concretas para aumentar su uso. La Conferencia Mundial instaba a las autoridades locales, regionales y a los organismos pertinentes para que definan los derechos y las responsabilidades de las partes implicadas y para que proporcionen apoyo y financiación a las políticas y programas que, con tal fin, se lleven a cabo.

En numerosas ciudades europeas, la bicicleta supone ya el 30% de los desplazamientos habituales. La disponibilidad de decenas de kilómetros de carril-bici para circular por las calles con comodidad y la existencia de infraestructuras adecuadas para llegar a cualquier rincón de la ciudad, hace que los usuarios de las dos ruedas no duden en reivindicar también su derecho a ocupar el asfalto.

En la Unión Europea, como media anual, se recorren más de 70.000 millones de kilómetros en bicicleta. En primer lugar se encuentran los Países Bajos, con una media por persona y año de 1.020 km (en España, la media es todavía de 24 km).

En nuestro país, por una parte, el Reglamento General de Vehículos del año 1998, y por otra, la reforma de la Ley de Tránsito de 2001 contienen apartados específicos sobre la bicicleta. Así, en 1999 se aprobó una ley sobre la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo, pero la oposición social de los colectivos de la bicicleta ha hecho que su aplicación haya quedado sin efecto. Por este motivo, se necesitarán aún otros medios para atraer a una clientela de usuarios distinta, potencialmente importante, y constituida por la gran mayoría de los que nunca han considerado esta opción porque desconocen la existencia de esta posibilidad. Una buena parte de la población sólo se decidirá por la bicicleta si se le anima mediante una promoción activa basada en la labor informativa y en la mejora de la imagen de marca de este vehículo.

El objetivo que nos hemos fijado con el presente estudio es proponer un modelo de movilidad sostenible, donde cada forma de transporte tenga el lugar que le corresponde, y dar a conocer las ventajas de la bicicleta como vehículo saludable, no contaminante, silencioso y respetuoso con la naturaleza. En definitiva, un medio impulsor de una mejor calidad de vida.

Formulación Xeral

Razóns para a realización deste estudo

Un dos obxectivos do Compromiso Cidadán para a Sostibilidade é fomentar a mobilidade sostible e converter as nosas rúas en contornos acolledores.

Ó contrario da percepción que ten a cidadanía de que o coche é o vehículo máis rápido para moverse pola cidade, o certo é que a rapidez dun vehículo non implica chegar antes ó destino. Coa situación actual de case permanente conxestión do tráfico urbano, o coche non só nos fai ser máis sedentarios senón que ten efectos psicolóxicos negativos (tensión, angustia, etc.). Por outra parte, cando se adapta o esforzo físico do pedaleo ás condicións naturais de cada individuo, o uso diario da bicicleta reporta beneficios moi importantes para a saúde.

Ademais das vantaxes evidentes para a nosa saúde, o desprazamento en bicicleta ten tamén beneficios económicos moi importantes porque aforra moitos gastos e axuda a unha mellor ocupación social do espazo urbano. Un vehículo sen fumes e sen ruído, que non contamina, representa, finalmente, unha mellora ecolóxica fronte a outros medios de locomoción como pode observarse, a título indicativo, nas seguintes táboas:

Comparación das emisións contaminantes				
Base = 100 -coche-	Coche	Bicicleta	Autobús	Tren
Consumo de enerxía primaria	100	0	30	34
Dióxido de Carbono	100	0	29	30
Óxido de Nitróxeno	100	0	9	4
Hidrocarburos	100	0	8	2
Monóxido de Carbono	100	0	2	1

Quén está máis exposto á contaminación atmosférica		
Niveis de exposición en µg/m ³	Ciclistas	Condutores
Monóxido de Carbono (CO)	2.670	6.730
Dióxido de Nitróxeno (NO ₂)	156	277
Benceno	23	138

Fonte: "Ir en bicicleta: a solución líder nas cidades". Comisión Europea

Por iso moitas cidades europeas atopan na bicicleta un sistema de transporte moi importante, posto que non é só unha actividade de lecer senón un sistema de transporte moi axeitado para moverse no contorno urbano.

O actual modelo de mobilidade fixo que boa parte das rúas das grandes cidades se convertesen nos últimos anos en espazos de circulación por onde practicamente circulan sen interrupción vehículos a motor que, a miúdo, dificultan a comunicación humana na rúa. Neste contorno urbano caracterizado pola presenza constante do coche, a bicicleta aparece como un elemento silencioso que non afecta á fluidez do tránsito nin contribúe ós embotellamentos habituais.

Por esta razón, o progreso cara a un modelo de mobilidade urbana máis pacífico, eficiente e seguro, é dicir, máis sostible, implica a consideración da bicicleta como un medio de transporte urbano máis e a súa incorporación ó abano de alternativas que a cidadanía ten ó seu alcance á hora de desprazarse.

Os desprazamentos en bicicleta pola cidade son axeitados para distancias inferiores ou iguais ós 8 quilómetros, para os que este vehículo pode substituír comodamente ó coche ou á moto, xa que se pode lograr sen demasiado esforzo unha velocidade media de 15 km/h.

A Unión Europea, a través da Resolución A 2-183/86, publicada en 1987 no Diario Oficial das Comunidades Europeas, constata no seu apartado primeiro «*que a bicicleta é un medio de transporte barato, economizador de enerxía, ecolóxico e san en comparación cos demais medios, é dicir, co automóbil privado e cos medios de transporte público como o autobús, o tranvía e o ferrocarril e que por iso tamén pode contribuír, en particular en combinación cos transportes públicos, a desconxestionar o tráfico urbano e a reducir o nivel de contaminación acústica e atmosférica*».

Por outra parte, durante a primeira Conferencia Mundial sobre a Bicicleta Velo Mundial, celebrada en Amsterdam en xuño do ano 2000, aprobouse unha declaración na cal os participantes proclamaron o dereito de todas as persoas a desprazarse en bicicleta cando queiran, á vez que facían un chamamento ós gobernos, ós sectores económicos e ás organizacións sociais para que adoptasen medidas neste sentido.

- o uso da bicicleta achega moitas vantaxes, tanto para o individuo como para a sociedade e o medio ambiente
- a bicicleta, como medio de transporte particular, ofrece un transporte porta a porta que é, ó mesmo tempo, rápido e eficaz
- a bicicleta ofrece unha dispoñibilidade inmediata e o seu mantemento é relativamente económico
- o tempo de desprazamento en bicicleta é previsible; ó ciclista non lle afecta a conxestión do tránsito
- a bicicleta ofrece intimidade, independencia e liberdade; o ciclismo é unha actividade emancipadora
- como o ciclismo é unha forma de facer exercicio, mellora a saúde física e mental
- na cambiante sociedade de hoxe, a bicicleta ofrece unha forma de transporte flexible
- o tránsito en bicicleta mantén fluído o movemento das cidades e prevé ou reduce a conxestión
- o uso da bicicleta amplía o radio de actividade da xente, independentemente do feito de que sexa moza ou de idade avanzada, rica ou pobre, home ou muller
- o uso da bicicleta aforra espazo e é rendible dedicarlle infraestruturas axeitadas
- desprazarse en bicicleta aforra tempo e promove o desenvolvemento da economía local
- un maior uso da bicicleta significa un acceso mellor ás oportunidades de traballo, máis creación de postos de traballo e un nivel maior de saúde pública.

Entre as propostas formuladas na citada declaración, invítase ós gobernos e institucións a que redacten Plans Directores da Bicicleta (PDB) nos cales se definan estratexias concretas para aumentar o seu uso. A Conferencia Mundial instaba ás autoridades locais, rexionais e ós organismos pertinentes para que definan os dereitos e as responsabilidades das partes implicadas e para que proporcionen apoio e financiamento ás políticas e programas que, para tal fin, se leven a cabo.

En numerosas cidades europeas, a bicicleta supón xa o 30% dos desprazamentos habituais. A dispoñibilidade de

decenas de quilómetros de carril-bici para circular polas rúas con comodidade e a existencia de infraestruturas axeitadas para chegar a calquera lugar da cidade, fai que os usuarios das dúas rodas non dubiden en reivindicar tamén o seu dereito a ocupar o asfalto.

Na Unión Europea, como media anual, percórrense máis de 70.000 millóns de quilómetros en bicicleta. No primeiro lugar atópanse os Países Baixos, cunha media por persoa e ano de 1.020 km (en España, a media é aínda de 24 km).

No noso país, por una parte, o Regulamento xeral de vehículos do ano 1998 e, por outra, a reforma da Lei de tránsito de 2001 conteñen apartados específicos sobre a bicicleta. Así, en 1999 aprobouse unha lei sobre a adaptación das normas de circulación á práctica do ciclismo, pero a oposición social dos colectivos da bicicleta fixo que a súa aplicación quedase sen efecto. Por este motivo, necesitaranse aínda outros medios para atraer a unha clientela de usuarios distinta, potencialmente importante, e constituída pola gran maioría dos que nunca consideraron esta opción porque descoñecen a existencia desta posibilidade. Unha boa parte da poboación só se decidirá pola bicicleta se se lle anima mediante unha promoción activa baseada no labor informativo e na mellora da imaxe de marca deste vehículo.

O obxectivo que nos fixamos co presente estudo é propoñer un modelo de mobilidade sostible, onde cada forma de transporte teña o lugar que lle corresponde, e dar a coñecer as vantaxes da bicicleta como vehículo saudable, non contaminante, silencioso e respectuoso coa natureza. En definitiva, un medio impulsor dunha mellor calidade de vida.

Mapa general de los recorridos estudiados

Mapa xeral dos percorridos estudados





Carril Eurovelo

ZONAS DEL PLANO POR LAS QUE PASA

1 2 3 4 5 6 7 8 9

El recorrido comienza en la ETEA, en una playa que tiene una zona de descanso completamente habilitada: fuentes, bancos, papeleras, baños públicos, Cruz Roja, etc... Existe también un paseo marítimo peatonal y un pequeño tramo de carril-bici de aproximadamente 3 metros de ancho que se inicia en un edificio ocupado por el club de remo, rodeándolo, y siguiendo a partir de ahí paralelo al paseo. En la mayor parte de su recorrido se encuentra a distinta altura que la vía peatonal, facilitando que los caminantes no entorpezcan el paso de los ciclistas. En las zonas en que esta diferencia de alturas no existe se utilizan como elemento separador los bordillos. La iluminación es correcta y el estado del firme es bueno, salvo algunas grietas. El carril sube con una pendiente bastante pronunciada hasta la calle Dr. Corbal, donde termina.

La calle Dr. Corbal está formada por dos partes, un primer tramo hasta su unión con la calle Doña Fermina y un segundo tramo desde este punto hasta su fin en Sanjurjo Badía. La primera parte es una carretera estrecha de dos carriles, uno para cada sentido. En algunos tramos cuenta con arcén que permite el aparcamiento de coches en línea. La mayor parte del recorrido tiene dos aceras, cimentadas o de tierra, interrumpidas por entradas a garajes o casas.

La segunda está formada por dos carriles estrechos, dos aceras que varían su anchura, pudiendo llegar a medir menos de un metro, y un arcén para aparcar coches en línea que va alternando de izquierda a derecha. Esta zona se encuentra en pendiente descendente bastante pronunciada. En ambas partes el firme de la carretera está en condiciones deficientes, ya que tiene gran cantidad de baches y socavones.

El recorrido continúa por la avenida de Buenos Aires. Para llegar hasta aquí es necesario cruzar la avenida de Sanjurjo Badía, tres carriles con gran cantidad de tráfico que circula a gran velocidad. La avenida de Buenos Aires es de tres carriles, dos en dirección a A Guía y uno hacia Travesía, dos aceras de un metro ochenta y ausencia de arcén, excepto en su parte final, donde tiene arcén a ambos lados. El tráfico aquí, al igual que en la calle Dr. Corbal, es muy intenso y peligroso para los ciclistas. Todo este tramo del recorrido se realiza en pendiente ascendente hasta la llegada a la Travesía de Vigo.

Travesía de Vigo o Aragón

Desde este punto es posible alcanzar la plaza de España a través de dos itinerarios distintos: siguiendo la bifurcación de la calle Aragón, de la que nos ocupamos más adelante, o completando la Travesía de Vigo. Ésta está formada en su mayor parte por cuatro carriles, dos en cada sentido, doble arcén con coches aparcados en línea, aceras anchas en ambos lados (3 o 4 m.) y mediana arbolada.

En algunas zonas el aparcamiento en línea se cambia por el aparcamiento en batería, o desaparece el arcén. Además éste se ve cortado continuamente por entradas a garajes o casas. Las aceras, a pesar de ser anchas, tienen gran cantidad de terrazas o mobiliario urbano.

Desde el número 92 empieza una pendiente moderada. La cuesta acaba en la rotonda con Jenaro de la Fuente, desde donde podemos enlazar con el inicio de Martínez Garrido, vía alternativa.

En Travesía hay mucho tráfico que circula a gran velocidad. Los coches aparcan sobre la acera y en segunda e incluso en tercera fila. La enorme cantidad de vehículos produce mucho ruido y elevados niveles de contaminación.

Cruzando la calle Urzáiz se alcanza Pizarro. El inicio está formado por cuatro carriles estrechos, por donde apenas tienen cabida los coches, y dos aceras de dos metros y medio. No existe arcén, por lo que los coches aparcan sobre la acera.

A partir del número 46 desaparece un carril, quedando dos carriles en dirección a la Travesía y uno en dirección a la plaza de España. La acera izquierda se estrecha, dejando espacio a un arcén para aparcar en línea. En el lado derecho se abre una zona arbolada de descanso, con bancos y terrazas de bares. En la rotonda la acera izquierda pasa a ser de tierra y es utilizada por los coches para aparcar. La acera vuelve a aparecer cuando llegamos al cruce con el hospital. En este punto la carretera tiene tres carriles, por donde apenas caben los coches, y arcén en el lado izquierdo.

En el tramo final de Pizarro la carretera pasa a tener cuatro carriles, tres de ellos en dirección a la Travesía de Vigo y uno en dirección a la plaza de España. En el último tramo de este carril sólo se permite circular a buses y taxis.

Aragón, Martínez Garrido y Avenida de Madrid

Tras el primer tramo de la Travesía es posible seguir un itinerario alternativo hacia la plaza de España, recorriendo la calle Aragón, ancha, de tráfico fluido y con aceras amplias, para enlazar a través de la rotonda final de Jenaro de la Fuente con Martínez Garrido. Esta calle tiene una pendiente bastante pronunciada y cuenta en su totalidad con 4 o 5 carriles, que alternan los sentidos de la circulación en función de las diferentes calles que confluyen. Al final de la misma se cruza con la avenida de Madrid, en la que los carriles centrales son una de las grandes entradas a la ciudad para el tráfico rodado. Las vías laterales están menos congestionadas y la velocidad de la circulación es sensiblemente menor.

La plaza de España está formada por cinco carriles con mucha afluencia de tráfico, por lo que puede ser una zona peligrosa para el ciclista. Está rodeada de acera ancha y cuenta con bancos y papeleras en todo su perímetro.

Hacia la plaza de América

Desde este punto del recorrido nos tenemos que dirigir hacia la plaza de América, y para ello tenemos dos opciones. La primera sería bajar por la Gran Vía y la segunda recorrería Marqués de Alcedo y la avenida de las Camelias

La Gran Vía es una pendiente constante hasta su final en la plaza de América. La mayor parte de su recorrido tiene cinco carriles, tres de subida, donde el más cercano a la acera izquierda es el carril bus-taxi, y dos de bajada. Las aceras son muy anchas a ambos lados, aunque la derecha (en el sentido de bajada) está continuamente interrumpida por terrazas, entradas de garajes, mobiliario urbano, etc... Cuenta también con arcén en su lado derecho para aparcar coches en línea y una mediana ancha, de cerca de tres metros. En su tramo final el arcén derecho desaparece. La cantidad de coches es muy grande y circula a gran velocidad, por lo que los ciclistas van por la acera izquierda, que no tiene casi interrupción.

Marqués de Alcedo y Camelias

Para llegar a la calle Marqués de Alcedo tenemos que avanzar desde la plaza de España por la calle Fernando Conde, de dos carriles y con doble arcén para aparcar los coches en línea. La acera se encuentra a ambos lados de la calle y tiene unos dos metros y medio de anchura. Más adelante la acera se estrecha y comienza una pendiente moderada hasta el centro comercial de la plaza Elíptica. Aquí tenemos una zona de descanso con bancos, además de un pequeño parque infantil con fuente.

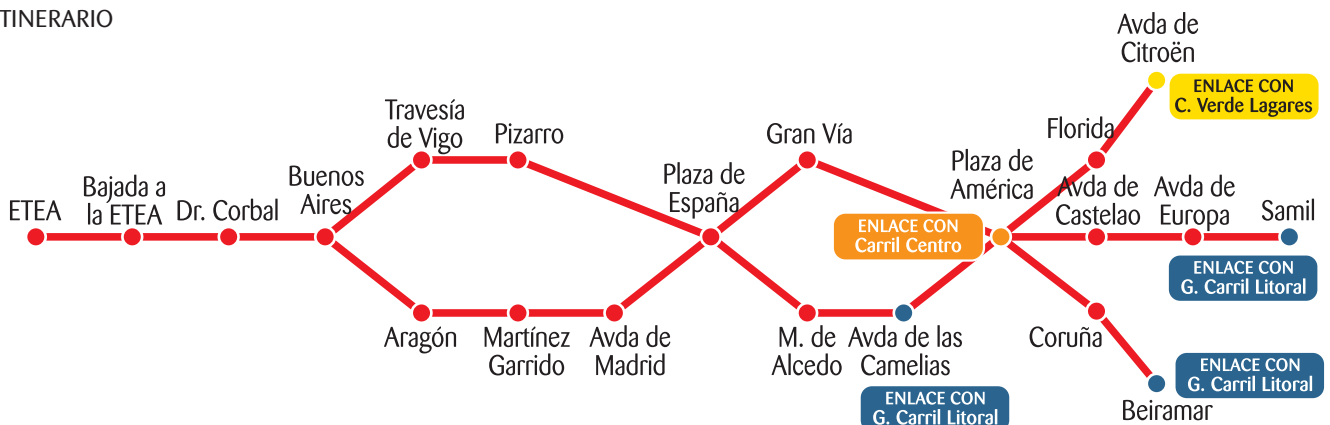
Desde aquí salimos a la avenida del Marqués de Alcedo, calle que circunvala el Castro. Está formada por dos carriles y doble arcén para aparcamiento de coches en línea. La acera izquierda es de dos metros mientras que la derecha es más ancha. Al final de esta vía, y antes de entrar en la avenida de las Camelias, nos encontramos con un parque con bancos para el descanso.

El inicio de la avenida de las Camelias, frente al ayuntamiento, está constituido por cuatro carriles, dos en cada sentido. Tiene doble acera, siendo la derecha más ancha que la izquierda, de menos de dos metros.

A partir del cruce con la calle Hispanidad y hasta la plaza de la Independencia, la calle pasa a tener tres carriles, dos de ellos con dirección al ayuntamiento. Ahora cuenta con aceras anchas a ambos lados, aunque tienen gran cantidad de peatones y viandantes, además de terrazas de bares y mobiliario urbano.

Desde la plaza de la Independencia, plaza peatonal con todos los acondicionamientos, comienza la parte en pendiente de la avenida de las Camelias. La calle pasa a ser de cuatro carriles con arcén en su parte derecha para aparcamiento de coches en línea y aceras anchas a ambos lados. En todo el recorrido por la avenida de las Camelias el tráfico es muy intenso.

ITINERARIO



Desde la plaza de América

La plaza de América tiene cinco carriles con gran cantidad de tráfico a cualquier hora del día. Igual que en el caso de la plaza de España, los vehículos circulan de manera peligrosa y con poco respeto hacia los demás usuarios de la plaza. Sobre la acera comienza el carril-bici de Coia.

CARRIL-BICI DE COIA

Discurre a lo largo de toda la avenida de Castelao. Comienza con una ligera subida hasta la rotonda de Echegaray y desde aquí desciende hasta el final del carril en la avenida de Europa.

El paseo está formado por tres vías separadas por franjas de hierba. La más próxima a las casas es la acera para los viandantes mientras que las dos más exteriores son las que constituyen el carril bici. Dichas franjas exteriores forman un circuito cerrado, por lo que el carril tiene doble sentido.

Su segregación respecto al espacio peatonal es muy débil. El firme se encuentra en muy malas condiciones en todos los tramos del recorrido. El hormigón ha perdido la capa superficial, que alisaba el piso y le daba color rojo, dejando una superficie rugosa y llena de baches, lo que aumenta la predilección de los ciclistas por la hierba o la carretera.

A lo largo de todo el recorrido la iluminación es buena, ya que cuenta con farolas dentro de la zona de paseo además de la luz que proviene de la carretera. Cuenta con numerosas zonas de descanso con bancos y algunas de ellas con mesas. La distribución de las papeleras es suficiente, y encontramos además de baterías de contenedores para el reciclaje. También hay fuentes repartidas por todo el paseo.

El carril-bici se corta en dos puntos: cruce con la calle Estrada y con la calle Marín. En ningún caso hay señalización para avisar a los vehículos motorizados de la existencia del carril bici. El ciclista tiene que cruzar por el paso de cebra para peatones que se encuentra en el carril más exterior. El tramo central del carril bici cuenta con badén, pero no existe ningún tipo de marca viaria, semáforo o paso de cebra.

La única señalización existente en todo el carril está en estos cruces. En el cruce con la calle Estrada hay señales verticales de camino reservado a ciclos (r-407) y de sentido obligatorio (r-400), aunque éstas sólo se encuentran en el carril central. En el cruce con la calle Marín existe señal vertical de carril-bici (r-407).

En Castelao nº 50 y Castelao nº 60 hay dos puentes que cuentan con rampa, lo que permite el cruce a los ciclistas cómodamente, sin necesidad de parar su marcha. Cabe señalar que no hay ningún punto de amarre en todo el recorrido, demanda que formulan todos los ciclistas a los que se les preguntó por las deficiencias del carril-bici.

La avenida de Europa discurre en pendiente hasta la playa de Samil. Tiene cuatro carriles, dos en cada dirección, y sin arcones para aparcar los vehículos. Un primer tramo, hasta el colegio Amor de Dios, cuenta con aceras estrechas, de alrededor de un metro y medio y de suelo de baldosa. Desde este punto hasta el final del recorrido en la plaza de Europa las aceras desaparecen y comienza un camino de tierra a ambos lados de la carretera con amplios márgenes de hierba.

Samil cuenta con una extensa zona de descanso, donde se alternan piscinas, bares, canchas, pista de patinaje, etc... además de zonas de hierba. En la zona más cercana a la carretera existe otro paseo que ha perdido toda la capa superficial, de la que ahora sólo queda el hormigón gris y rugoso, con gran cantidad de baches y agujeros. Algunos ciclistas circulan por aquí, aunque su continuidad se ve rota constantemente por las distintas entradas a la playa y a las zonas de aparcamiento. Este carril se encuentra a distinta altura que la carretera, por lo que los cortes hacen necesaria una bajada, que en la mayor parte de los casos es con escaleras, por lo que los ciclistas tienen que dar una vuelta para retomar el camino. De todos modos este carril está lleno de peatones, dificultando el paso a las bicicletas que, al final, optan por ir por la carretera.

Por la calle Coruña al Gran Carril Litoral

Otra posibilidad, al margen del carril-bici de Coia, es tomar la calle Coruña, de pendiente muy pronunciada entre la plaza de Eugenio Fadrique y la de América y más tendida en el resto. Es un tramo de circulación difícil y con cierto riesgo para los ciclos, dado el número y la velocidad de los automóviles que lo transitan. En la rotonda que forma con Jacinto Benavente enlaza con el Gran Carril Litoral, por el que podemos llegar a las playas o, en el sentido contrario, a La Guía.

Por Florida al Corredor Verde del Lagares

La tercera alternativa desde la plaza de América es la avenida de la Florida, descendente en el sentido de la marcha descrito, con mayor anchura y número de carriles en su lado derecho y aceras de escasa profundidad. El tráfico es intenso y la velocidad de circulación elevada, más cuanto más nos alejamos de la plaza. Al final de la calle podemos enlazar con el Corredor Verde del Lagares y llegar hasta las playas.

Ficha del recorrido

EUROVELO

Longitud aproximada: Contando todos los ramales, un total de 22,3 kilómetros, aproximadamente. De una punta a otra, dependiendo de la opción escogida, entre 10 y 13 kilómetros.

Tiempo aproximado: Entre 1 hora y 1 hora y 20 minutos, dependiendo del recorrido (media de 11 km/h).

Dificultad: media.

Estado del firme: correcto, excepto en la calle Doctor Corbal.

Iluminación: correcta.

Desniveles: pendientes pronunciadas en Doctor Corbal, avenida de Buenos Aires, Travesía de Vigo, Gran Vía y avenida de Europa, Marqués de Alcedo y tramos de la avenida de las Camelias.

Tráfico: gran cantidad de tráfico rodado en Travesía de Vigo, plaza de España, Gran Vía y plaza de América.

Puntos de amarre: ninguno.

Parques infantiles: en la avenida de Buenos Aires, plaza de Fernández del Riego, plaza del Rey, monte del Castro, plaza del 8 de Marzo, plaza de Eugenio Fadrique, avenida de Castelao y Samil.

CARRIL-BICI DE COIA

Longitud aproximada: 1,75 kilómetros (de doble sentido).

Dificultad: leve.

Tipo de carril: sobre la plataforma de la acera, teniendo como único elemento diferenciador el color del firme, que ya ha desaparecido.

Estado del firme: en muy mal estado.

Iluminación: aceptable.

Accesos para vehículos de ruedas: bordillos rebajados.

Desniveles: pendiente ascendente desde la plaza de América hasta el cruce con la calle O Grove, donde continúa el carril de forma descendente hasta su final en la avenida de Europa.

Puntos de amarre: ninguno.

Edificios de interés: Estación de autobuses (Mtnez. Garrido), Hospital Xeral (Pizarro), Ayuntamiento de Vigo (avenida de las Camelias).

Playas: La Punta (La Guía), Samil (Avda. de Samil).

Lugares de interés: monte de La Guía, Caballos (monumento de Juan Oliveira, plaza de España), Puerta del Atlántico (monumento de Silveiro Rivas, plaza de América), paseo de Castelao, plaza de Europa (monumento de Juan Oliveira, plaza de Europa), Verbum (museo, Avda. de Samil), monte del Castro (avenida de las Camelias), plaza de la Independencia.

Vistas: de la ría e Islas Cíes desde el monte de la Guía, monte del Castro y Samil. En la Gran Vía, un mirador que muestra el paisaje del valle.

Áreas de reposo: En la playa de La Punta (La Guía), paseo de Castelao y playa de Samil (Avda. de Samil). Bancos y sitios de asiento en Travesía de Vigo, Aragón, Martínez Garrido, Pizarro, plaza de España, Gran Vía, plaza de América, en la plaza Fernández del Riego, monte del Castro, plaza del Rey y plaza de la Independencia.

Información turística: en la plaza de España, plaza del Rey y plaza de América.

Cruces de calles: tres, con las calles Estrada, O Grove y Marín. En ninguno de ellos hay paso de cebrá para ciclos,

Señalización: señal de carril bici en los cruces y una señal indicativa del sentido en el cruce con la calle Estrada.

Lugares de interés: Puerta del Atlántico.

Áreas de reposo: en todo el trayecto.

Parques infantiles: traviesas, praza de mestre Prudencio Rguez. Dios y Volcanes.

Información turística: ubicada en la plaza de América.

Problemas observados: continua invasión del carril-bici por parte de los peatones, lo que dificulta en gran medida la circulación de los ciclistas.

Carril Eurovelo

ZONAS DO PLANO POLAS QUE PASA



O percorrido comeza na ETEA. Aquí atopámonos cunha praia que ten unha zona de descanso completamente habilitada: fontes, bancos, papeleiras, baños públicos, Cruz Vermella, etc... Existe tamén un paseo marítimo peonil e un pequeno tramo de carril-bici, de aproximadamente 3 metros de ancho que comeza nun edificio ocupado polo clube de remo, rodeándoo, e seguindo a partir de aí paralelo ó paseo. Na maior parte do seu percorrido atópase a distinta altura que a vía peonil, facilitando así que os camiñantes non entorpezan o paso dos ciclistas. Nas zonas en que esta diferenza de alturas non existe utilízanse como elemento separador os bordos. A iluminación é correcta e o estado do firme é bo, salvo por algunhas gretas. O carril sobe cunha pendente bastante pronunciada ata a rúa do Dr. Corbal, onde termina.

A rúa do Dr. Corbal está formada por dúas partes, un primeiro tramo ata a súa unión coa rúa de Dona Fermina e un segundo tramo desde este punto ata a súa fin en Sanjurjo Badía. A primeira parte é unha estrada estreita de dous carrís, un para cada sentido. Nalgúns tramos conta con beiravía que permite o aparcamento de coches en liña. A maior parte do percorrido ten dúas beirarrúas, cimentadas ou de terra, interrompidas continuamente por entradas a garaxes ou a casas.

A segunda está formada por dous carrís estreitos, dúas beirarrúas que varían a súa anchura, podendo chegar a medir menos de un metro, e unha beiravía para aparcas coches en liña que vai alternando de esquerda a dereita. Esta zona atópase en pendente descendente bastante pronunciada. En ámbalas partes o firme da estrada está en condicións deficientes, xa que ten gran cantidade de fochas.

O percorrido continúa pola avenida de Bos Aires. Para chegar ata aquí é necesario cruce-la avenida de Sanjurjo Badía, tres carrís con gran cantidade de tráfico que circula a gran velocidade. A avenida de Bos Aires é de tres carrís, dous en dirección á Guía e un á Travesía, dúas beirarrúas de un metro oitenta e carece de beiravía, excepto na súa parte final, onde ten beiravía a ámbolos lados. O tráfico aquí, ó igual que na rúa do Dr. Corbal é moi intenso e perigoso para os ciclistas. Todo este tramo do percorrido realízase en pendente ascendente ata a chegada á Travesía de Vigo.

Travesía de Vigo o Aragón

Dende este punto é posible alcanzar a praza de España a través de dous itinerarios distintos: seguindo a bifurcación da rúa Aragón, da que nos ocupamos máis adiante, ou completando a Travesía de Vigo. Esta está formada na súa maior parte por catro carrís, dous en cada sentido, dobre beiravía con coches aparcados en liña, beirarrúas anchas en ambos os dous lados (3 ou 4 m) e mediana arborada.

Nalgunhas zonas o aparcamento en liña substitúese por aparcamento en batería, ou desaparece a beiravía. Ademais córtase continuamente por entradas a garaxes ou a casas. As beirarrúas, a pesar de ser anchas, teñen gran cantidade de terrazas ou mobiliario urbano.

No número 92 empeza unha pendente moderada. Nalgunhas partes a beiravía termina e créase un terceiro carril. A costa acaba na rotonda con Jenaro de la Fuente, desde onde podemos enlazar co inicio de Martínez Garrido, vía alternativa.

Na Travesía hai moito tráfico que circula a gran velocidade. Os coches aparcen sobre a beirarrúa e en segunda e incluso en terceira fila. A enorme cantidade de vehículos produce moito ruído e elevados niveis de contaminación.

Cruzando a rúa de Urzáiz alcánzase Pizarro. O inicio está formado por catro carrís estreitos, por onde apenas caben os coches, e dúas beirarrúas de dous metros e medio. Non existe beiravía polo que os coches aparcen sobre a beirarrúa.

A partir do número 46 da rúa desaparece un carril, quedando dous carrís en dirección á travesía e un en dirección á praza de España. Ademais, a beirarrúa esquerda estreítase, deixando espazo a unha beiravía para aparcas en liña. No lado dereito ábrese unha zona arborada de descanso, con bancos e terrazas de bares. Na rotonda a beirarrúa esquerda pasa a ser de terra e é utilizada polos coches para aparcas. A beirarrúa volve a aparecer cando chegamos ó cruzamento co hospital. Neste punto a estrada ten tres carrís, por onde apenas caben os coches, e unha beiravía no lado esquerdo.

No tramo final de Pizarro, próximos xa á praza de España, a estrada pasa a ter catro carrís, tres deles con dirección á Travesía de Vigo e un con dirección á praza de España. No último tramo deste carril só se permite circular a buses e taxis.

Aragón, Martínez Garrido y Avenida de Madrid

Tras o primeiro tramo da Travesía é posible seguir un itinerario alternativo cara á praza de España, percorrendo a rúa de Aragón, ancha e de tráfico fluído con beirarrúas amplas, para enlazar a través da rotonda final de Jenaro de la Fuente con Martínez Garrido. Esta rúa atópase en pendente bastante pronunciada e conta na súa totalidade con 4 o 5 carrís, que alternan os sentidos da circulación en función das diferentes rúas coas que conflúen. O final da mesma crúzase coa avenida de Madrid, na que os carrís centrais son unha das grandes entradas á cidade para o tráfico rodado. As vías laterais están menos conxestionadas e a velocidade na circulación é sensiblemente menor.

A praza de España está formada por cinco carrís con moitísima afluencia de tráfico, polo que pode ser unha zona perigosa para o ciclista. Está rodeada dunha beirarrúa ancha, e conta con bancos e papeleiras en todo o seu perímetro.

Hacia a praza de América

Desde este punto do percorrido temos que dirixirnos cara á praza de América, e para iso temos dúas opcións. A primeira sería baixar pola Gran Vía e a segunda percorrería Marqués de Alcedo e a avenida das Camelias

A Gran Vía é unha pendente constante ata o seu final na praza de América. A maior parte do seu percorrido ten cinco carrís, tres de subida, onde o máis próximo á beirarrúa esquerda é o carril bus-taxi, e dous de baixada. As beirarrúas son moi anchas a ámbolos lados, aínda que a dereita (no sentido de baixada) está continuamente interrompida por terrazas, entradas de garaxes, mobiliario urbano, etc... Conta tamén con beiravía no lado dereito para aparcar coches en liña e unha mediana ancha, de ó redor de tres metros. No tramo final a beiravía dereita desaparece. A cantidade de coches é moi grande e circulan a gran velocidade, polo que os ciclistas van pola beirarrúa esquerda, que non ten case interrupción.

Marqués de Alcedo y Camelias

Para chegar á rúa Marqués de Alcedo temos que avanzar desde a praza de España pola rúa Fernando Conde, vía de dous carrís e con dobre beiravía para aparcar os coches en liña. A beirarrúa atópase a ámbolos lados da rúa e ten uns dous metros e medio de anchura. Máis adiante a beirarrúa estreítase e comeza unha pendente moderada ata o centro comercial da praza Elíptica. Aquí temos unha zona de descanso con bancos e un pequeno parque infantil con fonte.

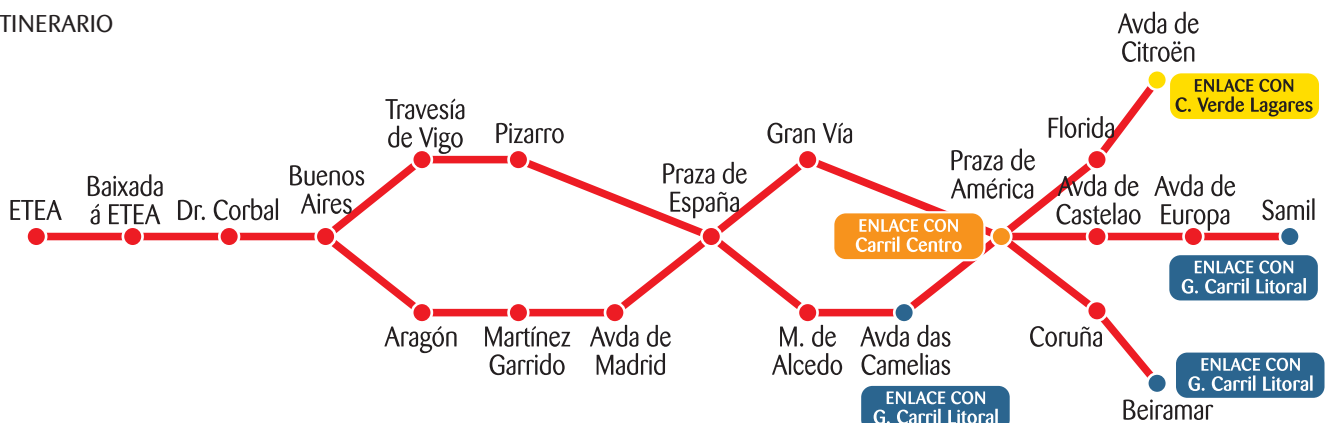
Desde aquí saímos á avenida do Marqués de Alcedo, rúa que circunvala o Castro. Está formada por dous carrís e dobre beiravía para o aparcamento de coches en liña. A beirarrúa esquerda é de dous metros mentres a dereita é máis ancha. Ó final desta vía, e antes de entrar na avenida das Camelias, atopámonos cun parque con bancos para o descanso.

O inicio da avenida das Camelias, fronte ó concello, está constituído por catro carrís, dous en cada sentido. Ten dobre beirarrúa, sendo a dereita máis ancha que a esquerda, de menos de dous metros.

A partir do seu cruzamento coa rúa da Hispanidade e ata a praza da Independencia, a rúa pasa a ter tres carrís, dous deles con dirección ó concello. Agora conta con beirarrúas anchas a ámbolos lados, aínda que ten gran cantidade de peóns e viandantes, ademais de terrazas de bares e mobiliario urbano.

Desde a praza da Independencia, praza peonil con todos os acondicionamentos, comeza a parte en pendente da avenida das Camelias. A rúa pasa a ser de catro carrís con beiravía na parte dereita destinada ó aparcamento de coches en liña e beirarrúas anchas a ámbolos lados. En todo o percorrido pola avenida das Camelias o tráfico é moi intenso.

ITINERARIO



Dende a Praza de América

A praza de América ten cinco carrís con gran cantidade de tráfico a calquera hora do día. Igual ca no caso da praza de España, os vehículos circulan de maneira perigosa e con pouco respecto cara ós demais usuarios da praza.

CARRIL-BICI DE COIA

Discorre ó longo de toda a avenida de Castelao. Comeza cunha lixeira subida ata a rotonda de Echegaray, parte central do percorrido. A partir de aquí comeza o descenso ata o final do carril na avenida de Europa.

A estrutura do paseo está formada por tres vías separadas por franxas de herba. A máis próxima ás casas é a beirarrúa para os viandantes, mentres que as dúas máis exteriores son as que constitúen o carril bici. As citadas franxas exteriores forman un circuíto pechado, o que permite que o carril teña dobre sentido.

Debido a que foi creado a expensas do espazo peonil e a que non posúe ningún elemento de separación, a súa segregación respecto a esta sección é moi feble. O estado do firme atópase en moi malas condicións en tódolos tramos do percorrido. O formigón perdeu a capa superficial que alisaba o firme e lle daba a cor vermella, deixando unha superficie rugosa e chea de fochas, o que aumenta a predilección dos ciclistas pola herba ou a estrada.

Ó longo de todo o percorrido a iluminación é boa, pois conta con farois na zona de paseo ademais da luz que provén da estrada. Ten numerosas zonas de descanso con bancos e algunhas delas con mesas. A distribución das papeleiras é suficiente, e atopamos ademais baterías de colectores para a reciclaxe. Tamén hai fontes repartidas por todo o paseo.

O carril-bici córtase en dous puntos: no cruzamento coa rúa da Estrada e no cruzamento coa rúa de Marín. En ningún caso hai sinalización para avisar ós vehículos motorizados da existencia do carril-bici. O ciclista ten que cruzar polo paso de cebra para peóns que se atopa no carril máis exterior. O tramo central do carril bici conta con focho, pero non existe ningún tipo de marca viaria, semáforo ou paso de cebra.

A única sinalización existente en todo o carril está nestes cruzamentos. No cruzamento coa rúa da Estrada hai sinais verticais de camiño reservado a ciclos (r-407) e de sentido obrigatorio (r-400), aínda que estas só se encontran no carril central. No cruzamento coa rúa de Marín existe sinal vertical de carril-bici (r-407).

Na avenida de Castelao nº 50 e nº 60 hai dúas pontes que contan con rampla, o que permite o cruzamento ós ciclistas comodamente, sen necesidade de parar a súa marcha. Cabe sinalar que non hai ningún punto de amarre en todo o percorrido, demanda que formulan tódolos ciclistas ós que se les preguntou polas deficiencias do carril-bici.

A avenida de Europ discorre en pendente ata a praia de Samil. Todo o seu percorrido fórmano catro carrís, dous en cada dirección, sen beiravías para aparcas os vehículos. Un primeiro tramo, ata o colexio Amor de Dios, conta con beirarrúas estreitas, de ó redor de un metro e medio e con chan de baldosa. Desde este punto as beirarrúas desaparecen e comeza un camiño de terra a ámbolos lados da estrada con amplas marxes de herba.

Samil conta cunha extensa zona de descanso, onde alternan piscinas, bares, canchas, pista de patinaxe, etc... ademais de zonas de herba. Na zona máis próxima á estrada existe outro paseo que perdeu toda a capa superficial da que agora só queda o formigón gris e rugoso, con gran cantidade de fochas e buratos. Algúns ciclistas circulan por aquí, aínda que a continuidade do camiño se ve rota constantemente polas distintas entradas á praia e ás zonas de aparcamento. Este carril atópase a distinta altura que a estrada, polo que os cortes fan necesaria unha baixada, que na maior parte dos casos se realiza con escaleiras, polo que os ciclistas teñen que dar unha volta para retomar o camiño. De tódolos modos este carril está cheo de peóns, dificultando o paso ás bicicletas que, ó final, optan por ir pola estrada.

[Pola rúa Coruña ao Gran Carril Litoral](#)

Outra posibilidade, á marxe do carril-bici de Coia, está en tomar a rúa da Coruña, de pendente moi pronunciada entre a praza de Eugenio Fadrique e a de América, e máis tendida no resto. É un tramo de circulación difícil e con certo risco para os ciclos, dado o número e a velocidade de automóviles que o transitan. Na rotonda que forma con Jacinto Benavente enlaza co Gran Carril Litoral, polo que podemos chegar ás praias ou, no sentido contrario, á Guía.

[Por Florida ao Corredoiro Verde do Lagares](#)

A terceira alternativa desde a praza de América é a avenida da Florida, descendente no sentido da marcha descrito, cunha maior anchura e número de carrís no seu lado dereito e beirarrúas de escasa profundidade. O tráfico é intenso e a velocidade de circulación elevada, maior canto máis nos afastamos da praza. Ó final da rúa podemos enlazar co Corredoiro Verde do Lagares e chegar ata as praias.

Ficha do percorrido

EUROVELO

Lonxitude aproximada: Contando todos os ramais, un total de 22,3 quilómetros, aproximadamente. Dunha punta a outra, dependendo da opción escollida, entre 10 e 13 quilómetros.

Tempo aproximado: Entre 1 hora e 1 hora e 20 minutos, dependendo do percorrido (media de 11 km/h).

Dificultade: media.

Estado do firme: correcto, excepto na rúa do Doutor Corbal.

Iluminación: correcta.

Desniveis: pendentes pronunciadas en Doutor Corbal, avenida de Bos Aires, tramos da Travesía de Vigo, da Gran Vía e da avenida de Europa, Marqués de Alcedo e da avenida das Camelias.

Tráfico: gran cantidade de tráfico rodado na Travesía de Vigo, na praza de España, na Gran Vía e na praza de América.

Puntos de amarre: ningún.

Parques infantís: na avenida de Bos Aires, na praza de Fernández del Riego, na praza do Rei, no monte do Castro, na praza do 8 de Marzo, na praza de Eugenio Fadrique, na avenida de Castelao e en Samil.

CARRIL-BICI DE COIA

Lonxitude aproximada: 1,75 quilómetros (de dobre sentido).

Dificultade: leve.

Tipo de carril: inserto sobre a plataforma da beirarrúa, tendo como elemento diferenciador a cor do firme, xa desaparecida.

Estado do firme: en moi mal estado.

Iluminación: aceptable.

Desniveis: pendente ascendente desde a praza de América ata o cruzamento coa rúa do Grove, onde continúa de forma descendente ata o seu final na avenida de Europa.

Accesos para vehículos de rodas: bordos rebaixados.

Sinalización: sinal de carril bici nos cruzamentos e un sinal indicativo do sentido no cruzamento coa rúa da Estrada.

Edificios de interese: Estación de autobuses (Martínez Garrido), o Hospital Xeral (Pizarro), o Concello de Vigo (avenida das Camelias).

Lugares de interese: monte da Guía, os Cabalos (monumento de Juan Oliveira, praza de España), Porta do Atlántico (monumento de Silveiro Rivas, praza de América), paseo de Castelao, praza de Europa (monumento de Juan Oliveira, praza de Europa), Verbum (museo, Avda. de Samil), monte do Castro, praza da Independencia.

Praias: A Punta (A guía), Samil (Avda. de Samil).

Vistas: vistas da ría e das illas Cíes desde o monte da Guía, o monte do Castro e Samil. Na Gran Vía, un miradoiro mostra a paisaxe do val.

Zonas de repouso: na praia da Punta (A Guía), no paseo de Castelao e na praia de Samil (Avda. de Samil). Bancos e sitios de asento na Travesía de Vigo, Aragón, Martínez Garrido, Pizarro, praza de España, Gran Vía, praza de América, praza de Fernández del Riego, monte do Castro, praza do Rei e praza da Independencia.

Información turística: situadas nas prazas de España, do Rei e de América.

Cruzamentos de rúas: tres, coas rúas da Estrada, do Grove e de Marín. En ningún deles hai paso de ceбра para ciclos, e os ciclistas cruzan polo paso de peóns.

Puntos de amarre: ningún.

Lugares de interese: a Porta do Atlántico (monumento de Silveiro Rivas)

Zonas de repouso: en todo o traxecto.

Parques infantís: nas Travesas, na praza de mestre Prudencio Rguez. Dios e nos Volcáns.

Información turística: situada na praza de América.

Problemas observados: continua invasión do carril-bici por parte dos peóns, o que dificulta en gran medida a circulación dos ciclistas.

Gran Carril Litoral

ZONAS DEL PLANO POR LAS QUE PASA



Este carril, que recorre toda la costa hasta Canido, comienza en el alto de La Guía, donde la carretera termina junto a la ermita. El descenso desde la misma está flanqueado por aceras anchas aunque irregulares, de baldosa en su parte superior y de tierra en el resto del recorrido. El tráfico rodado cuenta con dos carriles, uno en cada sentido, de dos metros y medio cada uno, sin arcenes, aunque con ensanchamientos propios para el estacionamiento al margen de la calzada.

El descenso desemboca en la calle Doña Fermina, con dos carriles de circulación de dos metros y medio cada uno, sin arcenes y con el firme en estado penoso en algunos tramos. La pendiente va disminuyendo hasta llegar a la calle Doctor Corbal, que dibuja una bifurcación y origina dos posibles trayectos. Siguiendo esta calle hasta Sanjurjo Badía enlazaremos con el Eurovelo.

La calle Dr. Corbal es una carretera estrecha de dos carriles, uno para cada sentido. En algunos tramos cuenta con arcén que permite el aparcamiento de coches en línea. La mayor parte del recorrido tiene dos aceras, cimentadas o de tierra, y que se ven interrumpidas continuamente por entradas a garajes o casas. En algunas partes, la acera desaparece a favor del arcén. El firme de la carretera no está en muy buenas condiciones, ya que abundan los baches y socavones.

Cinturón costero.

Si tomamos el ramal de la izquierda seguiremos la calle en su otro sentido. El comienzo de este tramo está provisto de aceras a ambos lados, de cerca de un metro y medio cada una, y, en la mayor parte del mismo, aparcan coches en línea. A medida que desciende la pendiente, el espacio lateral para el estacionamiento y las aceras desaparecen, y el ancho total destinado a la circulación (6 metros en principio) también. El firme pierde toda señalización y su estado se degrada. Este itinerario nos lleva alrededor del monte, junto a la costa, hasta llegar, en pendiente pronunciada y con la calzada cubierta de gravilla, hasta los astilleros y las pequeñas playas de La Guía. En este punto se alcanza el grado máximo de descuido del piso, los socavones forman auténticas zanjas y la carretera se estrecha.

Para llegar hasta la Avda. de Guixar tenemos que seguir por el Camiño do Espiñeiro, cuesta muy pronunciada y de un único carril sin división de mediana alguna, por donde circulan los coches en ambas direcciones de subida y bajada. El suelo es de hormigón. No cuenta con arcén ni aceras y tiene curvas de escasa visibilidad, lo que puede ser peligroso para los ciclistas. El último tramo del camino es llano y llega hasta la avenida por medio de un doble carril con un arcén para aparcar coches en batería y, del otro lado, para aparcar en línea. Tiene, además, una acera en los dos sentidos de unos dos metros de ancho. A partir del número 63 el espacio se estrecha, desaparece el arcén y disminuyen las aceras y el ancho de los carriles.

La primera parte de la avenida de Guixar está formada por una carretera de dos carriles bastante estrechos, sin arcén y con aceras reducidas, que en algunos tramos desaparecen. Las condiciones materiales están bastante deterioradas.

Una segunda zona, a partir del número 44, la forma un doble carril, aceras de alrededor de dos metros de ancho y arcenes que permiten aparcar los coches en batería o en línea según la zona.

Casi no se ve el mar desde ningún sitio ya que la parte de la costa está plagada de contenedores o muros de fábricas. El tráfico es bastante fluido y pasan gran cantidad de camiones y vehículos grandes, aunque el mantenimiento del firme es bueno.

En la calle Julián Estévez, de doble carril, las aceras y los arcenes aparecen y desaparecen. En algunos tramos estos arcenes permiten aparcar en batería, mientras que en otras zonas el ancho se reduce y el aparcamiento se realiza en línea. Han acabado las fábricas, por lo que el número de camiones y vehículos de transporte disminuye. Hay bastantes obras y la carretera no se encuentra en buenas condiciones.

En el número 44 nos encontramos un parque en el lado izquierdo de la carretera de unos 40 metros, y desde aquí comienza una cuesta hasta la confluencia de la calle con la rotonda de García Barbón.

Hasta este punto el espacio no es demasiado grande para permitir la construcción de un carril bici, ya que la mayor parte del trayecto es de dos carriles, uno para cada dirección, no

demasiado anchos, y con arcenes estrechos o ausencia de ellos. La iluminación durante todo el recorrido es la propia de la carretera, con farolas cada 10 o 15 metros.

Entramos en García Barbón a través de una rotonda de dos carriles con mucho tráfico. La avenida está formada por 4 carriles, dos en cada sentido, arcenes en ambos lados para aparcar los coches en línea y aceras muy amplias. La acera izquierda tiene zonas arboladas y de descanso con fuentes y su anchura es de entre 4 y 8 metros (en las zonas de descanso).

Enlace con el Carril Centro

La calle continúa hasta la rotonda de Isaac Peral, donde se puede conectar con el Eurovelo, de tres carriles y amplia. Hay gran cantidad de coches. Aquí comienza una pendiente descendente hasta la calle Arenal. Esta cuesta es de 4 carriles por donde los vehículos van a mucha velocidad. No hay arcenes y las aceras son de 2 metros.

En la calle Arenal se mantienen los 4 carriles y cuenta con arcén a ambos lados de la carretera donde aparcan los coches en línea. La acera izquierda es de alrededor de un metro y medio. La acera derecha también mide metro y medio, pero aquí cuenta con una zona de hierba de unos 2 metros de ancho por donde podría ir perfectamente el carril bici.

Desde el número 98 en adelante se intercalan por la parte derecha de la calle parques, zonas de descanso, canchas de baloncesto y canchas de fútbol (las canchas no están en muy buenas condiciones). Todo esto hace que la anchura de esta zona sea mucho mayor y haya gran cantidad de espacio para la posible construcción del carril-bici.

Ahora el transcurso del carril seguiría hacia Montero Ríos, y para llegar a esa calle tenemos dos opciones: seguir por el Arenal cruzando la Alameda y entrar en Montero Ríos por cualquiera de las calles perpendiculares, como Concepción Arenal, o cruzar por la plaza de la Estrella y salir al comienzo de Montero Ríos. Ambas opciones serían viables ya que hay mucho espacio en ambas zonas.

La calle Montero Ríos es sólo peatonal. La forma un amplio paseo además de una zona de descanso acondiciona-

da con fuentes, papeleras, etc... En la parte derecha nos encontramos con terrazas de pubs y cafeterías y un ancho camino para los viandantes. Después se encontraría el parque y ya más cercano al mar otro paseo, en este caso a dos alturas, uno con suelo de piedra y otro más bajo de madera. Todo el camino está ocupado por los peatones.

La vista panorámica desde este punto es extraordinaria; hemos dejado atrás la zona de los contenedores y ahora ya podemos admirar la ría y la costa del Morrazo.

En toda esta parte del recorrido es posible la construcción del carril bici, ya que estamos hablando de zonas con espacios grandes y amplios. La dificultad estaría quizás en la bajada de Isaac Peral hacia el Arenal, donde se reduce el espacio.

En Canovas del Castillo se acaba la zona peatonal. La calle está formada en su comienzo por tres carriles, dos de ellos en dirección a Beiramar. Su parte derecha está en obras y no cuenta con arcén ni acera, mientras que la izquierda tiene una acera de unos 5 metros, con arcén donde los coches aparcan en línea. Desde el número 12 nos encontramos con las salidas y entradas del túnel de Beiramar, y el tráfico comienza a ser intenso.

Los edificios del puerto y los muros que se construyen en el margen derecho de la carretera son, en este punto, un obstáculo que impide disfrutar de la vista panorámica.

En esta calle y a su lado izquierdo se encuentra el parque Ribeira do Berbés, con bancos, árboles, etc... Toda esta calle tiene aceras estrechas o ausencia de ellas, igual que en el caso de los arcenes.

La continuación es la Avda. de Beiramar, con un tráfico muy intenso, donde camiones y coches circulan a gran velocidad. Esta zona es peligrosa para los ciclistas ya que los vehículos pasan a muy poca distancia y muy rápido.

Enlace con Eurovelo

Está formada en su mayor parte por 4 carriles, dos para cada dirección y dos aceras de un metro y medio aproximadamente. En un primer tramo el arcén sólo se encuentra del lado

ITINERARIO



derecho. A partir de la rotonda con la calle Coruña también existe arcén en su lado izquierdo, lo que permite que los coches aparquen en línea en ambos lados.

La rotonda con la calle Coruña es de 3 carriles y con bastante tráfico. Puede ser peligrosa para los ciclistas por la gran afluencia de vehículos.

A partir de aquí continúa Beiramar con 4 carriles y dos arcenes. Cuenta también con dos aceras que varían su anchura a lo largo de la calle.

Esta zona es peligrosa para los ciclistas. Hay tráfico denso, que circula a gran velocidad, y pasan continuamente camiones muy próximos a las bicicletas. Hay mucho ruido y mucha contaminación, y en algunas partes el olor puede llegar a ser desagradable. Los muros del puerto constituyen la única panorámica de fondo.

La Avda. de Beiramar termina en la rotonda con Eduardo Cabello. Es una rotonda de dos carriles con mucho tráfico, ya que por ahí pasan la mayoría de los vehículos que se dirigen al ensanche de Bouzas. Desde ahí continuamos por Eduardo Cabello, calle de cuatro carriles con dos arcenes en el margen derecho para el aparcamiento de coches en batería.

CARRIL-BICI DE BOUZAS

Transcurre por el borde litoral de Bouzas y está dividido en dos tramos: el primero, paralelo a la playa de Bouzas, y el segundo, en frente del primero, que rodea parte de la zona franca.

El inicio del primer tramo es muy amplio. Comienza en la iglesia de Bouzas en una pequeña zona arbolada con suelo de pizarra y termina al final de la playa bajo el puente de la circunvalación. Está formado por tres vías: una peatonal que es la más próxima a la playa, el carril bici que ocupa la parte central y una tercera zona para viandantes donde se sitúan las terrazas de los bares. Hacia la mitad del recorrido, el carril-bici se traslada a la parte más alejada de la playa.

Al principio, una hilera de setos indica la separación del carril bici y la zona para caminantes, hasta que el carril se sitúa en el lado derecho, donde esta diferenciación viene dada por un bordillo y una franja de hierba.

El firme del carril-bici es de hormigón coloreado en rojo, y se encuentra en buenas condiciones, salvo la existencia de algunas grietas. Aparte de la iluminación del paseo peatonal, el carril-bici cuenta con la suya propia, dirigida hacia el firme,

aunque muchas de estas farolas están rotas o no tienen bombilla. La anchura del carril es de 1,80 metros.

Cuenta con fuentes y papeleras por todo el recorrido, además de bancos para el descanso.

La segunda zona está formada también por tres vías: un paseo de madera en el lado más próximo al mar, un paseo de adoquines y por último el carril-bici. En esta zona la separación del carril se realiza a través de franjas de hierba y un bordillo. Cuenta con fuentes, papeleras y bancos para el descanso.

Como en el caso anterior, el firme es de 1,80 metros, de hormigón coloreado y está en bastante buen estado. La iluminación funciona también como en la otra parte del carril, con proyección de luz hacia el firme y la condición de las bombillas, rotas o fundidas, necesitan revisión.

La circunvalación lo cruza mediante un puente. A partir de este punto ya sólo hay un paseo peatonal, que se está hundiendo en algunas zonas, y el carril-bici, separado ahora por medio de una valla y bordeado por el otro lado con setos, que en este momento no están podados e invaden excesivamente el carril bici. Esta última parte del carril carece de iluminación y las fuentes que hay no funcionan, aunque sí cuenta con bancos a lo largo de todo el camino. Tampoco hay zonas de sombra, razón por la que los paseantes tienen que hacer el recorrido al sol.

El final del recorrido tiene un punto de amarre para 34 bicicletas, y uno está roto, por lo que la utilidad del amarre se reduce a 33.

No hay ninguna señalización a lo largo de las dos partes del carril bici.

Este carril es muy tranquilo ya que las carreteras no están próximas. Las vistas son excelentes y en general se encuentra en buenas condiciones. El único problema radica en que, a pesar de todos los elementos separadores, los peatones andan y cruzan por el carril indiscriminadamente, dificultando en gran medida la circulación de los ciclistas.

Hacia las Playas

Desde este punto y hasta el Museo del Mar entramos en una zona por donde no se puede seguir el borde litoral, los caminos están salteados o son cortados por muros de casas o directamente terminan en las playas. Así, hasta el Museo del Mar el camino más recto y continuo sería la Avda. de la

Atlántida, calle con dos carriles, dos aceras y doble arcén para aparcar los coches en línea. Esta avenida no es llana del todo, intercalando pendientes moderadas.

De todos modos la playa de Fontoura cuenta con un camino de tierra y un parque por donde podría transcurrir el carril-bici, aunque su acceso es muy difícil de alcanzar directamente desde Bouzas. Lo más práctico sería llegar a la avenida de la Atlántida y desde allí dirigirse a cualquiera de los arenales que se encuentran antes de la playa de los Olmos.

Avanzando por la avenida de la Atlántida llegamos a la playa de los Olmos. La avenida aquí es de dos carriles, doble arcén para facilitar el aparcamiento de los coches y dos aceras bastante estrechas. La playa de los Olmos cuenta con una zona verde en el margen derecho de la avenida. Aquí comienza un camino de tierra, de difícil acceso para las bicicletas, que nos lleva hasta el arenal Tombo do Gato. Es un camino ancho cuya única iluminación es la propia de la carretera. Este arenal tiene punto de amarre para bicicletas, siendo el único que encontraremos entre todas las playas. El camino tiene también barandilla en su parte derecha, ya que se encuentra a cierta altura de las playas.

La avenida de la Atlántida continúa en la avenida de Samil. Ahora pasa a tener cuatro carriles, aceras anchas, de tres o cuatro metros en algunas partes y doble arcén, con aparcamiento en línea y en batería.

El camino de tierra desaparece ahora en favor de un pinar, que está a ambos lados de la calle, y la acera del margen derecho se hace más ancha. Por esta acera llegamos a la playa de la Fuente y a la playa Samil.

Samil y vuelta al Eurovelo

El paseo de Samil recorre todo el largo de la playa. Tiene cuatro o cinco metros de ancho. Cuenta con bancos, fuentes y está únicamente destinado a los peatones. En este punto se puede enlazar nuevamente con el Eurovelo.

Samil cuenta también con una extensa zona de descanso, donde se alternan piscinas, bares, canchas, pista de patinaje, etc... además de amplias zonas de hierba. En la zona más cercana a la carretera existe otro paseo que en algún momento pudo ser el carril bici. En estos momentos el suelo ha perdido toda la capa superficial y ahora sólo queda el hormigón gris y rugoso, con gran cantidad de baches y agujeros. Algunos ciclistas circulan por aquí, aunque su continuidad se ve rota constantemente por las distintas entradas a la playa y a las zonas de aparcamiento. Este carril se encuentra a distinta

altura que la carretera, por lo que los cortes hacen necesaria una bajada, que en la mayor parte de los casos es con escaleras, por lo que los ciclistas tienen que dar una vuelta para retomar el camino. De todos modos este carril está lleno de peatones, dificultando el paso a las bicicletas que, al final, optan por ir por la carretera.

Los distintos paseos y zonas de descanso terminan unos metros antes de la desembocadura del río Lagares, zona donde acaba la playa de Samil. A partir de este punto comienza la calle Canido, formada por dos carriles, y dos aceras estrechas que se intercalan con zonas de aparcamiento, tanto en línea como en batería.

Antes de llegar a la playa del Vao se encuentra el arenal de la Fontaiña. Aquí nos podemos apartar de la carretera para seguir un camino de madera que va paralelo a la playa y separado de la calle por las casas, a las que rodea. El paseo tiene aproximadamente metro y medio de anchura y sólo es para peatones, aunque no hay señales que lo indiquen. Este paseo nos lleva directamente a la playa del Vao.

Aquí la calle Canido tiene dos carriles, aceras anchas y arcén para aparcar en línea. La playa tiene varios aparcamientos y una gran zona de descanso acondicionada con bancos, fuentes, papeleras, varios paseos, etc... El anterior camino de madera se prolonga y continúa por este parque.

Existe además un carril bici de hormigón coloreado en verde. Se divide en dos tramos que no están unidos. El primero se separa y diferencia únicamente por el color del firme, mientras que el segundo utiliza como barreras pivotes en algunos casos y franjas de hierba, además de encontrarse en algunas partes a distinta altura.

La playa termina con el puente de Toralla. Desde aquí comienza un parque que ya tiene un sendero hecho por paseantes y ciclistas en la parte más cercana al mar.

La calle Canido continúa con dos carriles, aceras estrechas y doble arcén para aparcar en línea. Por aquí llegamos a la playa de Canido, donde, además de la existencia de un paseo peatonal a lo largo de la playa, encontramos aceras más anchas.

En la zona de playas es difícil la construcción de un carril bici, ya que si intentamos recorrer el borde litoral hay continuos muros y cortes del camino que nos lo frenan. El camino más sencillo sería seguir la avenida de la Atlántida, la avenida de Samil y la calle Canido, aunque en muchas de estas zonas el espacio es limitado.

A través de la calle Arquitecto Antonio Cominges, continuación de la calle Canido, llegamos a Cabo Estay, punto final de nuestro recorrido.

Esta es una calle con continuas subidas y bajadas. La mayor parte del trayecto es de dos carriles con doble arcén y aceras estrechas, aunque en algunas partes tiene un único carril de un solo sentido o desaparecen las aceras o los arce- nes. Es una zona residencial donde sólo vemos la hilera de chalets.

El fin del trayecto se encuentra en Cabo Estay, donde está el Centro Oceanográfico de Vigo. Aquí podemos disfrutar de excelentes vistas panorámicas, pero no se cuenta con ningún tipo de acondicionamiento

CARRIL-BICI DE BOUZAS

Longitud aproximada: 1,8 kilómetros.

Tiempo aproximado: Entre 15 y 20 minutos (media de 11 km/h).

Dificultad: leve.

Tipo de carril: insertado sobre la plataforma de la acera, teniendo como elemento diferenciador vallas o bordillo, además del color del firme.

Estado del firme: en buen estado.

Iluminación: correcta, excepto en el segundo tramo donde no hay iluminación desde el cruce con la circunvalación.

Desniveles: recorrido llano.

Accesos para vehículos de ruedas: bordillos rebajados.

Cruces de calles: cruce con la circunvalación a través de un túnel, sin necesidad de atravesar la vía motorizada.

Señalización: ninguna.

Puntos de amarre: uno para 34 bicicletas en el punto final del segundo tramo.

Lugares de interés: iglesia de Bouzas, playa de Bouzas. Nos encontramos también con un pequeño faro en la parte final de la segunda parte del camino.

Vistas: de la ría de Vigo.

Áreas de reposo: zonas de descanso habilitadas en todo el trayecto.

Servicios: terrazas y bares a lo largo del primer tramo.

Parques infantiles: existe un parque infantil al término de la primera parte del recorrido.

Problemas: continua invasión del carril-bici por parte de los peatones, lo que dificulta en gran medida la circulación de los ciclistas. El segundo tramo se realiza completamente al sol sin ninguna sombra.

Ficha del recorrido

GRAN CARRIL LITORAL

Longitud aproximada: Hasta la desembocadura del Lagares, 13,8 kilómetros.

Tiempo aproximado: Una hora y cuarto (media de 11 km/h).

Dificultad: leve (salvo en las zonas de mucho tráfico donde puede ser peligroso).

Estado del firme: correcto, excepto en las calles Doctor Corbal y Julián Estévez y zonas de arquitecto Antonio Cominges, donde el asfalto no está en buenas condiciones.

Iluminación: correcta.

Desniveles: la mayor parte del recorrido es prácticamente llano, a excepción de la calle Doctor Corbal, parte final de Julián Estévez, Isaac Peral y Antonio Cominges.

Tráfico: gran cantidad de tráfico rodado y a mucha velocidad en Beiramar, García Barbón y rotonda de Isaac Peral.

Puntos de amarre: uno en la calle Gómez Román nº 7.

Lugares de interés: nadador (escultura de Francisco Leiro, plaza de A Estrela), jardines de las Avenidas (Montero Ríos), paseo de V. Paz-Andrade (Bouzas) Museo del Mar de Galicia (museo, Avda. de la Atlántida), Verbum (museo, Avda. de Samil), monumento a Europa (escultura de Oliveira, Avda. de Samil), iglesia románica de Coruxo (calle Canido, playa del Vao), yacimiento arqueológico (calle Canido, playa del Vao), Punta Sobreira, Cabo Estay.

Playas: La Punta (la Guía), O Carril, Santa Baia, Fontes, O Tombo do Gato, O Cocho das Dornas, Samil, Foz, Fontaiña, Baluarte, Vao, Canido, Monduiña.

Servicios: abundante hostelería en toda la zona de playas al igual que en Montero Ríos y Arenal.

Vistas: numerosos puntos con excelentes vistas a lo largo de todo el litoral, como la zona de playas, la calle Montero Ríos, el monte de la Guía, Punta Sobreira y Cabo Estay.

Áreas de reposo: playas habilitadas con zonas de descanso, como la playa de La Punta (La Guía), playa de Samil (Avda. de Samil) y playa del Vao (calle Canido), calle Montero Ríos y parte de la calle Arenal (donde además nos encontramos con terrazas propias de los locales) y el paseo de V. Paz-Andrade, a parte de pequeños parques a lo largo de todo el recorrido como los que se encuentran en la unión de García Barbón con Sanjurjo Badía y en la rotonda de Beiramar con la calle Coruña.

Parques infantiles: existen varios en el paseo de Samil y en la calle Arenal, además del situado en la rotonda de Beiramar con la calle Coruña.

Información turística: ubicada en la calle Cánovas del Castillo.

Gran Carril Litoral

ZONAS DO PLANO POLAS QUE PASA



Neste carril, que percorre toda a costa ata Canido, comeza no alto da Guía, onde a estrada termina xunto á ermida. O descenso desde a mesma está flanqueado por beirarrúas anchas aínda que irregulares, de baldosa na súa parte superior e de terra no resto do percorrido. O tráfico rodado conta con dous carrís, un en cada sentido, de dous metros e medio cada un, sen beiravías, aínda que con ensanchamentos propios para o estacionamento á marxe da calzada.

O descenso desemboca na rúa de Dona Fermina, con dous carrís de circulación de dous metros y medio cada un, sen beiravías e co firme en estado penoso nalgúns tramos. A pendente vai diminuindo ata chegar á rúa do Doutor Corbal, que debuxa unha bifurcación e orixina dous posibles traxectos. Seguindo esta rúa ata Sanjurjo Badía enlazaremos co Eurovelo.

A rúa do Dr. Corbal é unha estrada estreita de dous carrís, un para cada sentido. Nalgúns tramos conta con beiravía que permite o aparcamento de coches en liña. A maior parte do percorrido ten dúas beirarrúas, cimentadas ou de terra, e que se ven interrompidas continuamente por entradas a garaxes ou a casas. Nalgunhas partes, a beirarrúa desaparece a favor da beiravía. O firme da estrada non está en moi boas condicións, xa que abundan as fochas.

Cinto costeiro

Se tomamos o ramal da esquerda seguiremos a rúa no seu outro sentido. O comezo deste tramo está provisto de beirarrúas a ambos os dous lados, de preto de un metro e medio cada unha, e, na maior parte do mesmo, aparcan coches en liña. A medida que descende a pendente, o espazo lateral para o estacionamento e as beirarrúas desaparecen e o ancho total destinado á circulación (6 metros en principio) tamén. O firme perde toda a sinalización e o seu estado degrádase. Este itinerario lévanos ó redor do monte, xunto á costa, ata chegar, en pendente pronunciada e coa calzada cuberta de grava, ata os estaleiros e as pequenas praias da Guía. Neste punto alcánzase o grao máximo de descoido do piso, as fochas forman auténticas gabias e a estrada estréitase.

Para chegar ata a Avda. de Guixar temos que seguir polo Camiño do Espiñeiro, costa moi pronunciada e de un único carril sen división de mediana ningunha, por onde circulan os coches en ambas direccións de subida e baixada. O chan é de formigón. Non conta con beiravía nin beirarrúas e ten curvas de escasa visibilidade, o que pode ser perigoso para os ciclistas. O último tramo do camiño é chan e chega ata a avenida por medio dun dobre carril cunha beiravía para aparcар coches en batería e, do outro lado, para aparcар en liña. Ten, ademais, unha beirarrúa nos dous sentidos duns dous metros de ancho. A partir do número 63 o espazo estréitase, desaparece a beiravía e diminúen as beirarrúas e o ancho dos carrís.

A primeira parte da avenida de Guixar está formada por unha estrada de dous carrís bastante estreitos, sen beiravía e con beirarrúas reducidas, que nalgúns tramos desaparecen. As condicións materiais están bastante deterioradas.

Unha segunda zona, a partir do número 44, a forma un dobre carril, beirarrúas de cerca de dous metros de ancho e beiravías que permiten aparcар os coches en batería ou en liña segundo a zona.

Case non se ve o mar desde ningún sitio xa que a parte da costa está pragada de colectores ou muros de fábricas. O tráfico é bastante fluído, e pasan gran cantidade de camións e vehículos grandes, aínda que o mantemento do firme é bo.

Na rúa de Xulián Estévez, de dobre carril, as beirarrúas e as beiravías aparecen e desaparecen. Nalgúns tramos estas beiravías permiten aparcар en batería, mentres que noutras zonas o ancho redúcese e o aparcamento realízase en liña. Acabaron as fábricas polo que o número de camións e vehículos de transporte diminúe. Hai bastantes obras e a estrada non se atopa en boas condicións.

No número 44 atopámonos un parque no lado esquerdo da estrada duns 40 metros, e desde aquí comeza unha costa ata a intersección coa rotonda de García Barbón.

Ata este punto o espazo non é demasiado grande para permitir a construción dun carril bici, xa que a maior parte do traxecto é de dous carrís, un para cada dirección, non demasiado anchos, e con beiravías estreitas ou ausencia delas. A iluminación durante todo o percorrido é a propia da estrada, con farois cada 10 ou 15 metros.

Entramos en García Barbón a través dunha rotonda de dous carrís con moito tráfico. A avenida está formada por 4 carrís, dous en cada sentido, beiravías en ámbolos lados para aparcar os coches en liña e beirarrúas moi amplas. A beirarrúa esquerda ten zonas arboradas e de descanso con fontes e a súa anchura é de entre 4 e 8 metros (nas zonas de descanso).

Enlace co Carril Centro

A rúa continúa ata a rotonda de Isaac Peral, onde se pode conectar co Eurovelo, de tres carrís e ampla, na que hai gran cantidade de coches. Aquí comeza unha pendente descendente ata a rúa do Areal. Esta costa é de 4 carrís, por onde os vehículos van a moita velocidade. Non hai beiravías e as beirarrúas son de 2 metros.

Na rúa do Areal mantéñense os 4 carrís e conta con beiravía a ámbolos lados da estrada, onde aparcan os coches en liña. A beirarrúa esquerda é de ó redor de un metro e medio. A beirarrúa dereita tamén mide metro e medio, pero aquí conta cunha zona de herba duns 2 metros de ancho por onde podería ir perfectamente o carril bici.

Desde o número 98 en adiante intercálanse pola parte dereita da rúa parques, zonas de descanso, canchas de baloncesto e canchas de fútbol (as canchas non están en moi boas condicións). Todo esto fai que a anchura desta zona sexa moito maior e que haxa gran cantidade de espazo para a posible construción do carril-bici.

Agora o transcurso do carril seguiría cara a Montero Ríos, e para chegar a esa rúa temos dúas opcións: seguir polo Areal cruzando a Alameda e entrar en Montero Ríos por calquera das rúas perpendiculares, como Concepción Arenal, ou cruzar pola praza da Estrela e saír ó comezo de Montero Ríos. Ambas opcións serían viables xa que hai moito espazo en ámbalas zonas.

A rúa de Montero Ríos é só peonil. Fórmala un amplo paseo e unha zona de descanso acondicionada con fontes, papeleiras, etc... Na parte dereita encontramos terrazas de cafeterías e un ancho camiño para os viandantes. Despois encontraríase o parque e xa máis próximo ó mar outro paseo, neste caso a dúas alturas, un con chan de pedra e outro máis baixo de madeira. Todo o camiño está ocupado polos peóns.

A vista panorámica desde este punto é extraordinaria; deixamos atrás a zona dos colectores e agora xa podemos admirar a ría e a costa do Morrazo.

En toda esta parte do percorrido é posible a construción do carril bici, xa que estamos falando de zonas con espazos grandes e amplos. A dificultade estaría quizás na baixada de Isaac Peral cara ó Areal, onde se reduce o espazo.

En Canovas del Castillo acábase a zona peonil. A rúa está formada no seu comezo por tres carrís, dous deles en dirección a Beiramar. A súa parte dereita está en obras e non conta con beiravía nin beirarrúa, mentres que a esquerda ten unha beirarrúa duns 5 metros, con beiravía onde os coches aparcan en liña. Desde o número 12 atopámonos coas saídas e entradas do túnel de Beiramar, e o tráfico comeza a ser intenso.

Os edificios do porto e os muros que se constrúen na marxe dereita da estrada son, neste punto, un obstáculo que impide gozar da vista panorámica. Nesta rúa e ó seu lado esquerdo atópase o parque da Ribeira do Berbés, con bancos, árbores, etc...

Toda esta rúa ten beirarrúas estreitas ou ausencia delas, igual que no caso das beiravías.

A continuación vén a Avda. de Beiramar, cun tráfico moi intenso, onde os camións e os coches circulan a gran velocidade. Esta zona é perigosa para os ciclistas xa que os vehículos pasan a moi pouca distancia e moi rápido.

Está formada na súa maior parte por 4 carrís, dous para cada dirección e dúas beirarrúas de un metro e medio aproximadamente. Nun primeiro tramo a beiravía só se atopa do lado dereito. A partir da rotonda coa rúa da Coruña tamén existe beiravía no lado esquerdo, o que permite que os coches aparquen en liña en ámbolos lados.

Enlace con Eurovelo

A rotonda coa rúa da Coruña é de 3 carrís e con bastante tráfico. Pode ser perigosa para os ciclistas pola grande afluencia de vehículos.

ITINERARIO



A partir de aquí continúa Beiramar con 4 carrís e dúas beiravías. Conta tamén con dúas beirarrúas que varían a súa anchura ó longo da rúa.

Esta zona é perigosa para os ciclistas. Hai tráfico denso, que circula a gran velocidade, e pasan continuamente camiões moi próximos ás bicicletas. Hai moito ruído e moita contaminación, e nalgúns partes o olor pode chegar a ser desagradable. Os muros do porto constitúen a única panorámica de fondo.

A Avda. de Beiramar termina na rotonda con Eduardo Cabello. É unha rotonda de dous carrís con moito tráfico, xa que por aí pasan a maioría dos vehículos que se dirixen ó ensanche de Bouzas. Desde aí continuamos por Eduardo Cabello, rúa de catro carrís con dúas beiravías na marxe dereita para o aparcamento de coches en batería.

CARRIL-BICI DE BOUZAS

Transcorre polo bordo litoral de Bouzas e está dividido en dous tramos: o primeiro, paralelo á praia de Bouzas, e o segundo, fonte ó primeiro, que rodea parte da Zona Franca.

O inicio do primeiro tramo é moi amplo. Comeza na igrexa de Bouzas nunha pequena zona arborada con chan de lousa e termina ó final da praia baixo a ponte da circunvalación. Está formado por tres vías: unha peonil que é a máis próxima á praia, o carril bici que ocupa a parte central e unha terceira zona para viandantes onde se sitúan as terrazas dos bares. Cara á metade do percorrido, o carril-bici trasládase á parte máis afastada da praia.

Ó principio, unha fila de sebes indica a separación do carril bici e a zona para camiñantes, ata que o carril se sitúa no lado dereito, onde esta diferenza vén dada por un bordo e por unha franxa de herba.

O firme do carril-bici é de formigón vermello, e atópase en boas condicións, salvo pola existencia dalgúns gretas. A parte da iluminación do paseo peonil, o carril-bici conta coa súa propia, dirixida cara ó firme, aínda que moitos dos farois están rotos ou non teñen lámpada. A anchura do carril é de 1,80 metros.

Conta con fontes e papeleiras por todo o percorrido, ademais de con bancos para o descanso.

A segunda zona está formada tamén por tres vías: un paseo de madeira no lado máis próximo ó mar, un paseo de

lastras e por último o carril-bici. Nesta zona a separación do carril realízase a través de franxas de herba e dun bordo. Conta con fontes, papeleiras e bancos para o descanso.

Como no caso anterior, o firme é de 1,80 metros, de formigón coloreado e está en bastante bo estado. A iluminación funciona tamén como na outra parte do carril, con proxección de luz cara ó firme e a condición das lámpadas, rotas ou fundidas, necesitan unha revisión.

A circunvalación cruza o carril mediante unha ponte. A partir deste punto xa só hai un paseo peonil, que se está afundindo nalgúns zonas, e o carril-bici, separado agora por medio dun valo e bordeado polo outro lado con sebes, que neste momento non están podadas e invaden excesivamente o carril bici. Esta última parte do carril carece de iluminación e as fontes que hai non funcionan, aínda que si conta con bancos ó longo de todo o camiño. Tampouco hai zonas de sombra, razón pola que os paseantes teñen que facer o percorrido ó sol.

O final do percorrido ten un punto de amarre para 34 bicicletas, e un está roto, polo que a utilidade do amarre redúcese a 33.

Non hai ningunha sinalización ó longo das dúas partes do carril bici.

Este carril é moi tranquilo xa que as estradas non están próximas. As vistas son excelentes e, en xeral, atópase en boas condicións. O único problema radica en que, a pesar de tódolos elementos separadores, os peóns andan e cruzan polo carril indiscriminadamente, dificultando en gran medida a circulación dos ciclistas.

Ata as praias

Desde este punto e ata o Museo do Mar entramos nunha zona por onde non se pode seguir o bordo litoral, os camiños están salteados ou son cortados por muros de casas ou directamente terminan nas praias. Así, ata o Museo do Mar o camiño máis recto e continuo sería a Avda. da Atlántida, rúa con dous carrís, dúas beirarrúas e dobre beiravía para aparcar os coches en liña. Esta avenida non é totalmente chan, porque se intercalan nela pendentes moderadas.

De tódolos modos, a praia de Fontoura conta cun camiño de terra e un parque por onde podería transcorrer o carril-bici, aínda que o seu acceso é moi difícil de alcanzar directamente desde Bouzas. O máis práctico sería chegar á avenida da

Atlántida e desde alí dirixirse a calquera dos areais que se atopan antes da praia dos Olmos.

Avanzando pola avenida da Atlántida chegamos á praia dos Olmos. A avenida aquí é de dous carrís, dobre beiravía para facilitar o aparcamento dos coches e dúas beirarrúas bastante estreitas. A praia dos Olmos conta cunha zona verde na marxe dereita da avenida. Aquí comeza un camiño de terra, de difícil acceso para as bicicletas, que nos leva ata o areal Tombo do Gato. É un camiño ancho cuxa única iluminación é á propia da estrada. Este areal ten un punto de amarre para bicicletas, sendo o único que encontraremos entre tódalas praias. O camiño ten tamén varanda na súa parte dereita, xa que se encontra a certa altura das praias.

A avenida da Atlántida continúa na avenida de Samil. Agora pasa a ter catro carrís, beirarrúas anchas, de tres ou catro metros nalgúns partes, e dobre beiravía, con aparcamento en liña e en batería.

O camiño de terra desaparece agora en favor dun piñeiral, que está a ámbolos lados da rúa, e a beirarrúa da marxe dereita faise máis ancha. Por esta beirarrúa chegamos á praia da Fonte e á praia de Samil.

Samil e volta ao Eurovelo

O paseo de Samil percorre todo o longo da praia e ten catro ou cinco metros de ancho. Conta con bancos, fontes e está unicamente destinado ós peóns. Neste punto pódese enlazar novamente co Eurovelo.

Samil conta tamén cunha extensa zona de descanso, na que alternan piscinas, bares, canchas, pista de patinaxe, etc... ademais de amplas zonas de herba. Na zona máis próxima á estrada existe outro paseo que nalgún momento puido ser o carril bici. Nestes momentos o chan perdeu toda a capa superficial e agora só queda o formigón gris e rugoso, con gran cantidade de fochas e buratos. Algúns ciclistas circulan por aquí, aínda que a súa continuidade vese interrompida constantemente polas distintas entradas á praia e ás zonas de aparcamento. Este carril atópase a distinta altura que a estrada, polo que os cortes fan necesaria unha baixada, que na maior parte dos casos é con escaleiras, polo que os ciclistas teñen que dar unha volta para retomar o camiño. De tódolos xeitos, este carril está cheo de peóns, dificultando o paso ás bicicletas que, ó final, optan por ir pola estrada.

Os distintos paseos e zonas de descanso terminan uns metros antes da desembocadura do río Lagares, zona onde

acaba a praia de Samil. A partir deste punto comeza a rúa de Canido, formada por dous carrís e dúas beirarrúas estreitas que se intercalan con zonas de aparcamento, tanto en liña como en batería.

Antes de chegar á praia do Vao atópase o areal da Fontaiña. Aquí podémonos apartar da estrada para seguir un camiño de madeira que vai paralelo á praia e separado das rúas polas casas, ás que rodea. O paseo ten aproximadamente metro e medio de anchura e só é para peóns, aínda que non hai sinais que o indiquen. Este paseo lévanos directamente á praia do Vao.

Aquí a rúa de Canido ten dous carrís, beirarrúas anchas e beiravía para aparcar en liña. A praia ten varios aparcamentos e unha gran zona de descanso acondicionada con bancos, fontes, papeleiras, varios paseos, etc... O anterior camiño de madeira prolóngase e continúa por este parque.

Existe ademais un carril bici de formigón verde. Divídese en dous tramos que non están unidos. O primeiro sepárase e diferénciase unicamente pola cor do firme, mentres que o segundo utiliza como barreiras pivotes, nalgúns casos, e franxas de herba, ademais de encontrarse nalgúns partes a distinta altura.

A praia termina na ponte de Toralla. Desde aquí comeza un parque que xa ten un sendeiro feito por paseantes e ciclistas na parte máis próxima ó mar.

A rúa de Canido continúa con dous carrís, beirarrúas estreitas e dobre beiravía para aparcar en liña. Por aquí chegamos á praia de Canido, onde, ademais da existencia dun paseo peonil ó longo da praia, encontramos beirarrúas máis anchas.

Na zona de praias é difícil a construción dun carril bici, xa que se intentamos percorrer o bordo litoral hai continuos muros e cortes do camiño que o impiden. O camiño máis sinxelo sería seguir a avenida da Atlántida, a avenida de Samil e a rúa de Canido, aínda que en moitas destas zonas o espazo é limitado.

A través da rúa do Arquitecto Antonio Cominges, continuación da rúa Canido, chegamos a Cabo Estai, punto final do noso percorrido.

Esta é unha rúa con continuas subidas e baixadas. A maior parte do traxecto é de dous carrís con dobre beiravía e beirarrúas estreitas, aínda que nalgúns partes ten un único carril

de un só sentido ou desaparecen as beirarrúas ou as beiravías. É unha zona residencial onde só hai chalés.

O fin do traxecto atópase en Cabo Estai, onde está o Centro Oceanográfico de Vigo. Aquí podemos gozar de excelentes vistas panorámicas, pero non hai ningún tipo de acondicionamento.

CARRIL-BICI DE BOUZAS

Lonxitude aproximada: 1,8 quilómetros.

Tempo aproximado: Entre 15 e 20 minutos (media de 11 km/h).

Dificultade: leve.

Tipo de carril: inserido sobre a plataforma da beirarrúa, tendo como elemento diferenciador valos ou bordo, ademais da cor do firme.

Estado do firme: en bo estado.

Iluminación: correcta, excepto no segundo tramo, onde non hai iluminación desde o cruzamento coa circunvalación.

Desniveis: percorrido chan.

Accesos para vehículos de rodas: bordos rebaixados.

Cruzamentos de rúas: cruzamento coa circunvalación a través dun túnel, sen necesidade de atravesar a vía motorizada.

Sinalización: ningunha.

Puntos de amarre: un para 34 bicicletas no punto final do segundo tramo.

Lugares de interese: a igrexa de Bouzas e a praia de Bouzas. Atopámonos tamén cun pequeno faro no tramo final da segunda parte do camiño.

Vistas: da ría de Vigo.

Zonas de repouso: zonas de descanso habilitadas en todo o traxecto.

Servizos: terrazas e bares ó longo do primeiro tramo.

Parques infantís: existe un parque infantil ó final da primeira parte do percorrido.

Problemas: continua invasión do carril-bici por parte dos peóns, o que dificulta en gran medida a circulación dos ciclistas. O segundo tramo realízase completamente ó sol, sen ningunha sombra.

Ficha do percorrido

GRAN CARRIL LITORAL

Lonxitude aproximada: Ata a desembocadura do Lagares, 13,8 quilómetros.

Tempo aproximado: Unha hora e cuarto (media de 11 km/h).

Dificultade: leve (salvo nas zonas de moito tráfico onde pode ser perigoso).

Estado do firme: correcto, excepto nas rúas do Doutor Corbal e de Xulián Estévez e zonas de arquitecto Antonio Cominges, onde o asfalto non está en boas condicións.

Iluminación: correcta.

Desniveis: a maior parte do percorrido é practicamente chan, a excepción da rúa do Doutor Corbal, parte final de Xulián Estévez, Isaac Peral e Antonio Cominges.

Tráfico: gran cantidade de tráfico rodado e a moita velocidade en Beiramar, en García Barbón e na rotonda de Isaac Peral.

Puntos de amarre: existe un único punto de amarre na rúa Gómez Román nº 7.

Lugares de interese: o nadador (escultura de Francisco Leiro, na praza da Estrela), xardíns das Avenidas (Montero Ríos), paseo de v. Paz-Andrade (Bouzas) Museo do Mar de Galicia (museo, Avda. da Atlántida), Verbum (museo, Avda. de Samil), monumento a Europa (escultura de Oliveira, Avda. de Samil), igrexa románica de Coruxo (rúa de Canido, praia do Vao), xacemento arqueolóxico (rúa de Canido, praia do Vao), Punta Sobreira, Cabo Estai.

Praias: A Punta (A Guía), O Carril, Santa Baia, Fonte, O Tombo do Gato, O Cocho das Dornas, Samil, Foz, Fontaiña, Baluarte, Vao, Canido, Monduiña.

Servizos: abundante hostalería en toda a zona de praias ó igual que en Montero Ríos e no Areal.

Edifícios de interese: o porto de Vigo (bordo litoral desde a Avda. de Guixar ata Beiramar), o edificio da Xunta (Montero Ríos), transporte marítimo (Montero Ríos), a lonxa (Beiramar), os estaleiros (Beiramar), o porto de Bouzas (Eduardo Cabello), a Zona Franca (Eduardo Cabello), o Instituto de investigacións pesqueiras (rúa Eduardo Cabello), o Centro Oceanográfico de Vigo (Cabo Estai).

Vistas: numerosos puntos con excelentes vistas ó longo de todo o litoral, como a zona de praias, a rúa de Montero Ríos, o monte da Guía, Punta Sobreira e Cabo Estai.

Zonas de repouso: praias habilitadas con zonas de descanso, como a praia da Punta (A Guía), a praia de Samil (Avda. de Samil) e a praia do Vao (rúa Canido), rúa Montero Ríos e parte da rúa Areal (onde ademais atopamos terrazas propias dos locais) e o paseo de V. Paz-Andrade, a parte de pequenos parques ó longo de todo o percorrido como os que se atopan na unión de García Barbón con Sanjurjo Badía e na rotonda de Beiramar coa rúa da Coruña.

Parques infantís: existen varios no paseo de Samil e na rúa Areal, ademais do situado na rotonda de Beiramar coa rúa da Coruña.

Información turística: situada na rúa de Cánovas del Castillo.

Carril centro

ZONAS DEL PLANO POR LAS QUE PASA



El recorrido comienza en la rotonda de Isaac Peral, zona donde se uniría con el gran carril litoral de Vigo. Esta rotonda está formada por tres carriles por los que circulan vehículos a mucha velocidad. La plaza está rodeada por aceras de unos dos metros y cercana a ella nos encontramos con un parque con acondicionamiento, como bancos o papeleras para perros.

El carril-bici continuaría por la calle García Barbón. Es una avenida arbolada que cuenta con aceras amplias de tres o cuatro metros de anchura, que se ven interrumpidas continuamente por terrazas o mobiliario urbano, además de gran cantidad de peatones.

En su inicio está formada por cuatro carriles, dos para cada sentido, y arcén derecho para aparcar coches en línea. A partir del número 80 se añade un tercer carril para bus y taxi en dirección a Sanjurjo Badía.

Seguimos avanzando y llegamos a la Iglesia de Santiago El Mayor, más conocida como Santiago de Vigo. Desde este punto la calle cuenta con seis carriles, cuatro de ellos en dirección a la Puerta del Sol. Los dos exteriores, en ambos sentidos, son carriles para bus-taxi y por ellos circulan las escasas bicicletas que se encuentran por el centro. Estos carriles son continuamente invadidos por coches, tanto en marcha como en tiempo de parada.

Esta vía, a lo largo de todo su recorrido, tiene un intenso tráfico rodado, pero sobre todo desde el cruce con República Argentina, ya que es en esta calle donde se encuentra una de las salidas y entradas de la autopista.

El trayecto sigue por Policarpo Sanz, continuación de García Barbón desde su cruce con la calle Colón. Se mantiene la avenida arbolada con aceras amplias invadidas por mobiliario urbano y viandantes. La calle aquí la forman seis carriles, tres para cada sentido, siendo los más exteriores carril bus-taxi.

A medida que nos acercamos a la Puerta del Sol el tráfico aumenta y es más caótico.

Comienza aquí una pendiente que se mantendrá hasta el inicio de Alfonso XII.

La Puerta del Sol está formada por dos carriles en dirección a la plaza de América, y uno en dirección a Policarpo Sanz. Cuenta también con una rotonda de dos carriles, donde se encuentra el Sireno, y que facilita el cambio de sentido.

Las aceras son amplias, aproximadamente de cuatro metros, aunque esta anchura va disminuyendo a medida que avanzamos.

Continuamos por la calle Elduayen, zona donde el espacio se ha reducido. Las aceras ahora varían de entre un metro y medio y dos metros y se encuentran delimitadas con vallas.

Existen tres carriles estrechos, uno en dirección a la Puerta del Sol, por donde los coches circulan bastante ajustados.

Esta vía tiene poco espacio y cuenta con mucho tráfico y ruido.

Seguimos avanzando y llegamos al final de la pendiente en el inicio de Alfonso XII. Aquí hay una zona de descanso en el lado izquierdo, que tiene bancos, además de una fuente decorativa.

Se mantienen los tres carriles, uno en dirección a la Puerta del Sol y dos en dirección a la plaza de América.

La acera izquierda es amplia y cuenta con arcén para aparcar coches en línea. La acera derecha se podría considerar como un pequeño paseo con excelentes vistas a la ría, donde nos podemos sentar en un banco corrido. Ambas aceras se estrechan a su llegada a Pi y Margall.

Pi y Margall es una calle estrecha sin vistas interesantes. Comienza con tres carriles, dos de ellos en sentido a la plaza de América. Desde el número 21 el carril más exterior del lado derecho se convierte en arcén para aparcar coches en línea, quedando sólo dos carriles, uno para cada dirección. De estos dos carriles, el de sentido hacia la Puerta del Sol es sólo para circulación de buses y taxis.

Dispone de aceras arboladas con una anchura variable entre un metro y medio y dos metros.

ITINERARIO



En el número 115 comienza el parque de Camilo José Cela, una gran zona de descanso con todos los acondicionamientos: fuentes, bancos, parque infantil, papeleras, etc...

La calle continúa en López Mora que mantiene la misma estructura que Pi y Margall, aunque es más abierta y espaciosa. Aceras y carriles amplían su anchura aquí.

López Mora está formada por aceras arboladas de dos metros. Tiene arcén en su lado derecho para aparcar coches en línea. Está formada por dos carriles, uno para cada sentido, permaneciendo el izquierdo como carril bus-taxi. A partir de la Iglesia del Carmen contamos con tres carriles de un único sentido hacia la plaza de América. Esta calle nos conduce hacia el tramo final de la avenida de las Camelias desde donde entramos en la plaza de América.

La plaza de América tiene cinco carriles con intenso tráfico a cualquier hora del día. Igual que en el caso de la plaza de España, los vehículos circulan de manera peligrosa y con poco respeto hacia los demás usuarios de la plaza.

En este punto final unimos el recorrido con el gran carril interior de Vigo que nos llevaría por la avenida de Castelao y la avenida de Europa hasta la playa de Samil.

Ficha del recorrido

CARRIL CENTRO

Longitud aproximada: 3,7 kilómetros.

Tiempo aproximado: 20 minutos (media de 11 km/h).

Dificultad: leve (salvo en las zonas de mucho tráfico donde puede ser peligroso).

Estado del firme: correcto.

Iluminación: correcta.

Desniveles: recorrido llano a excepción de la calle Elduayen que presenta una ligera pendiente.

Tráfico: gran cantidad de tráfico rodado en García Barbón, Policarpo Sanz y Puerta del Sol.

Puntos de amarre: ninguno.

Áreas de reposo: Puerta del Sol, Alfonso XII, parque de Camilo José Cela, iglesia del Carmen y plaza de América.

Parques infantiles: parque de Camilo José Cela.

Lugares de interés: iglesia de Santiago el Mayor (iglesia, García Barbón), Escuela de Artes y Oficios (García Barbón), centro social Caixanova (Policarpo Sanz), Casa das Artes (Policarpo Sanz), centro cultural Caixanova (Policarpo Sanz), Sireno (monumento de Francisco Leiro, Puerta del Sol), Olivo (Alfonso XII), mirador (Alfonso XII), parque de Camilo José Cela (parque, Pi y Margall), iglesia del Carmen (iglesia, López Mora), Puerta del Atlántico (monumento de Silveiro Rivas, plaza de América).

Edificios de interés: INEM (López Mora), Casa da Xuventude (López Mora).

Vistas: mirador de Alfonso XII, con excelentes vistas al paisaje del valle.

Información turística: ubicada en la Puerta del Sol y en la plaza de América.

Carril centro

ZONAS DO PLANO POLAS QUE PASA



O percorrido comeza na rotonda de Isaac Peral, zona onde se uniría co gran carril litoral de Vigo. Esta rotonda está formada por tres carrís polos que circulan vehículos a moita velocidade. A praza está rodeada por beirarrúas duns dous metros e próxima a ela atopámonos cun parque con acondicionamento, como bancos ou papeleiras para cans.

O carril-bici continuaría pola rúa García Barbón. É unha avenida arborada que conta con beirarrúas amplas de tres ou catro metros de anchura, que se ven interrompidas continuamente por terrazas ou mobiliario urbano, ademais de ter unha gran cantidade de peóns.

No seu inicio está formada por catro carrís, dous para cada sentido, e unha beiravía dereita para aparcas coches en liña. A partir do número 80 engádesse un terceiro carril para bus e taxi con dirección a Sanjurjo Badía.

Seguimos avanzando e chegamos á igrexa de Santiago O Maior, máis coñecida como Santiago de Vigo. Desde este punto a rúa conta con seis carrís, catro deles con dirección á Porta do Sol. Os dous exteriores, en ámbolos sentidos, son carrís para bus-taxi. Estes carrís son continuamente invadidos por coches, tanto en marcha como en tempo de parada.

Esta vía, ó longo de todo o seu percorrido, ten un intenso tráfico rodado, pero sobre todo desde o cruzamento coa rúa República Arxentina, xa que é nesta rúa onde se atopa unha das saídas e entradas da autopista.

O traxecto segue por Policarpo Sanz, continuación de García Barbón desde o seu cruzamento coa rúa de Colón. Mantense a avenida arborada con beirarrúas amplas invadidas por mobiliario urbano e viandantes. A rúa aquí a forman seis carrís, tres para cada sentido, conformando os máis exteriores o carril bus-taxi.

A medida que nos acercamos á Porta do Sol o tráfico aumenta e é máis caótico.

Comeza aquí unha pendente que se manterá ata o inicio de Alfonso XII.

A Porta do Sol está formada por dous carrís con dirección á praza de América, e un con dirección a Policarpo Sanz. Conta tamén cunha rotonda de dous carrís, onde se atopa O Sireno, e que facilita o cambio de sentido.

As beirarrúas son amplas, aproximadamente de catro metros, aínda que esta anchura vai diminuindo a medida que avanzamos.

Continuamos pola rúa de Elduayen, zona onde o espazo se reduciu. As beirarrúas agora varían de entre un metro e medio e dous metros e atópanse delimitadas con valos.

Existen tres carrís estreitos, un con dirección á Porta do Sol, por onde os coches circulan bastante axustados.

Esta vía ten pouco espazo e conta con moito tráfico e ruído.

Seguimos avanzando e chegamos ó final da pendente no inicio de Alfonso XII. Aquí hai unha zona de descanso no lado esquerdo, que ten bancos, ademais dunha fonte decorativa.

Mantéñense os tres carrís, un con dirección á Porta do Sol e dous con dirección á praza de América.

A beirarrúa esquerda é ampla e conta con beiravía para aparcas coches en liña. A beirarrúa dereita poderíase considerar como un pequeno paseo con excelentes vistas á rúa, onde nos podemos sentar nun banco corrido. Ámbalas beirarrúas estreítanse á súa chegada a Pi y Margall.

Pi y Margall é unha rúa estreita sen vistas interesantes. Comeza con tres carrís, dous deles en sentido á praza de América. Desde o número 21 o carril máis exterior do lado dereito convértese en beiravía para aparcas coches en liña, quedando só dous carrís, un para cada dirección. Destes dous carrís o de sentido cara á Porta do Sol é só para a circulación de buses e taxis.

Dispón de beirarrúas arboradas cun ancho variable entre un metro e medio e dous metros.

No número 115 comeza o parque de Camilo Xosé Cela, unha gran zona de descanso con tódolos acondicionamentos: fontes, bancos, parque infantil, papeleiras, etc...

ITINERARIO



A rúa continúa en López Mora que mantén a mesma estrutura que Pi y Margall, aínda que é máis aberta e espazosa. Beirarrúas e carrís amplían a súa anchura aquí.

López Mora está formada por beirarrúas arboradas de dous metros. Ten beiravía no lado dereito para aparcas coches en liña. Está formada por dous carrís, un para cada sentido, permanecendo o esquerdo como carril bus-taxi. A partir da igrexa do Carme contamos con tres carrís de un único sentido cara á praza de América. Esta rúa condúcenos cara ó tramo final da avenida das Camelias desde onde entramos na praza de América.

A praza de América ten cinco carrís con intenso tráfico a calquera hora do día. Igual que no caso da praza de España, os vehículos circulan de maneira perigosa e con pouco respecto cara ós demais usuarios da praza.

Neste punto final unimos o percorrido co do gran carril interior de Vigo que nos levaría pola avenida de Castelao e a avenida de Europa ata a praia de Samil.

Ficha do percorrido

CARRIL CENTRO

Lonxitude aproximada: 3,7 quilómetros.

Tempo aproximado: 20 minutos (media de 11 km/h).

Dificultade: leve (salvo nas zonas de moito tráfico onde pode ser perigoso).

Estado do firme: correcto.

Iluminación: correcta.

Desniveis: percorrido chan a excepción da rúa Elduayen que presenta unha lixeira pendente.

Tráfico: gran cantidade de tráfico rodado en García Barbón, Policarpo Sanz e Porta do Sol.

Puntos de amarre: ningún.

Zonas de repouso: a Porta do Sol, Alfonso XII, o parque de Camilo Xosé Cela, a igrexa do Carme e a praza de América.

Parques infantís: o parque de Camilo Xosé Cela.

Lugares de interese: a igrexa de Santiago O Maior (igrexa, García Barbón), a Escola de Artes e Oficios (García Barbón), o centro social Caixanova (Policarpo Sanz), a Casa das Artes (Policarpo Sanz), o centro cultural Caixanova (Policarpo Sanz), o Sireno (monumento de Francisco Leiro, Porta do Sol), a oliveira (Alfonso XII), o miradoiro (Alfonso XII), o parque de Camilo Xosé Cela (parque, Pi y Margall), a igrexa do Carme (igrexa, López Mora), a Porta do Atlántico (monumento de Silveiro Rivas, praza de América).

Edifícios de interese: o INEM (López Mora), a Casa da Xuventude (López Mora).

Vistas: miradoiro de Alfonso XII, con excelentes vistas á paisaxe do val.

Información turística: situada na Porta do Sol e na praza de América.

Corredor Verde del Lagares

ZONAS DEL PLANO POR LAS QUE PASA



Este carril-bici discurre paralelo al cauce del río Lagares, desde el estadio de Balaídos hasta su desembocadura en la playa de Samil. El recorrido es prácticamente llano y muy tranquilo ya que transcurre en su mayor parte entre la vegetación de la ribera alejado de la carretera.

La zona de acceso es bastante estrecha y no está indicada con ninguna señal, ni para ciclistas ni para peatones. Hay dos tipos de usuarios claros, los deportistas y la gente que va a pasear. Entre estos dos grupos hay gran cantidad de conflictos, principalmente con los ciclistas, ya que hay un solo carril que tienen que compartir.

El firme está formado por una doble línea de baldosas y se encuentra en muy mal estado a lo largo de todo el recorrido. Hay baldosas rotas, descolocadas, que se mueven o que faltan, dando lugar a gran cantidad de baches y dificultando la circulación de las bicis. Debido a estas circunstancias los ciclistas marchan por el lado derecho del camino, donde ya han dejado una senda marcada sobre la hierba.

No hay ningún tipo de iluminación en todo el trayecto. En las zonas próximas a la carretera hay cierta visibilidad nocturna gracias a las farolas de la calle, pero en la parte central del carril no existe alumbrado eléctrico.

Existen puentes a lo largo de todo el recorrido que permiten cruzar el río y salir a la carretera si los usuarios así lo desean.

El inicio del recorrido se encuentra en Balaidos-Citroën. Es un inicio estrecho que permite su cierre a través de una puerta metálica. No cuenta con puntos de amarre ni ahí ni en las inmediaciones del estadio o de la fábrica de Citroën.

Desde este punto continúa el trayecto sobre terreno llano y paralelo al cauce del río. El mantenimiento de la calzada es pobre pero la limpieza adecuada. Un murillo separa el camino del terraplén que lleva a la orilla del río, además de servir como zona de descanso.

La primera salida del carril se dirige hacia la calle Pablo

Iglesias, y cuenta con escaleras y rampa, para permitir la entrada a vehículos con ruedas. Aquí mismo se encuentra también el primer puente que facilita el cruce del río y la llegada a la avenida de Citroën.

En este punto el murillo se acaba y aparecen bancos que se distribuirán a partir de ahora de forma uniforme por todo el camino. Están hechos de tablillas de madera con un respaldo formado por un tubo de acero.

Nos encontramos ahora con otro puente sobre el río y una segunda salida del carril-bici, ambos con rampas para los vehículos con ruedas o personas de escasa movilidad.

Avanzando por el camino tenemos un cruce con la avenida de la Florida, pero para evitar que los usuarios tengan que cruzar la calle se ha construido un puente bajo el cual pasa el carril sin necesidad de cortar la circulación de bicicletas y peatones, aunque se permite la salida a la carretera. El suelo es de hormigón.

Aquí el ruido no es mucho, ya que el poco que llega es amortiguado por los árboles y cada vez nos alejamos más de la calle, lo que provoca a su vez que la iluminación sea peor.

Tras un segundo cruce bajo otra vía motorizada entramos en una zona con vegetación más frondosa. A la derecha del camino se abren cada poco tiempo espacios de césped ideales para descansar, aunque se siguen manteniendo los bancos. A unos 50 metros del cruce tenemos una fuente, que en este caso sí funciona. Si seguimos avanzando, nos separamos completamente de la carretera, por lo que la iluminación a partir de aquí es nula. En esta parte del camino el mobiliario urbano no se encuentra en muy buenas condiciones, las tablillas de los bancos están astilladas y han sido robados la mayoría de los tubos de acero que funcionaban como respaldo. La cantidad de pájaros y vegetación aumenta, por lo que es una buena zona para ver la flora y fauna de la ribera, aunque la cantidad de fábricas que se encuentran a la derecha del sendero producen malos olores y convierten algunos tramos en zonas poco agradables.

El tercer cruce con una vía motorizada se corresponde con la carretera de Baiona. Existen rampas de salida para quienes quieran abandonar el trayecto. A partir de aquí cambia el tipo de suelo, pasando a ser de baldosines de formas aleatorias

colocados sobre el cemento, firme menos adecuado para la circulación de las bicicletas. Ahora tenemos camino a los dos lados del río y la forma de los bancos ha cambiado, son enteramente de tablillas de madera, muchas de las cuales han desaparecido. También hay colocadas papeleras cada pocos metros.

La última parte del recorrido es la zona de la depuradora; en este punto es necesario cambiar de lado a través de uno de los múltiples puentes para poder continuar el carril-bici sin necesidad de cruzar la carretera, pero no hay ninguna señal que lo indique. Hay un pequeño tramo en el que el camino es de tierra y no tiene ningún acondicionamiento. Al final del camino nos encontramos con la Xungleira. El camino continúa hacia la playa de Samil, aunque es posible rodear la Xungleira mediante una senda adoquinada.

Segundo tramo

Un segundo tramo del carril bici del río Lagares se extiende desde Balaídos hasta la zona industrial de Sárdoma.

Este tramo se inicia en la calle Val Miñor sin ningún tipo de señalización. Aquí comienza un camino de tierra, de cuatro o cinco metros de anchura con un amplio margen de hierba. El camino discurre paralelo al cauce del río por su lado izquierdo. En este tramo contamos con una valla que nos separa del río para evitar caídas.

Siguiendo unos cien metros, el camino cambia y continúa por el margen derecho del río, cambio que facilita un puente con rampa que nos permite cruzar al otro lado. Ahora comienza un pequeño tramo de carretera, y el camino de tierra pasa a estar cimentado y separado de la carretera por medio de pivotes. Este camino cimentado termina en un parque con bancos en donde se encuentra un puente romano, vallado, para evitar que la gente pase sobre él. Durante todo el trayecto el camino no cuenta con iluminación ni zonas de descanso.

Continuando el curso del río, cruzamos la avenida y llegamos al parque de Castrelos. Dentro del parque el carril trans-

curre paralelo al margen izquierdo del río, por un amplio camino de tierra de unos cuatro metros de ancho. Este tramo atraviesa Castrelos hasta su parte final, por donde sale pasando a través de un puente. Durante esta parte del trayecto el camino está iluminado y cuenta con zonas de descanso.

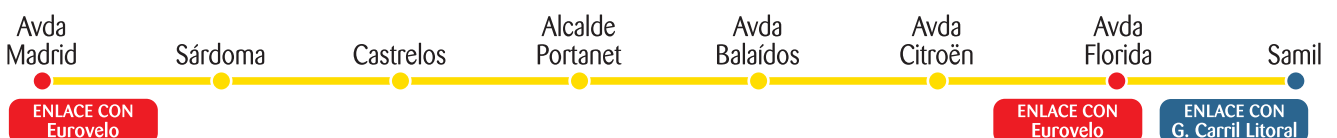
A partir de este punto la senda continúa serpenteando paralela al río hasta su final en la zona industrial de Sárdoma. Todo el paseo se realiza a través de un camino de tierra bordeado con árboles y sin ningún tipo de iluminación.

El recorrido se corta en dos puntos. El primer corte tiene lugar en el cruce con el Camiño da Corredoura, donde tenemos que pasar una vía motorizada a partir de la cual el camino se traslada al margen izquierdo.

La segunda división se produce por la intersección con el Camiño de Barriada. Aquí el camino sigue durante un tramo por carretera. Para ello se ha marcado un carril bici sobre el asfalto de la calzada, un camino de color verde de metro y medio bordeado por una línea continua blanca.

Desde aquí el camino continúa igual que antes, un paseo de tierra bordeado de árboles y paralelo al margen izquierdo del río, hasta llegar a su punto final en la empresa de patatas Rubio.

ITINERARIO



Ficha del recorrido

CORREDOR VERDE DEL LAGARES

Longitud aproximada: 8,3 kilómetros.

Tiempo aproximado: De 45 a 50 minutos (media de 11 km/h).

Dificultad: leve.

Tipo de carril: semirural, común a peatones y ciclistas.

Estado del firme: en mal estado.

Iluminación: sin ningún tipo de iluminación.

Desniveles: recorrido llano.

Accesos para vehículos de ruedas: entradas, salidas y puentes están provistos de rampas.

Cruces de calles: en un primer tramo (Samil, Balaídos), que se inicia en la calle de los Olímpicos, nos encontramos con 4 vías motorizadas, circunvalación oeste, Avda. de la Florida, Ricardo Mella y Muiños. Con excepción de la calle Muiños, no es necesario cruzar la carretera ya que el carril cuenta con puentes y túneles que permiten seguir circulando sin atravesar la calzada. En el segundo tramo (Balaídos, Samil), desde la calle Val Miñor, la vía se corta en tres puntos, y en este caso sí es preciso cruzar la calzada, excepto en la Baixada o Portillón, punto final de Castrelos que cuenta con un pequeño túnel. También cabe citar que en este tramo hay una zona por donde el camino transcurre sobre la carretera, por un carril pintado sobre el asfalto.

Señalización: en el primer tramo no existe señalización alguna, mientras que en el segundo tenemos un poste indicativo en su inicio y en cada cruce con vía motorizada.

Puntos de amarre: ninguno.

Lugares de interés: playa de Samil, Xungleira (desembocadura del río Lagares), Balaídos (estadio de fútbol) y parque Quiñones de León.

Vistas: excelentes vistas de la fauna y flora de la ribera.

Áreas de reposo: zonas de descanso habilitadas sólo en el primer tramo de trayecto.

Servicios: No hay.

Parques infantiles: No hay.

Información turística: No hay.

Problemas: la existencia de un único carril crea conflictos entre peatones y ciclistas.

Corredoiro Verde do Lagares

ZONAS DO PLANO POLAS QUE PASA



Este carril-bici discorre paralelo á canle do río Lagares, desde o estadio de Balaídos ata a súa desembocadura na praia de Samil. O percorrido é practicamente chan e moi tranquilo, xa que transcorre na súa maior parte entre a vexetación da ribeira, afastado da estrada.

A zona de acceso é bastante estreita e non está indicada con ningún sinal, nin para ciclistas nin para peóns. Hai dous tipos de usuarios claros, os deportistas e a xente que vai pasear. Entre estes dous grupos hai unha gran cantidade de conflitos, principalmente cos ciclistas, xa que hai un só carril que teñen que compartir.

O firme está formado por unha dobre liña de baldosas e atópase en moi mal estado ó longo de todo o percorrido. Hai baldosas rotas, descolocadas, que se moven ou que faltan, dando lugar a gran cantidade de fochas e dificultando a circulación das bicis. Debido a estas circunstancias, os ciclistas marchan polo lado dereito do camiño, onde xa deixaron unha senda marcada sobre a herba.

Non hai ningún tipo de iluminación en todo o traxecto. Nas zonas próximas á estrada hai certa visibilidade nocturna grazas ós farois da rúa, pero na parte central do carril non existe iluminación eléctrica.

Existen pontes ó longo de todo o percorrido que permiten cruzar o río e saír á estrada se os usuarios así o desexan.

O inicio do percorrido atópase en Balaídos-Citroën. É un inicio estreito que permite o seu peche a través dunha porta metálica. Non conta con puntos de amarre nin aí nin nas inmediacións do estadio ou da fábrica de Citroën.

Desde este punto continúa o traxecto sobre un terreo chan e paralelo á canle do río. O mantemento da calzada é pobre pero a limpeza axeitada. Un pequeno muro separa o camiño do terraplén que leva á beira do río, ademais de servir como zona de descanso.

A primeira saída do carril diríxese cara á rúa Pablo Iglesias, e conta con escaleiras e rampla, para permitir a entrada a

vehículos con rodas. Aquí mesmo atópase tamén a primeira ponte que facilita o cruzamento do río e a chegada á avenida de Citroën.

Neste punto o muro acábase e aparecen bancos que se distribuirán a partir de agora de forma uniforme por todo o camiño. Están feitos de táboas de madeira cun respaldo formado por un tubo de aceiro.

Uns 100 metros despois desta zona hai unha fonte, pero non funciona.

Atopámonos agora con outra ponte sobre o río e unha segunda saída do carril-bici, ambas con ramplas para os vehículos con rodas ou persoas de escasa mobilidade.

Avanzando polo camiño temos un cruzamento coa avenida da Florida, pero para evitar que os usuarios teñan que cruzar a rúa construíuse unha ponte baixo a cal pasa o carril sen necesidade de cortar a circulación de bicicletas e peóns, aínda que se permite a saída á estrada. O chan é de formigón.

Aquí o ruído non é moito, xa que o pouco que chega é amortecido polas árbores e cada vez afastámonos máis da rúa, o que provoca á súa vez que a iluminación sexa peor.

Tras un segundo cruzamento baixo outra vía motorizada entramos nunha zona con vexetación máis frondosa. Á dereita do camiño ábrese cada pouco tempo espazos de céspede ideais para descansar, aínda que se seguen mantendo os bancos. A uns 50 metros do cruzamento temos unha fonte, que neste caso si funciona. Se seguimos avanzando, separámonos completamente da estrada, polo que a iluminación a partir de aquí é nula. Nesta parte do camiño o mobiliario urbano non se atopa en moi boas condicións, as táboas dos bancos están esteladas e foron roubados a maioría dos tubos de aceiro que funcionaban como respaldo. A cantidade de paxaros e de vexetación aumenta, polo que é unha boa zona para ver a flora e a fauna da ribeira, aínda que a cantidade de fábricas que se atopan á dereita da senda producen malos olores e converten algúns tramos en zonas pouco agradables.

O terceiro cruzamento cunha vía motorizada correspóndese coa estrada de Baiona. Existen ramplas de saída para quen queira abandonar o traxecto. A partir de aquí cambia o tipo de chan, pasando a ser de baldosas de formas aleatorias colo-

cadras sobre o cemento, firme menos axeitado para a circulación das bicicletas. Agora temos camiño ós dous lados do río e a forma dos bancos cambiou, son enteiramente de táboas de madeira, moitas das cales desapareceron. Tamén hai colocadas papeleiras cada poucos metros.

A última parte do percorrido é a zona da depuradora; neste punto é necesario cambiar de lado a través dunha das múltiples pontes para poder continuar o carril-bici sen necesidade de cruzar a estrada, pero non hai ningún sinal que o indique. Hai un pequeno tramo no que o camiño é de terra e non ten ningún acondicionamento. Ó final do camiño atopámonos coa Xungleira. O camiño continúa cara á praia de Samil, aínda que é posible rodear a Xungleira mediante unha senda lastrada.

Segundo tramo

Un segundo tramo do carril bici do río Lagares esténdese desde Balaídos ata a zona industrial de Sárdoma.

Este tramo iníciase na rúa Val Miñor sen ningún tipo de sinalización. Aquí comeza un camiño de terra, de catro ou cinco metros de anchura cunha ampla marxe de herba. O camiño discorre paralelo á canle do río polo seu lado esquerdo. Neste tramo contamos cun valo que nos separa do río para evitar caídas.

Seguindo uns cen metros, o camiño cambia e continúa pola marxe dereita do río, cambio que facilita unha ponte con rampla que nos permite cruzar ó outro lado. Agora comeza un pequeno tramo de estrada, e o camiño de terra pasa a estar cimentado e separado da estrada por medio de pivotes. Este camiño cimentado termina nun parque con bancos onde se atopa unha ponte romana, valada, para evitar que a xente pase sobre ela. Durante todo o traxecto o camiño non conta con iluminación nin zonas de descanso.

Continuando o curso do río, cruzamos a avenida e chegamos ó parque de Castrelos. Dentro do parque o carril transcorre paralelo á marxe esquerda do río, por un amplo camiño de terra duns catro metros de ancho. Este tramo atravesa

Castrelos ata a súa parte final, por onde sae pasando a través dunha ponte. Durante esta parte do traxecto o camiño está iluminado e conta con zonas de descanso.

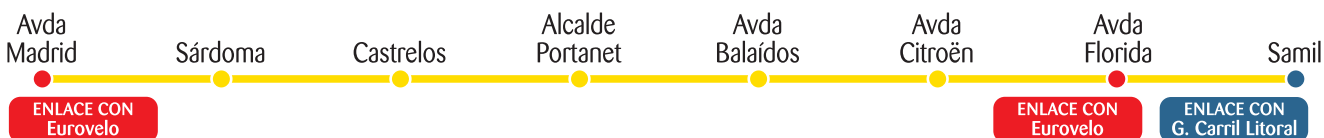
A partir deste punto a senda continúa serpeando paralela ó río ata o final na zona industrial de Sárdoma. Todo o paseo se realiza a través dun camiño de terra bordeado con árbores e sen ningún tipo de iluminación.

O percorrido córtase en dous puntos. O primeiro corte ten lugar no cruzamento co Camiño da Corredoura, onde temos que pasar unha vía motorizada a partir da cal o camiño trasládase á marxe esquerda.

A segunda división prodúcese pola intersección co Camiño de Barriada. Aquí o camiño segue durante un tramo por estrada. Para iso marcouse un carril bici sobre o asfalto da calzada, un camiño de cor verde de metro e medio bordeado por unha liña continua branca.

Desde aquí o camiño continúa igual ca antes, un paseo de terra bordeado de árbores e paralelo á marxe esquerda do río, ata chegar ó seu punto final na empresa de patacas Rubio.

ITINERARIO



Ficha do percorrido

CORREDOIRO VERDE DO LAGARES

Lonxitude aproximada: 8,3 quilómetros.

Tempo aproximado: De 45 a 50 minutos (media de 11 km/h).

Dificultade: leve.

Tipo de carril: semirural, común para peóns e ciclistas.

Estado do firme: en mal estado.

Iluminación: sen iluminación.

Desniveis: percorrido chan.

Accesos para vehículos de rodas: entradas, saídas e pontes están provistas de ramplas.

Cruzamentos de rúas: nun primeiro tramo (Samil, Balaídos) que se inicia na rúa dos Olímpicos, atopámonos con 4 vías motorizadas, a circunvalación oeste, a Avda. da Florida, Ricardo Mella e Muíños. Con excepción da rúa Muíños, non é necesario cruzar a estrada xa que o carril conta con pontes e túneles que permiten seguir circulando sen atravesar a calzada. No segundo tramo (Balaídos, Samil), desde a rúa do Val Miñor, a vía córtase en tres puntos e, neste caso, si é preciso cruzar a calzada, excepto na Baixada ó Portillón, punto final de Castrelos que conta cun pequeno túnel. Tamén cabe citar que neste tramo hai unha zona por onde o camiño transcorre sobre a estrada, por un carril pintado sobre o asfalto.

Sinalización: no primeiro tramo non existe sinalización ningunha, mentres que no segundo temos un poste indicativo no seu inicio e en cada cruzamento con vía motorizada.

Puntos de amarre: ningún.

Lugares de interese: a praia de Samil, a Xungleira (desembocadura do río Lagares), Balaídos (estadio de fútbol) e o parque Quiñones de León.

Vistas: excelentes vistas da fauna e da flora da ribeira.

Zonas de repouso: zonas de descanso habilitadas só no primeiro tramo do traxecto.

Servizos: Non hai.

Parques infantís: Non hai.

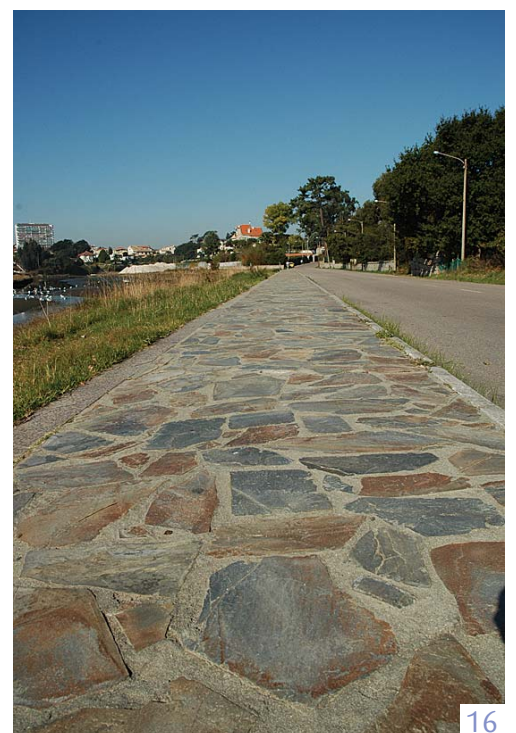
Información turística: Non hai.

Problemas: a existencia de un único carril crea conflitos entre peóns e ciclistas.



En fotos

01. La Guía / A Guía
02. Buenos Aires
03. Beiramar
04. Julián Estévez
05. Travesía de Vigo con Aragón
06. Isaac Peral
07. García Barbón
08. Montero Ríos
09. Carril-bici de Bouzas
10. Coruña
11. Camelias con López Mora
12. Plaza de América / Praza de América
13. Avenida de la Florida / Avenida da Florida
14. Carril-bici de Coia
15. Samil
16. Paseo del Lagares / Paseo do Lagares

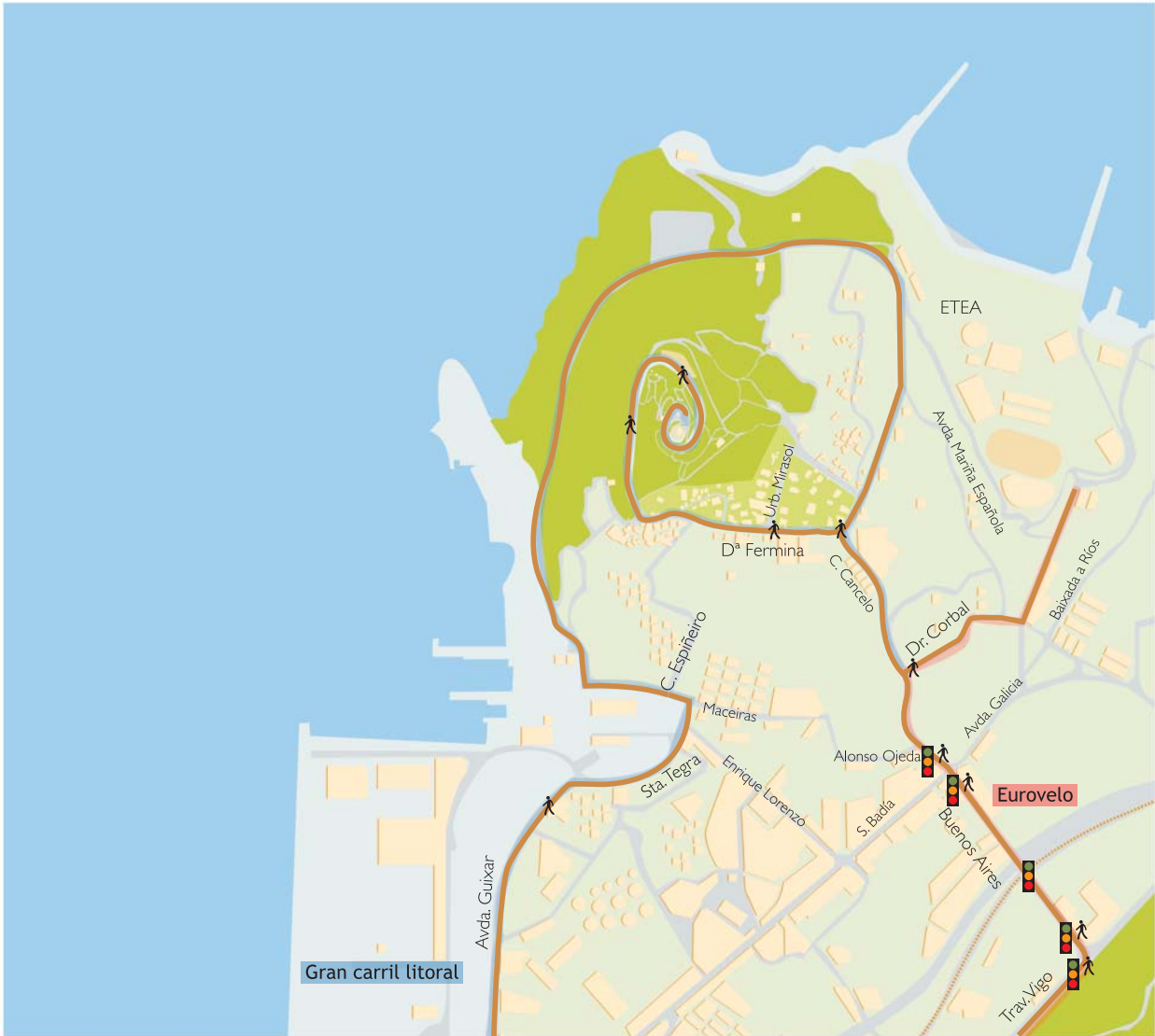


División por zonas





Zona 01

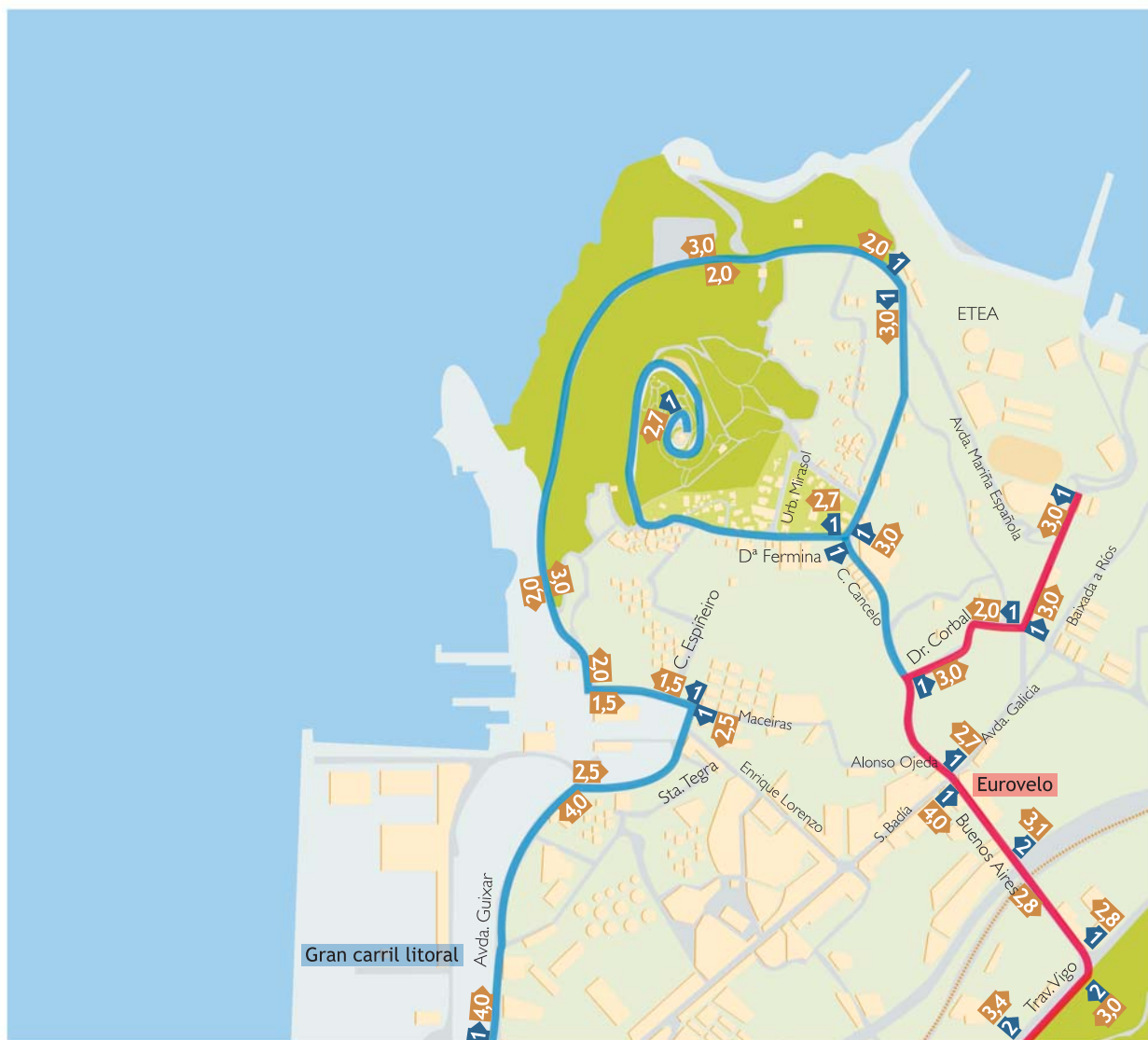


ZONA 3

Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

- Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
- Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
- Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
- Semáforo
- Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 01

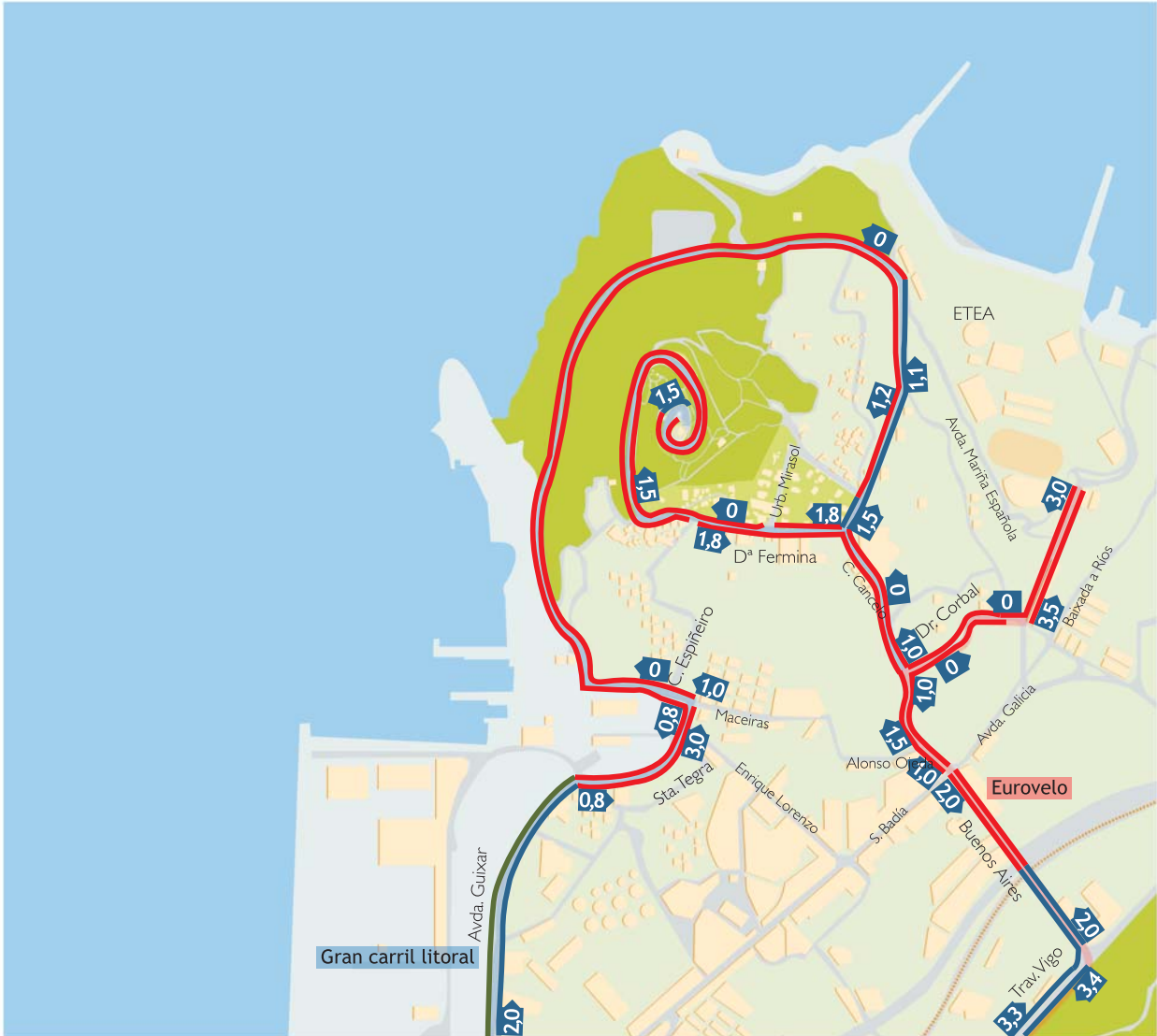


ZONA 3

Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

- Número de carriles / Número de carrís
- Anchura de cada carril (en metros)
- Anchura de carril bici

Zona 01



ZONA 3

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

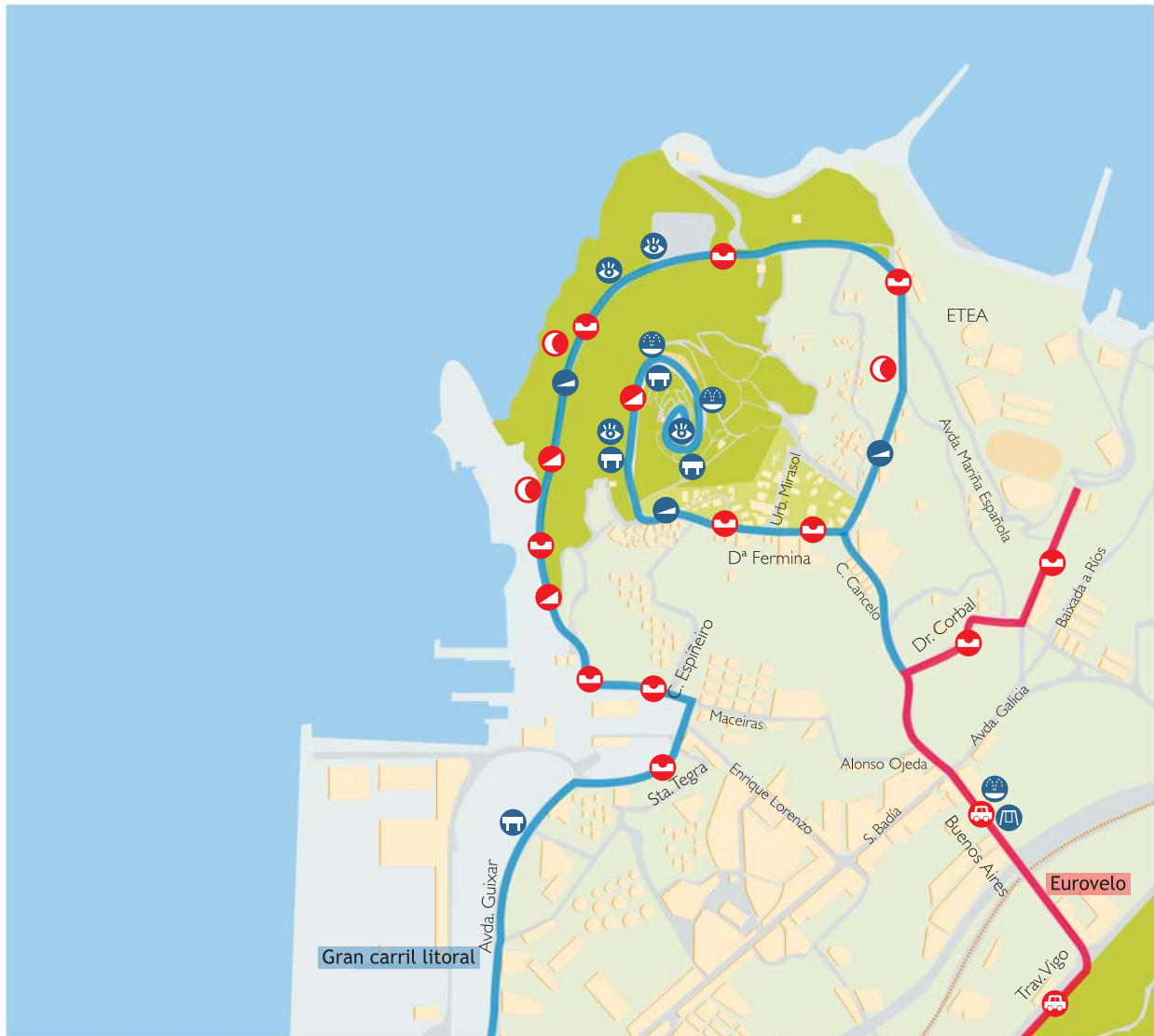
— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,5 5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)



Zona 01

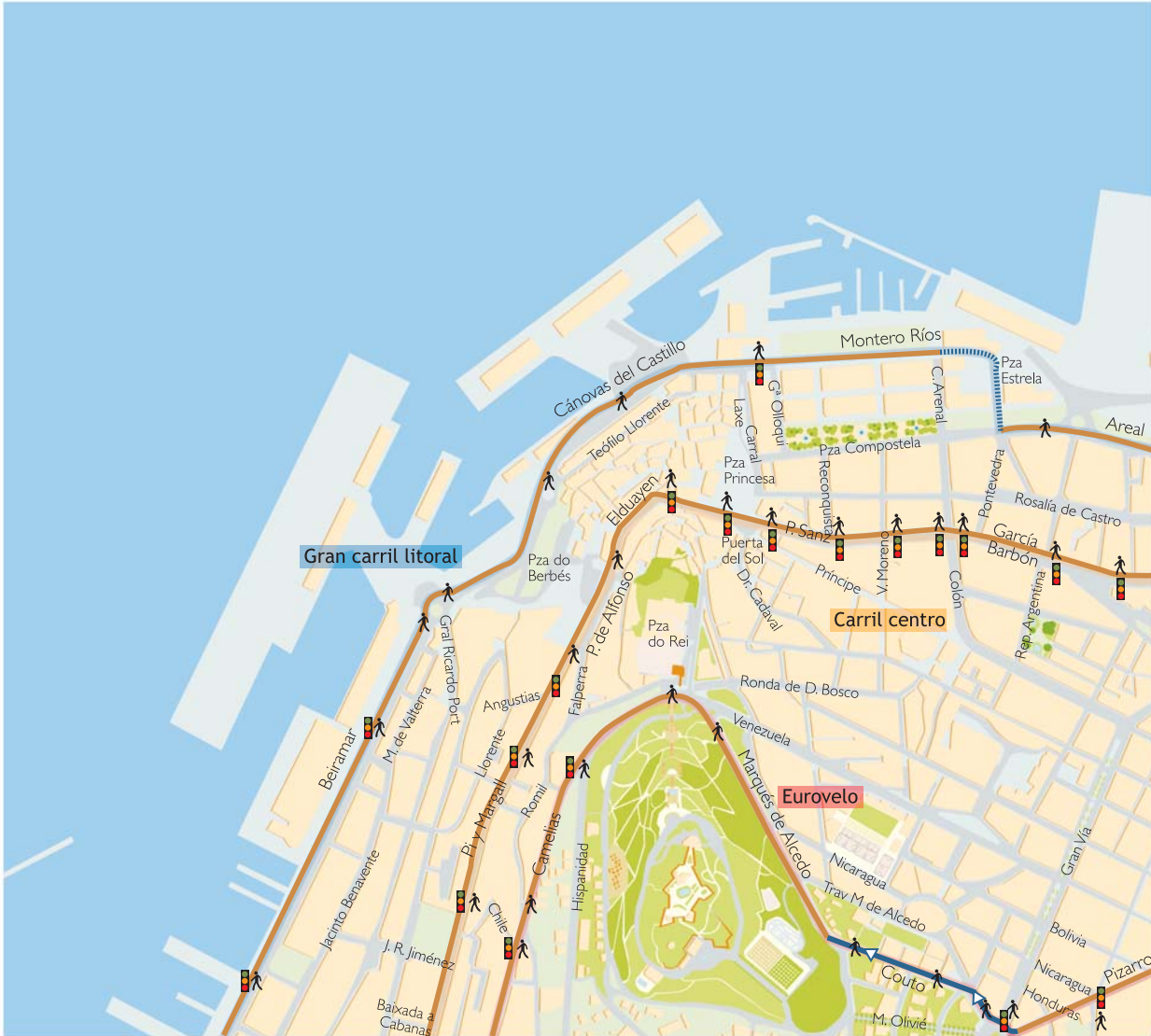


ZONA 3

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|---|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradoiros /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Bancos | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | | |

Zona 02



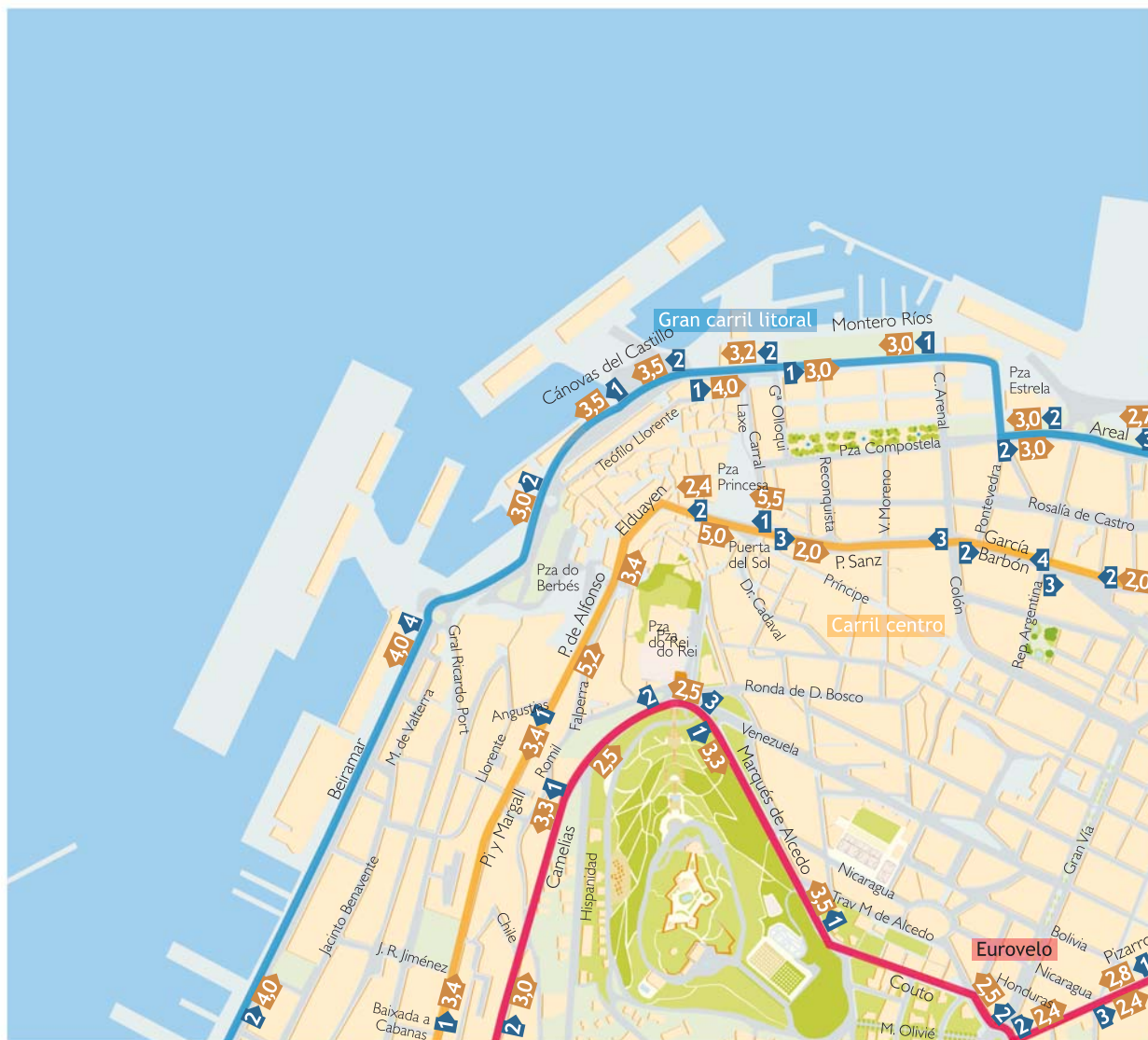
ZONA 3

ZONA 6

Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

- Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
- Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
- Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
- Semáforo
- Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 02

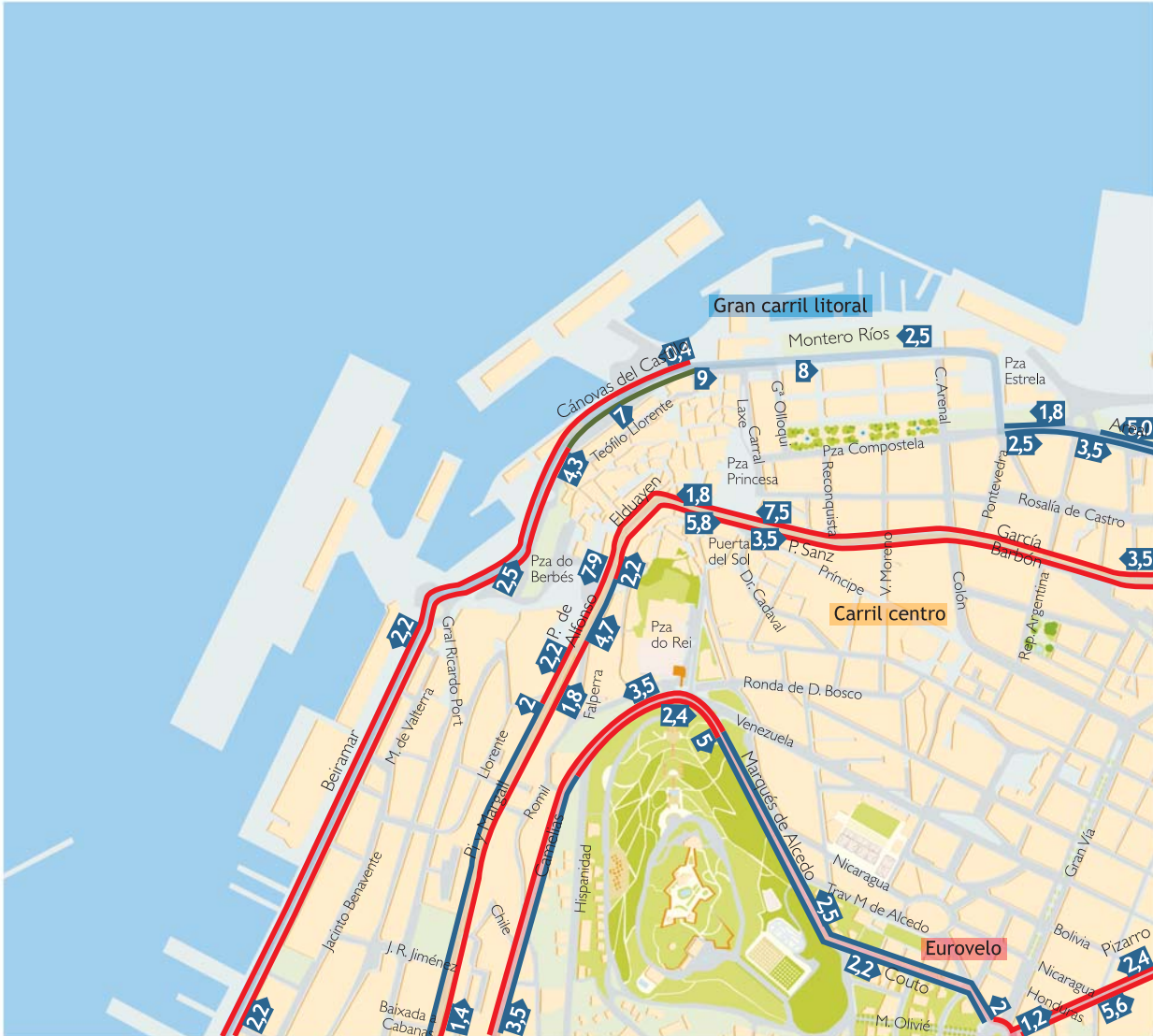


ZONA 6

Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

- 5 5 Número de carriles / Número de carrís
- 5,5 5,5 Anchura de cada carril (en metros)
- 5,5 5,5 Anchura de carril bici

Zona 02



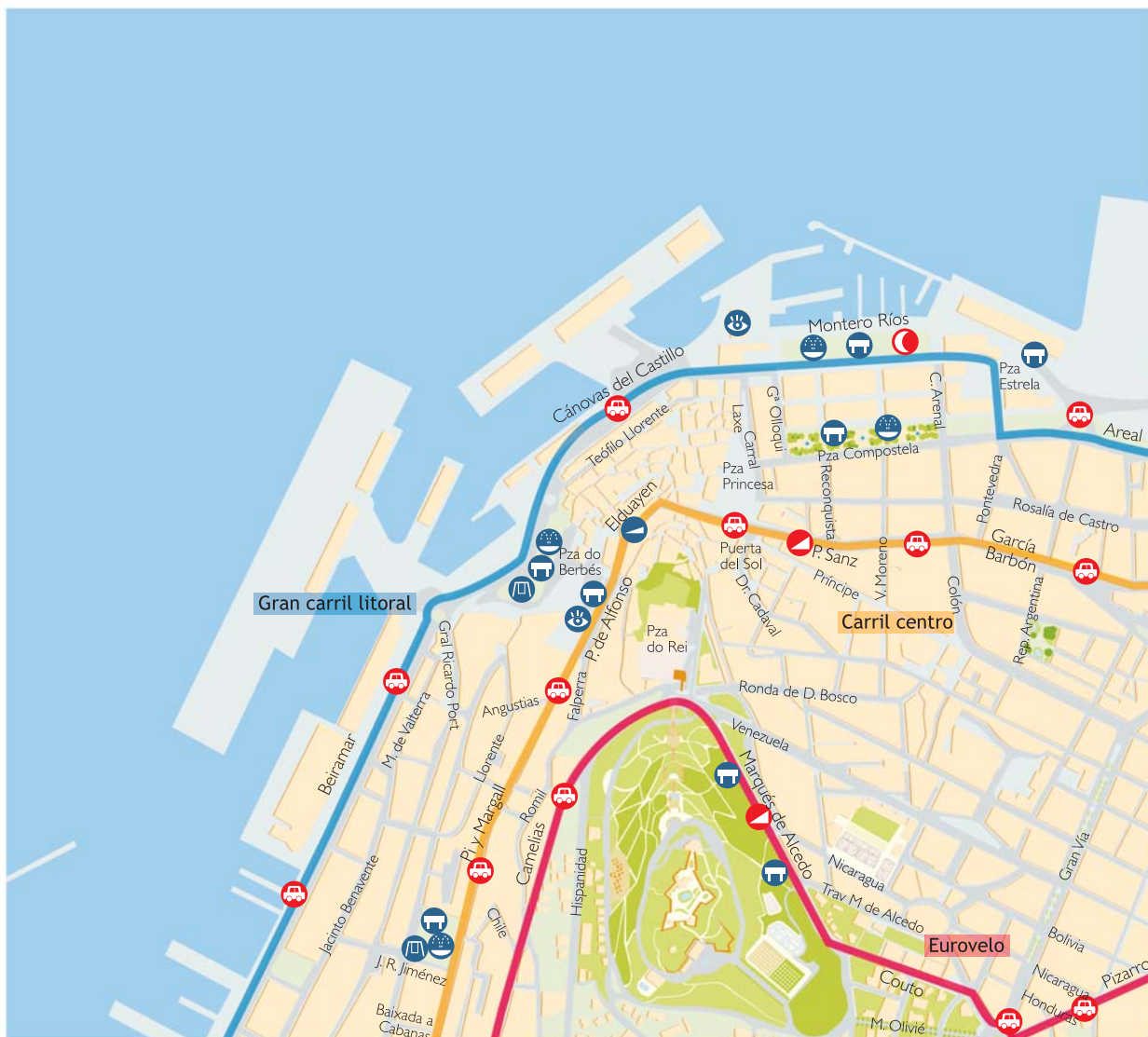
ZONA 6

ZONA 3

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

- Estacionamiento prohibido / Estacionamento prohibido
- Estacionamiento en línea / Estacionamento en liña
- Estacionamiento en batería / Estacionamento en batería
- 5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 02



ZONA 3

ZONA 6

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|---|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores / Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 03








1
ZONA

2
ZONA



ZONA
7

Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 03



Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

- 55 Número de carriles / Número de carrís
- 5,55,5 Anchura de cada carril (en metros)
- 5,5 5,5 Anchura de carril bici

Zona 03



Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 03



1
ZONA

2
ZONA

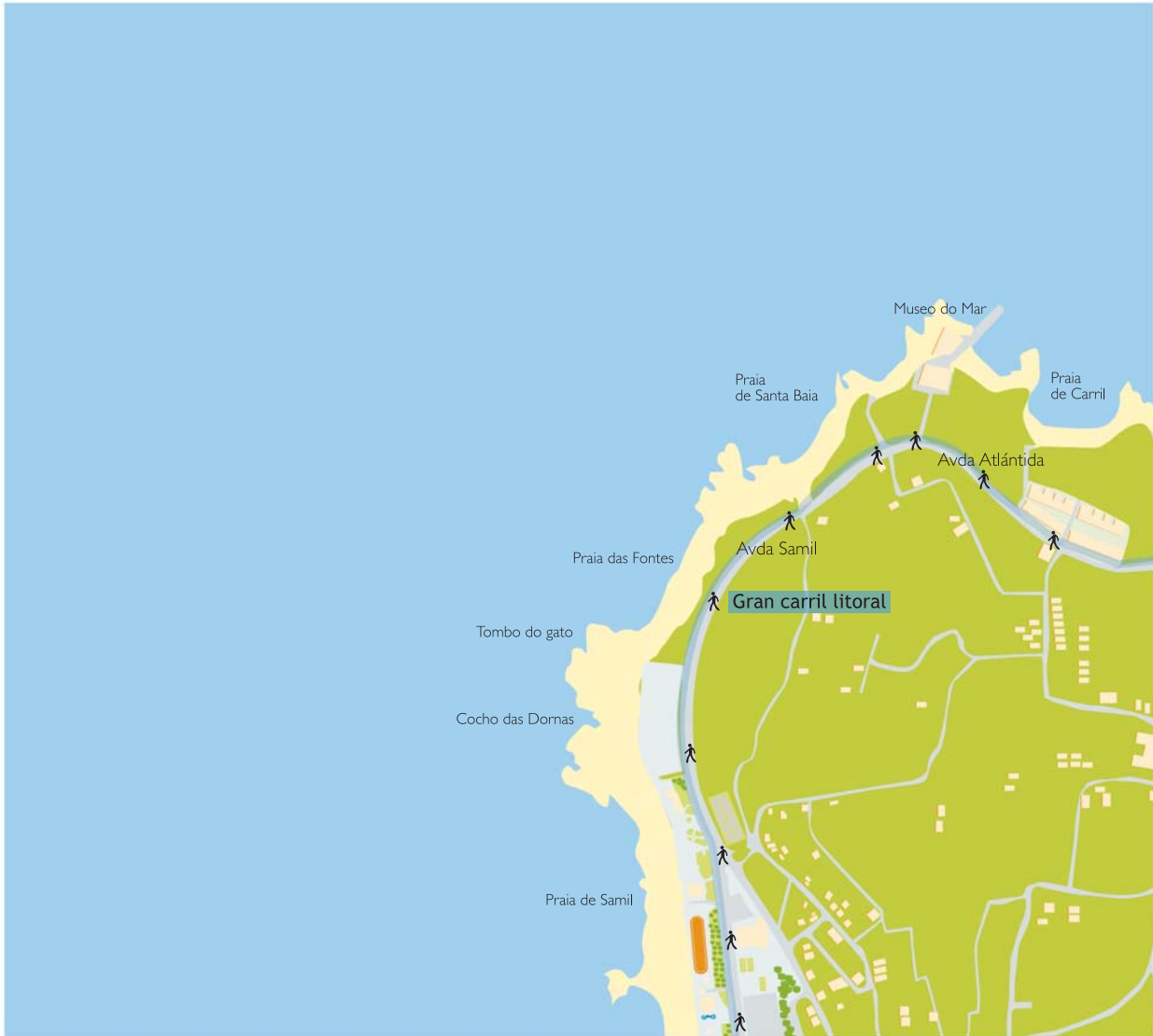


ZONA
7

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables






- | | | |
|----------------------|----------------|--|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 04

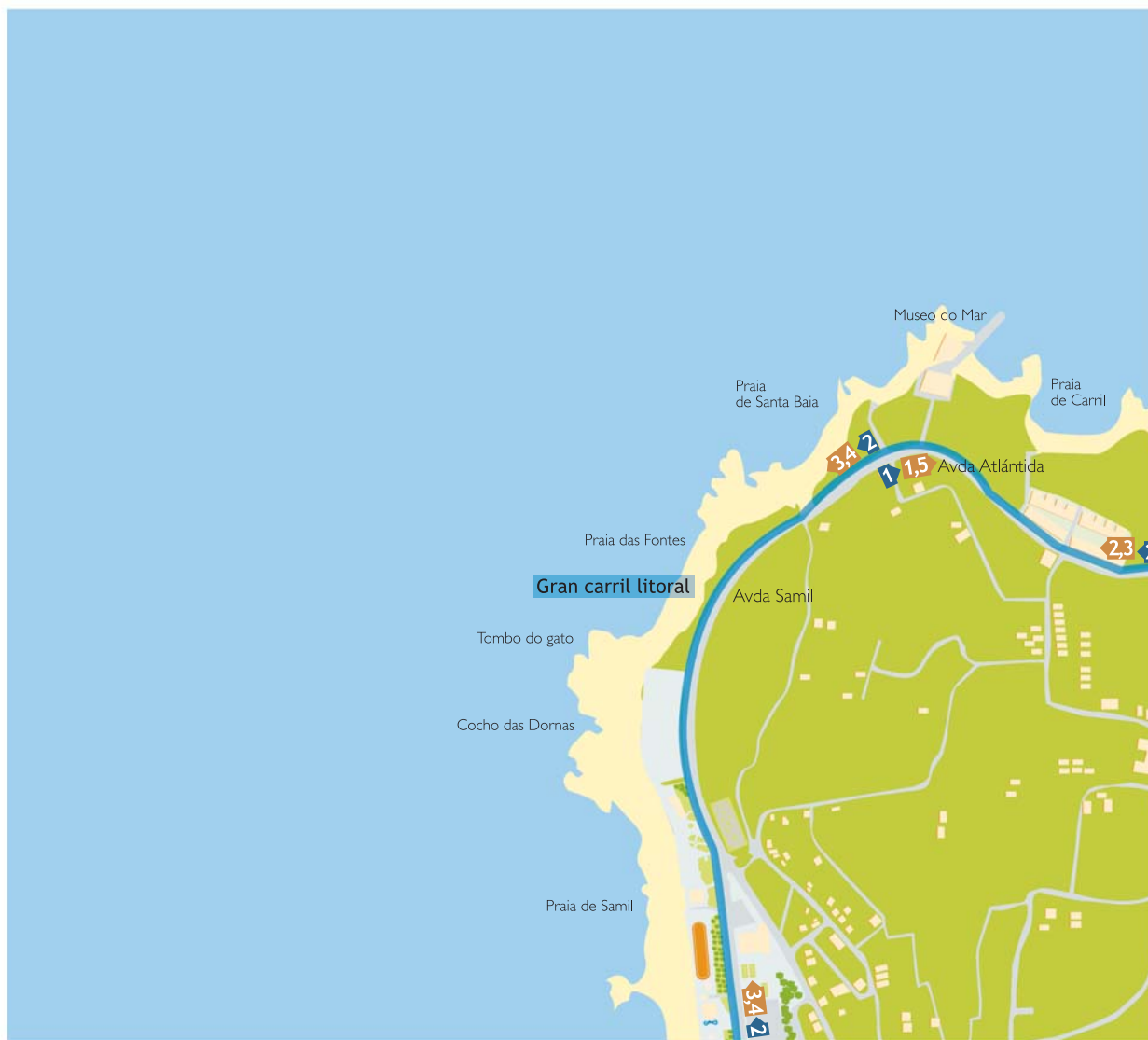


ZONA
8

Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 04



ZONA 8

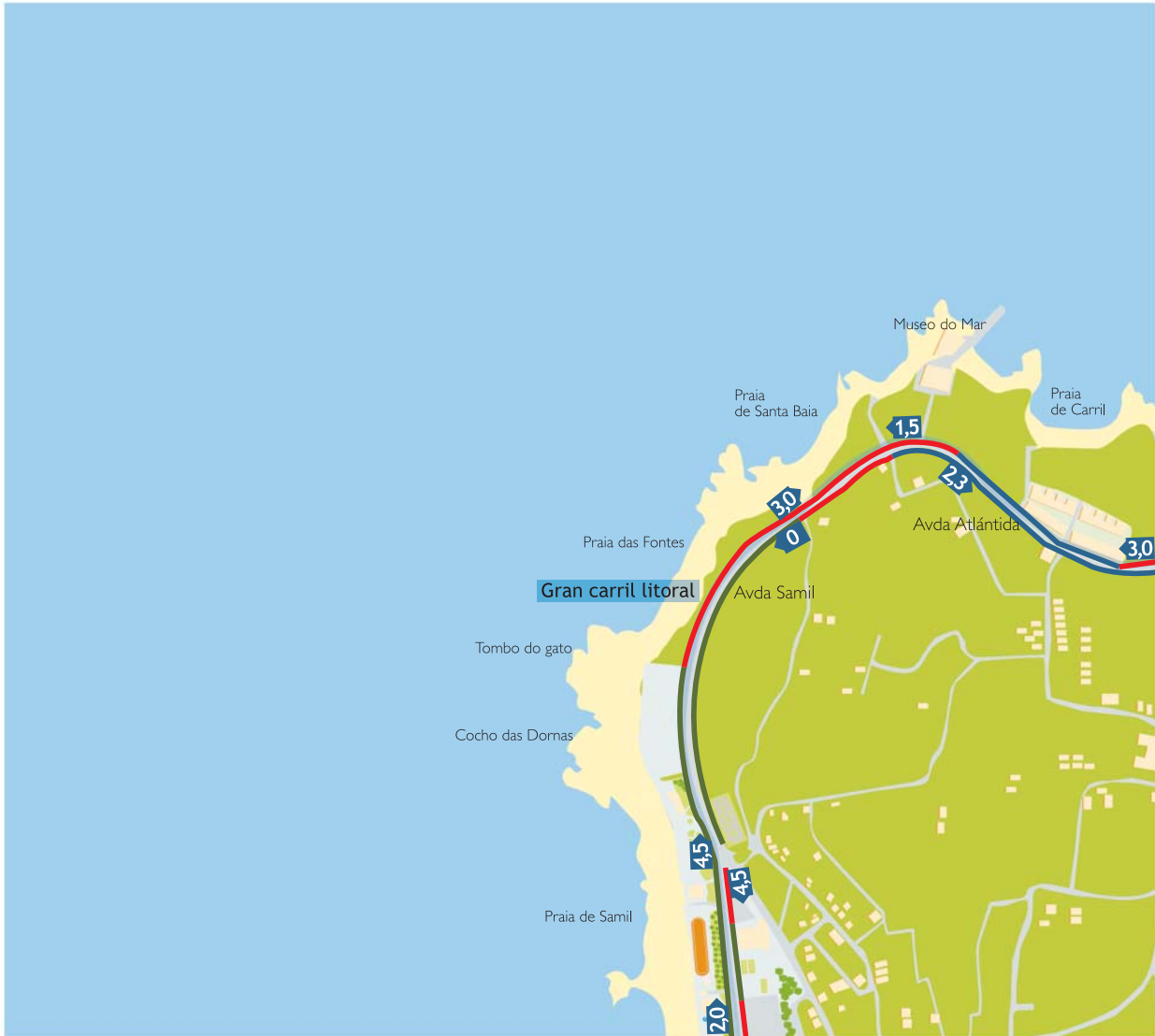
Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

55 Número de carriles / Número de carrís

5,5 5,5 Anchura de cada carril (en metros)

5,5 5,5 Anchura de carril bici

Zona 04



ZONA 8

ZONA 5

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

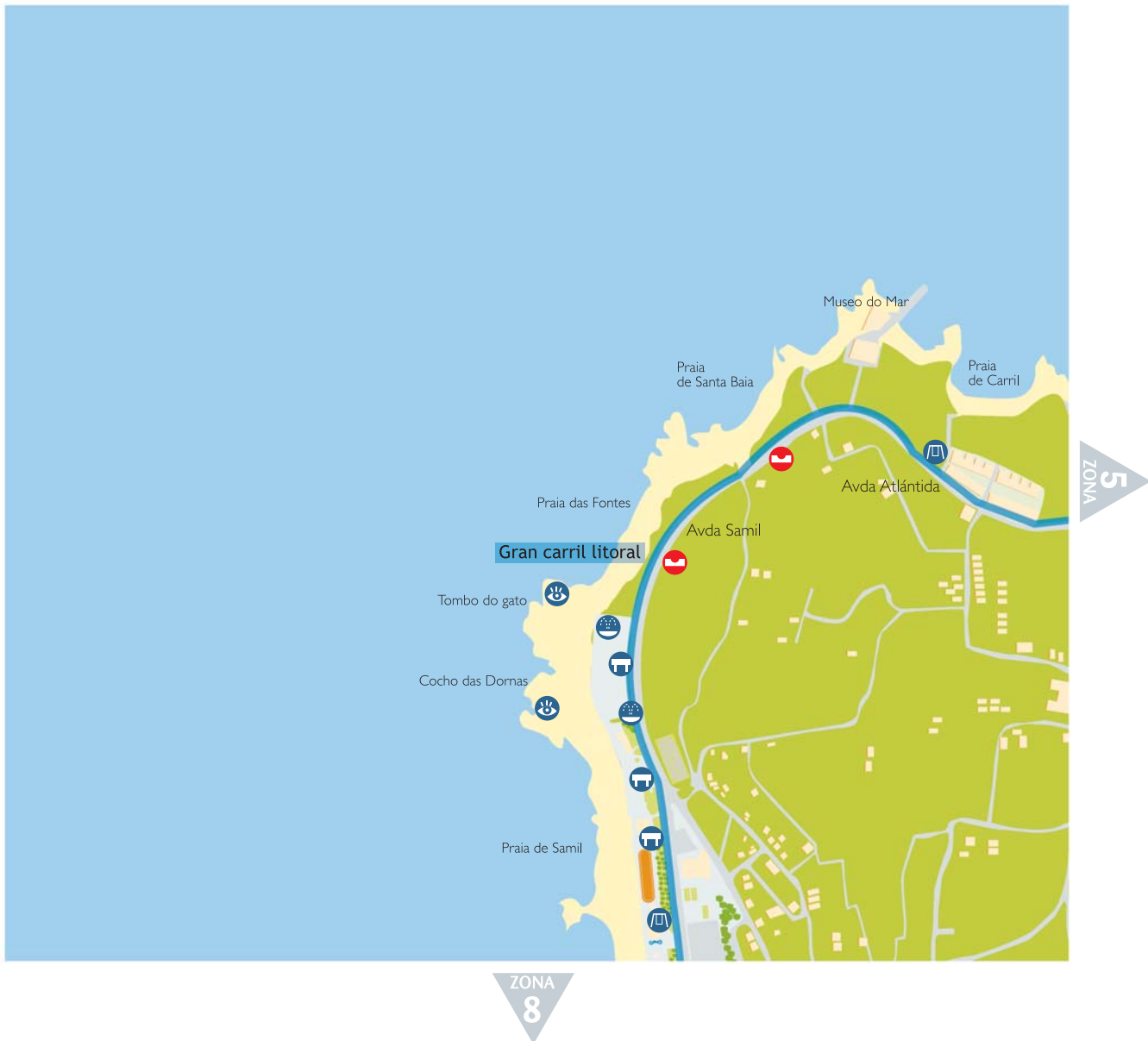
— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 04



Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|---|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores / Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 05



Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

- Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
- Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
- Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
- Semáforo
- Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 05



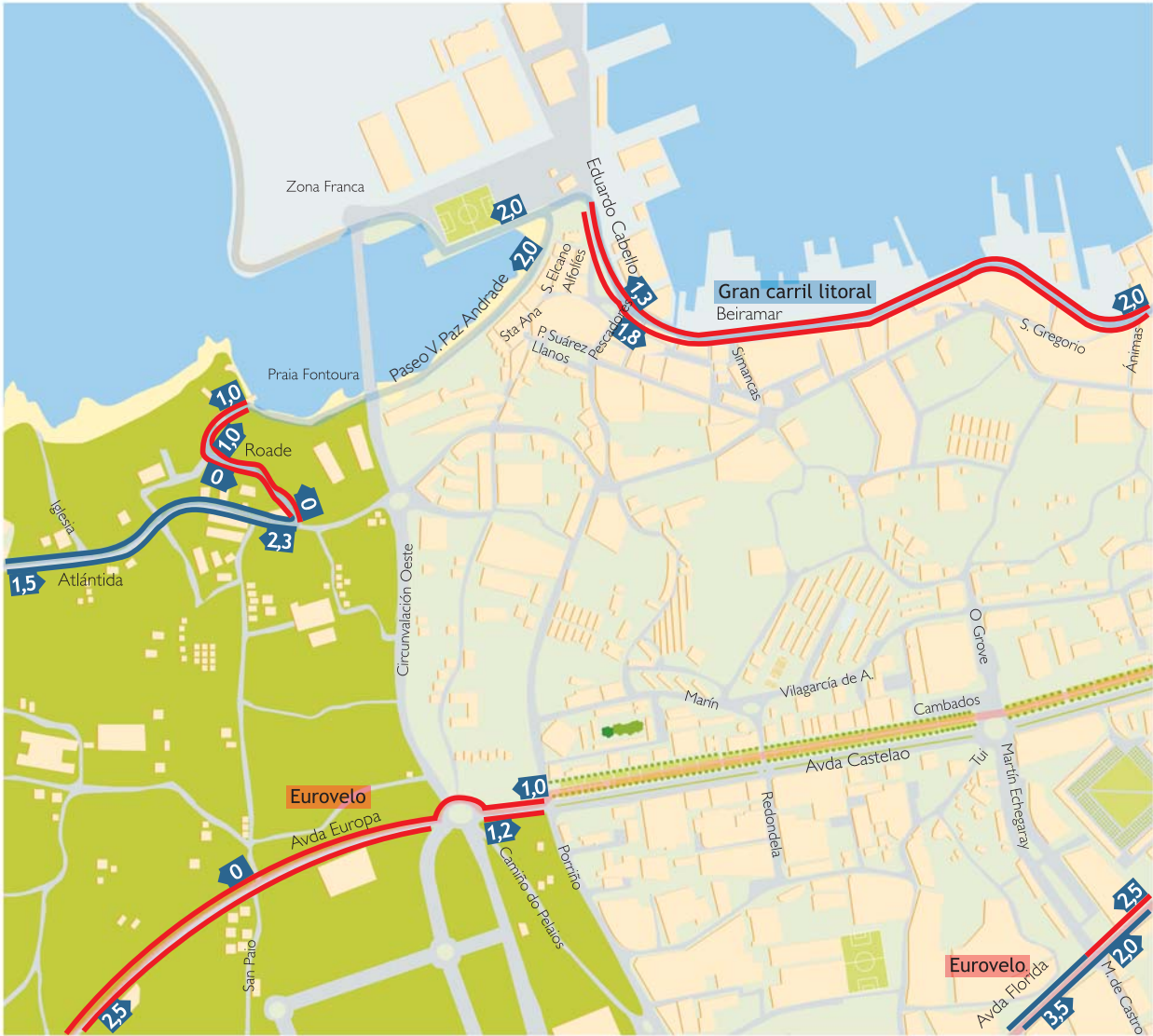
Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

55 Número de carriles / Número de carrís

5,5 5,5 Anchura de cada carril (en metros)

5,5 5,5 Anchura de carril bici

Zona 05



Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

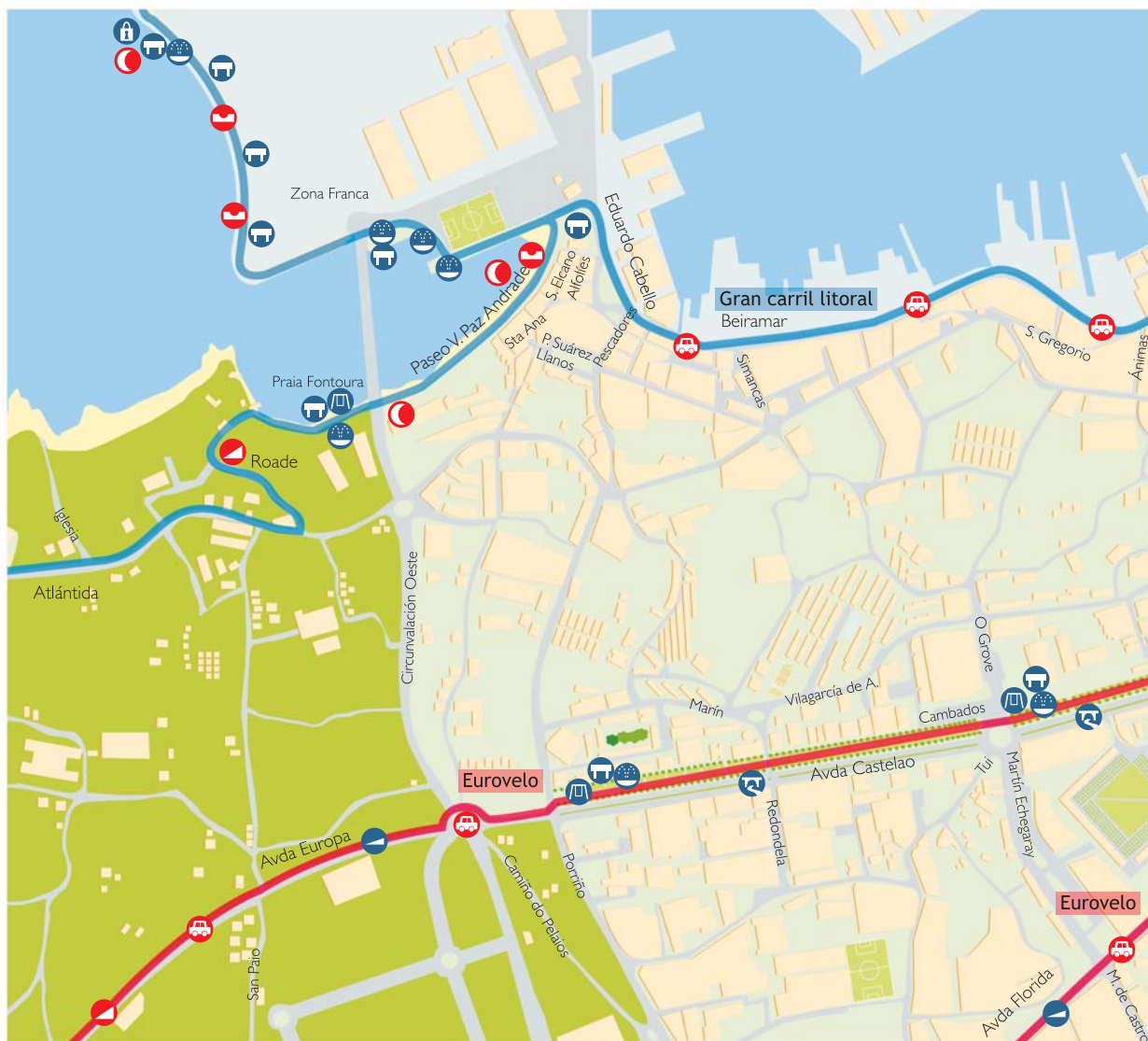
— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,55,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

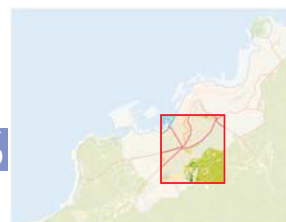
Zona 05



Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|--|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 06



2 ZONA



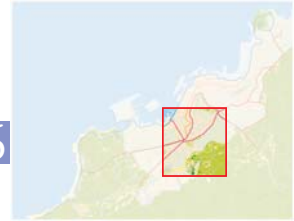
5 ZONA

7 ZONA

Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

- Número de carriles / Número de carrís
- Anchura de cada carril (en metros)
- Anchura de carril bici

Zona 06



2
ZONA



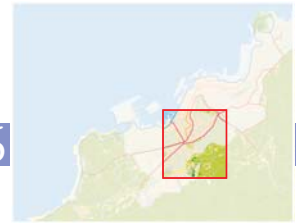
5
ZONA

7
ZONA

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

- Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido
- Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña
- Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería
- 5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 06



2 ZONA



5 ZONA

7 ZONA

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|--|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 07








3
ZONA



6
ZONA

Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 07



3
ZONA

6
ZONA



Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

Número de carriles / Número de carrís

Anchura de cada carril (en metros)

Anchura de carril bici

Zona 07



3
ZONA



6
ZONA

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 07



3
ZONA



6
ZONA

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|---|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradoiros /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 08








4
ZONA

6
ZONA



Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 08



4
ZONA



6
ZONA

Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

Número de carriles / Número de carrís

Anchura de cada carril (en metros)

Anchura de carril bici

Zona 08



4
ZONA



6
ZONA

Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

- Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido
- Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña
- Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,55,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)



Zona 08



4
ZONA



6
ZONA

Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|---|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores / Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |

Zona 09








5
ZONA

8
ZONA



Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Zona 09



5
ZONA

8
ZONA



Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

5 5 Número de carriles / Número de carrís

5,5 5,5 Anchura de cada carril (en metros)

5,5 5,5 Anchura de carril bici

Zona 09



5 ZONA

8 ZONA



Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña

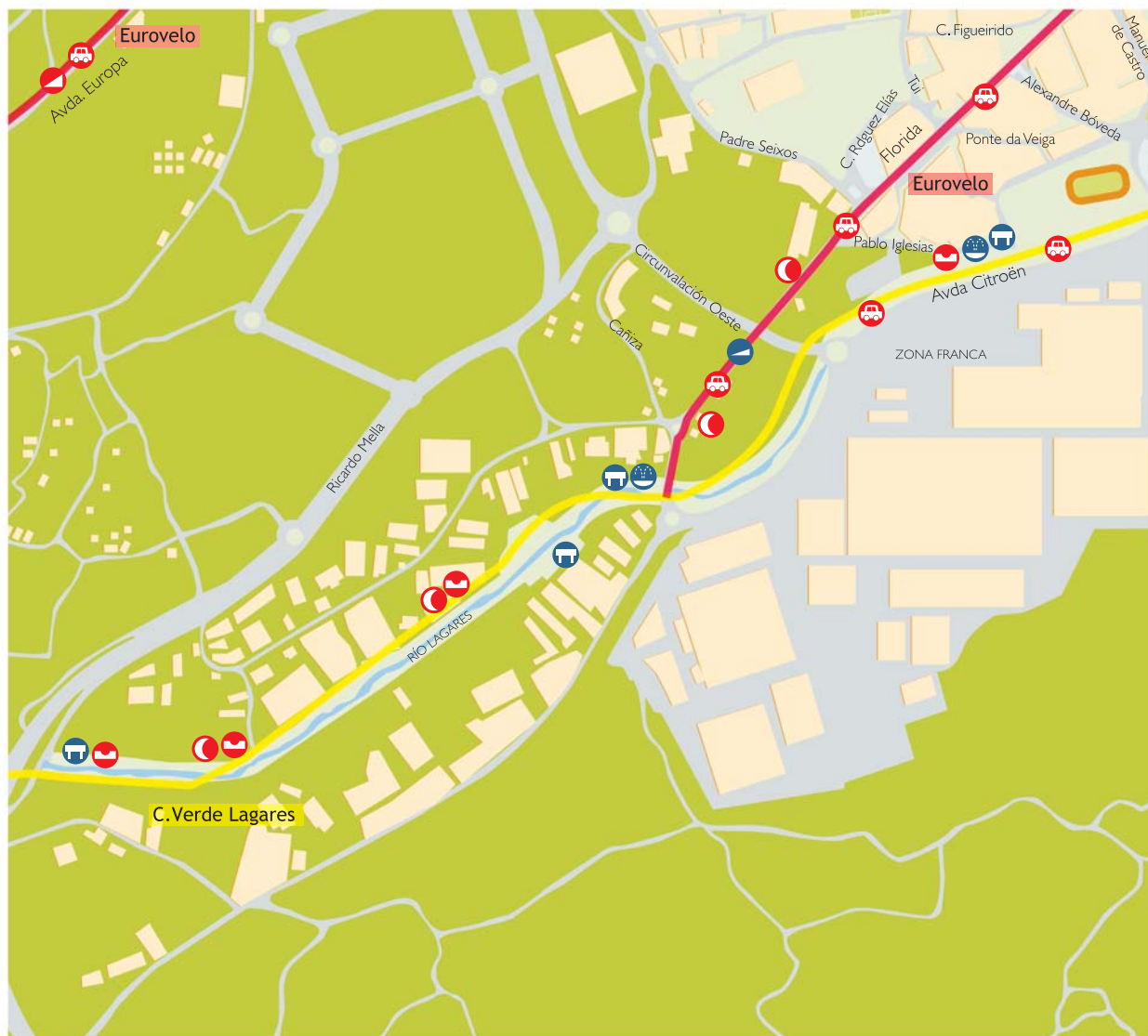
— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería

5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)

Zona 09



5
ZONA



8
ZONA






Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

- | | | |
|----------------------|----------------|--|
| Tráfico denso | Desnivel leve | Fuentes / Fontes |
| Zona mal iluminada | Puente / Ponte | Vistas o miradores /
Vistas ou miradoiros |
| Firme en mal estado | Zona de recreo | Amarre para bicis |
| Desnivel pronunciado | Bancos | |




Zona O Castro



Sentido de la circulación y paradas / Sentido da circulación e paradas

-  Circulación en doble sentido / Circulación en dobre sentido
-  Circulación en un solo sentido / Circulación nun só sentido
-  Recorrido fuera de la calzada / Percorrido fóra da calzada
-  Semáforo
-  Paso de peatones / Paso de peóns

Número y anchura de los carriles / Número e anchura dos carrís

-  Número de carriles / Número de carrís
-  Anchura de cada carril (en metros)
-  Anchura de carril bici

Zona O Castro



Estacionamiento y aceras / Estacionamiento e beirarrúas

— Estacionamiento prohibido / Estacionamiento prohibido

— Estacionamiento en línea / Estacionamiento en liña





— Estacionamiento en batería / Estacionamiento en batería





5,5 5,5 Anchura de las aceras (en metros) / Anchura das beirarrúas (en metros)




Zona O Castro



Otros aspectos relevantes / Outros aspectos salientables

-  Tráfico denso
-  Zona mal iluminada
-  Firme en mal estado
-  Desnivel pronunciado

-  Desnivel leve
-  Puente / Ponte
-  Zona de recreo
-  Bancos

-  Fuentes / Fontes
-  Vistas o miradores /
Vistas ou miradoiros
-  Amarre para bicis



Anexo:

Resumen valorativo sobre el nuevo Reglamento General de Circulación 2004 sobre la bicicleta.



Extracto y comentarios a cargo de la Asociación Amigos de la Bicicleta.
A Golpe de Pedal



- Introducción
- Conceptos generales

Vía urbana

Vía interurbana

Elementos de reducción de la velocidad

Señalización

Señales verticales

Semáforos

Marcas viales

Banderas

- Normas para ciclistas

Dónde circular

Circulación en paralelo y en grupo

Prioridad de paso para ciclistas

Adelantamiento

Giros

Cruces y rotondas

Paso por tramos estrechos

Transporte de niños/as en bicicleta

Carga de la bicicleta

Remolques y semirremolques

Velocidad

Alcohol, medicamentos y otras sustancias

Alumbrado y reflectantes

Casco

Marchas ciclistas y asimilables

Coche de apoyo

Portabicicletas en el coche

- Normas para ciclistas que lleven la bici de la mano, o sea, peatones
- Normas para conductores de otros vehículos en relación con los/as ciclistas

Al acercarse a ciclistas

Adelantamiento

Prioridad de paso

Cruces

Otras disposiciones

Introducción

Como norma general, las personas que conducen una bicicleta o la llevan de la mano deben atenerse a lo que establece el nuevo Reglamento General de Circulación (R. D. 1428/2003) en su conjunto. El extracto que hemos hecho de las 89 páginas que ocupa en el BOE (fecha 23-12-2003) tiene como objeto recoger únicamente aquellas disposiciones que establecen excepciones a la norma general para bicicletas o ciclos y/o las obligaciones del resto de usuarios/as de la vía respecto a los conductores y conductoras de bicicletas y ciclos o viceversa.

A partir de esta información, os explicamos en palabras claras y de manera exhaustiva lo que establece el Reglamento General de Circulación en torno a la bicicleta. En parte, son cambios importantes, en parte también se mantienen las normas de 1992, cuando se aprobó el antecesor del actual Reglamento. No siempre es fácil entender lo que quiere decir el texto articulado (Real Decreto 1428/2003) (^), a veces hasta se contradicen unos artículos con otros, y otras veces nos siguen dejando en una situación de desprotección e indefensión incomprensibles en el siglo XXI. Pero no queremos espantaros, también se pueden encontrar cosas muy útiles.

Conceptos generales

Vía urbana

Es cualquier calle, plaza, etc. dentro de la zona delimitada por las señales "Entrada a poblado" (placa rectangular con el nombre de la población) y "Fin de poblado" (la misma, con el nombre tachado), con excepción de las travesías señalizadas.

Vía interurbana

Es cualquier carretera, pista, vía verde o camino fuera de la zona delimitada por las señales "Entrada a poblado" y "Fin de población".

(Estos dos conceptos nos afectan especialmente para lo del giro a la izquierda, el adelantamiento, el casco y los remolques.)

Elementos de reducción de la velocidad

Los "lomos de burro" en los pasos de peatones, así como las bandas de reducción de la velocidad deben garantizar la seguridad vial de los/as ciclistas. (Es un requisito a las autoridades, especialmente las municipales.)

Señalización

Señales verticales



La señal redonda azul con la silueta blanca de una bicicleta en medio señala una vía ciclista, obligando a los/as ciclistas a usar esta vía y prohibiéndola a todos los demás vehículos. Es decir que en los carriles bici que lleven esta señal ya no pueden circular ciclomotores. No hay que confundirla con otras dos señales similares, que obligan, en las mismas condiciones de exclusión de otros vehículos, a motos (silueta de un motorista con casco integral) o a ciclomotores (silueta de un ciclomotor; para quienes no tengan la vista afinada, la bicicleta tiene barra horizontal y el ciclomotor no).



Cuando la señal aparece tachada, indica el final de la vía exclusiva para ciclistas.



De color verde, rectangular y con la silueta blanca de una bicicleta, tenemos una nueva señal para ciclistas, que indica que se trata de una senda ciclable o vía para peatones y ciclistas segregada del tráfico motorizado, por ejemplo en parques o bosques. Es decir, el peligro no son los coches, el peligro lo podemos causar los/as ciclistas a los/as peatones. ¡Paciencia y buen rollo!



Un carril bici en una calzada con varios carriles (técnicamente se trata de una vía ciclista separada, adosada a la calzada) queda señalizado con el símbolo de una bicicleta sobre la flecha del carril correspondiente. En el catálogo de señales aparece la señal azul redonda que obliga a ciclistas y excluye los otros vehículos de este carril.



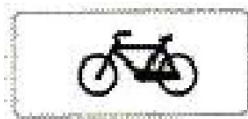
Si aparece la señal de vía ciclista o senda ciclable dentro de un panel que señala una dirección y una distancia, nos indica la distancia que queda para llegar a esta vía ciclista (sólo para ciclistas) o senda ciclable (para ciclistas y peatones).



Un triángulo blanco con borde rojo, y dentro la silueta de un ciclista, llama la atención sobre un paso para ciclistas o la probabilidad de encontrarse con ciclistas en la calzada.



Una señal circular con borde rojo y la silueta de una bicicleta sobre fondo blanco indica que se prohíbe el acceso a bicicletas y otros ciclos. No hay que confundirla con otras dos similares, que prohíben el acceso a motos (silueta de un motorista con casco integral) o a ciclomotores (silueta de un ciclomotor; para quienes no tengan la vista afinada, la bicicleta tiene barra horizontal y el ciclomotor no).



Si, debajo de una señal de tráfico, hay un panel complementario rectangular, blanco y con la silueta negra de una bicicleta, quiere decir que esta señal solamente se aplica a los/as ciclistas.



La señal para indicar las autovías (con normas de uso especiales para ciclistas, véase más adelante) se explica por sí sola al llevar la inscripción "Autovía". Pero además hay otra señal nueva, también azul y rectangular, con la silueta blanca de un coche, que indica que se trata de una vía reservada a los automóviles, y prohibida, por tanto, a las bicicletas.



La señal de "Túnel", que nos afecta para lo del alumbrado de la bicicleta, también es fácil de reconocer. Muestra la boca de un túnel y su longitud.

Semáforos

Los semáforos para ciclistas (con la silueta de la bicicleta) se refieren no solamente a bicicletas y otros ciclos, sino también a ciclomotores. (Un despiste del Reglamento, porque los ciclomotores ya no pueden ir por el carril bici. Este detalle, como muchos otros, puede llegar a ser importante en caso de un accidente, cuando las compañías de seguros intentan minimizar su desembolso, culpando al/a la ciclista.)

Si existe un carril bus que también está autorizado para bicicletas (algo utópico todavía, pero que puede llegar a ser tan real como en otros países), los vehículos que circulan por este carril pueden tener un semáforo específico por el que se rigen, con una franja blanca iluminada.

La franja horizontal equivale al semáforo rojo.

La franja vertical equivale al semáforo verde para seguir recto.

Una franja en diagonal da el paso libre hacia el lado que indica, derecha o izquierda.

Cuando una de las franjas está intermitente, equivale a un semáforo en ámbar no intermitente; o sea, no se puede pasar.

Marcas viales

Las marcas viales del paso ciclista no son nuevas. Se trata de una doble fila de cuadrados blancos que atraviesa la calle o carretera. (Los cuadrados que señalizan el paso de peatones son más grandes.) En los pasos para ciclistas, éstos/as tienen la prioridad (a no ser que haya señales de tráfico o semáforos que indiquen lo contrario).



Para señalar sobre el pavimento una vía ciclista o senda ciclable, se utiliza una plantilla con la silueta de una bicicleta en perspectiva, de color blanco.

A partir de ahora, los ayuntamientos también pueden incluir oficialmente la bicicleta en los carriles reservados para autobuses y taxis, mediante la correspondiente inscripción en el carril (por ejemplo: SOLO BUS TAXI BICI).

Las zonas de exclusión de vehículos en la vía, o sea el cebreado enmarcado en un borde, no se aplican a los/as ciclistas y a otros vehículos obligados a circular por el arcén. Esto nos permite mantener una trayectoria recta (y más protegida) en las zonas de cruces y desviaciones en carretera.

Banderas

Se institucionaliza la bandera roja y bandera verde para cerrar la carretera al tráfico de otros vehículos, por ejemplo en el caso de una marcha ciclista. Pero estas banderas no las puede llevar cualquiera, sino los agentes de tráfico que acompañan la marcha.

La bandera amarilla, por el contrario, que indica a los otros conductores y conductoras que han de ir con especial atención, también las puede llevar el servicio de orden de las marchas ciclistas y otras actividades en la vía pública.

Normas para ciclistas

Dónde circular

Si no hay carril bici u otra vía ciclista, debemos usar el arcén de las carreteras, pero sin exagerar: el arcén ha de ser transitable y suficiente para la circulación de bicicletas. (Una banda de un palmo de ancho, evidentemente, no lo es. Ni lo es un arcén lleno de obstáculos, vidrios, con el asfalto en mal estado, etc.) En caso contrario, usaremos la parte imprescindible de la carretera (atendiendo a los criterios que marcan nuestra propia seguridad), excepto en autovía, donde nos tenemos que ceñir siempre al arcén.

No obstante, ahora tenemos derecho (excepto en autovía) a usar la parte del carril derecho que necesitemos para realizar con más seguridad y estabilidad una bajada con curvas. (Es el comienzo del derecho a existir en la vía pública.)

El Reglamento General de Circulación prohíbe la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales. Esto parece estar en contradicción con la práctica de muchos municipios de admitir ciclistas en estas zonas, incluso pintando carriles bici sobre la acera.

No podemos utilizar los carriles para vehículos de alta ocupación (VAO) que se vayan creando.

Está prohibido ir en bicicleta por autopista.

En autovía (señalizada como tal), solamente pueden ir ciclistas mayores de 14 años, y siempre por el arcén.

Si las autoridades prohíben la circulación de bicicletas en un tramo de autovía, tienen que informar del itinerario alternativo.

Circulación en paralelo y en grupo

Se permite la circulación de dos bicicletas en paralelo, pero hay que ponerse en fila india en los tramos sin visibilidad (curvas, cambios de rasante, niebla, etc.). De este modo, el gobierno pretende paliar los efectos de posibles atropellos a ciclistas, causados por automóviles que no van a la velocidad adecuada para las condiciones de falta de visibilidad. (Contrariamente a lo que creen algunas personas, pedalear dos ciclistas en paralelo es mucho más seguro que ir en fila india. La explicación es fácil: Si van dos ciclistas en paralelo, el/la de la derecha queda más protegido/a, y además, los dos juntos forman un volumen, un "bulto" que entra en el campo visual de los/as conductores/as con mucha más facilidad que un solo ciclista, que demasiado a menudo "se pierde de vista" y no queda registrado conscientemente. La vieja excusa del "no le he visto" tiene su grano de verdad.)

También podemos circular en un grupo compacto, igualmente en fila de a dos, pero con cuidado para no hacer caer a los compañeros y compañeras.

Interpretamos que la obligación de los/as ciclistas de ponerse en fila de uno no solamente en los tramos sin visibilidad, sino también "cuando formen aglomeraciones de tráfico", solamente es aplicable a los grupos muy numerosos de ciclistas, porque dos o unos pocos ciclistas difícilmente formarán una aglomeración de tráfico. Aunque tampoco resuelve nada que un gran número de ciclistas circulen en fila india. Los automóviles que no pueden adelantar en condiciones de seguridad (véase "Adelantamiento" en el apartado de normas para conductores de otros vehículos) a estos ciclistas en fila de a dos, tampoco podrán adelantar reglamentariamente a los ciclistas en fila india. Y por si aún queda alguna duda sobre las prioridades en la circulación: las infracciones a las normas sobre adelantamiento están tipificadas siempre como graves, mientras que el hecho de no ponerse en fila india cuando lo exigiría el Reglamento supone una infracción leve.

Prioridad de paso para ciclistas

La bicicleta tiene prioridad de paso frente a los vehículos de motor cuando circula por un carril bici, un paso para ciclistas o un arcén señalizado.

La bicicleta también tiene prioridad de paso frente a los vehículos de motor que giren en un cruce. En otras palabras, no se puede cortar el paso a los/as ciclistas. Según el texto del Reglamento, también tendríamos prioridad de paso si nos acercamos al cruce por la izquierda o por una vía no prioritaria. (Pero quizás sea mejor no insistir en este derecho. Si de una vez para todas quedara claro que la bicicleta es un vehículo con el mismo derecho de seguir su trayectoria recta que cualquier otro, nos ahorraríamos estas ambigüedades que no hacen más que generar inseguridad.)

Y cuando circulamos en grupo, la prioridad de paso del primer ciclista en un cruce o una rotonda se aplica por extensión también al resto del grupo, como si fuera un solo vehículo.

En los demás casos, hay que respetar las normas generales de prioridad de paso.

(Ojo: se le escapó al legislador que un ciclomotor no es ni asimilable a una bicicleta ni es un vehículo de motor. Por tanto, deberíamos ceder el paso a estos vehículos mientras que tenemos prioridad de paso sobre las motos, que sí son vehículos de motor. Pero, ¿a qué distancia se distingue un ciclomotor de una motocicleta, para tomar la decisión correcta? Ésta es solo una de las muchas incongruencias del Reglamento que nos dejan desamparados/as.)

Adelantamiento

Los componentes de un grupo de ciclistas pueden avanzarse unos a otros sin que esto constituya un adelantamiento en el sentido del Reglamento General de Circulación.

Un grupo de ciclistas o dos circulando en paralelo no están obligados a romper en fila de a uno cuando un coche adelanta en sentido contrario sino, todo al contrario, ahora es el automovilista quien tiene que ajustar su maniobra a la presencia de ciclistas (véase "Adelantamiento" en el apartado de normas para conductores de otros vehículos).

Para adelantar otro vehículo en carretera, la bicicleta debe dejar un espacio lateral de 1,5 m. (Para adaptarnos a esta norma sin crear innecesariamente situaciones de peligro, podemos optar por formar temporalmente un grupo con otro/a ciclista o ciclistas que van a menor velocidad, con lo cual no estamos obligados/as a salir del arcén (si existe y es ancho) ni ponernos en medio de la calzada, con el peligro que puede conllevar. ¿Cómo formamos parte temporalmente de un grupo? Por ejemplo, decir "Hola, qué tal" y esperar la respuesta, y seguir adelante.)

Giros

Los giros y los desplazamientos laterales a otro carril se deben indicar con suficiente antelación. En el caso de las bicicletas, no es necesario que se señalice hasta que termine la maniobra (porque podemos necesitar las dos manos en el manillar).

Para indicar un giro o un cambio de carril, utilizamos el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario. (En otras palabras, para girar a la derecha podemos estirar el brazo derecho y aumentar así nuestra visibilidad, aunque en los cursillos y las guías oficiales insistan en hacer levantar el brazo izquierdo.)

Para girar a la izquierda, en zona urbana, por fin se vuelve a permitir oficialmente que hagamos la maniobra como cualquier otro vehículo, sin tener la obligación de apartarnos a la derecha. Fuera de las poblaciones, hay que esperarse arrimados/as a la derecha y cruzar cuando se pueda, excepto si existe un carril para el giro a la izquierda.

Cruces y rotondas

La prohibición de entrar en un cruce si el vehículo puede quedar "atrapado" en él e impedir la circulación transversal se extiende también a los pasos para ciclistas. Es decir, los/as automovilistas no deben bloquear un paso ciclista en un atasco, pero nosotros/as tampoco.

Paso por tramos estrechos

Donde el cruce de dos vehículos no es posible, la bicicleta y los otros vehículos de dos ruedas siempre tienen que ceder la preferencia a todos los demás, a no ser que una persona autorizada (agente de la autoridad, personal de obras o de acompañamiento de transportes especiales) ordene otra cosa.

Transporte de niños/as en bicicleta

Por fin está legalmente permitido llevar a un niño o niña de hasta siete años en una silla adicional en la bicicleta. La silla tiene que ser homologada, y la persona que conduce, mayor de edad.

Carga de la bicicleta

Podemos llevar objetos que no sobresalgan por delante de la bicicleta, ni más de 25 cm por detrás; y medio metro a cada lado. (No hay limitación en cuanto a altura.)

Remolques y semirremolques

A partir de ahora, las bicicletas pueden llevar remolques y semirremolques ligeros, hasta la mitad de lo que pesa la bicicleta en vacío. Pero no se puede llevar el carrito por la noche. Ni tampoco transportar personas con él, aunque sean bebés. En todo caso, las ordenanzas municipales pueden modificar estas normas. (Hay que pedirlo, porque muchas veces se mantiene una prohibición por inercia.)

Velocidad

La velocidad máxima de la bicicleta, que antes estaba fijada en 40 km/h y ahora, en 45 km/h, ha quedado anulada en la práctica, porque se puede superar esta velocidad si la vía lo permite (y las señales de tráfico no lo prohíben).

Alcohol, medicamentos y otras sustancias

Si bebes, no circules. Ni en bicicleta. La legislación española de tráfico no prevé ninguna distinción según el tipo de vehículo, ni multas escalonadas.

De manera análoga, se aplican a todos los conductores y conductoras los mismos procedimientos - y las mismas sanciones - en cuanto a la detección de estupefacientes, medicamentos u otras sustancias que puedan afectar el comportamiento.

(No es cierto que, antes, los ciclistas borrachos andaban impunes; como conductores de un vehículo - la bicicleta - estaban ya

sometidos a la misma norma, sin necesidad de cambiar la ley o el reglamento.)

Alumbrado y reflectantes

El catadióptrico rojo trasero es obligatorio a todas horas, mientras que los reflectantes amarillos en ruedas y pedales son opcionales.

Las bicicletas tienen que llevar encendidas la luz de posición delantera (blanca) y trasera (roja), si circulan entre el ocaso y la salida del sol o en tramos afectados por la señal "Túnel". (Ahora bien, si tenemos luz de dinamo - la única homologada en España - y nos paramos en un cruce, nos quedamos sin luz aunque no hayamos apagado el alumbrado. Cosas de los legisladores...)

En las vías interurbanas, además del alumbrado hay que llevar colocada "alguna prenda reflectante" que permita distinguirnos a 150 metros (más o menos la distancia que alumbran los faros de largo alcance de los coches). No necesariamente ha de ser un chaleco como para los automovilistas, también puede ser un cinturón, cintas para recoger los pantalones, una mochila o una chaqueta con elementos reflectantes, etc.

(Contrariamente a lo que opina el legislador, creemos que es mucho más eficaz, viable y seguro poner elementos reflectantes a la bicicleta, por ejemplo en los pedales, el guardabarros o la horquilla trasera, en vez de obligarnos a llevar una prenda especial por si se hace de noche o por si las autoridades nos desvían por un tramo con túnel.)

Casco

En las vías interurbanas, hay que utilizar un casco homologado o certificado para ir en bicicleta. Si llevamos una criatura en la sillita, ésta también tiene que ir con casco. Por ahora, las únicas excepciones de esta obligación son un tanto arbitrarias y de difícil justificación en caso de discrepar de la opinión del agente de tráfico: subidas largas ("rampas ascendentes prolongadas" las llama el Reglamento), "condiciones extremas de calor" (sin especificar tampoco si la calor puede ser interna, o sea, de nuestro cuerpo, o externa), participar en competiciones, ser ciclista profesional en entrenamiento o competición.

También exige un certificado médico oficial, el único concepto claro en este contexto (se tiene o no se tiene certificado). Pero tampoco es fácil obtenerlo.

Este certificado médico (español) de exención de utilizar casco para ciclistas debe serlo "por razones médicas graves", y

ha de cumplir una serie de requisitos que el Reglamento especifica así: "Este certificado deberá expresar su período de validez y estar firmado por un facultativo colegiado en ejercicio. Deberá, además, llevar o incorporar el símbolo establecido por la normativa vigente." Es un impreso que hay que comprar y llevar al médico.

Hay que llevar consigo el certificado médico de exención, y enseñarlo cuando lo pida el agente de tráfico.

En cualquier caso, y puesto que somos europeos/as, el Reglamento también establece que "Todo certificado de este tipo expedido por la autoridad competente de un Estado miembro de la Unión Europea será válido en España acompañado de su traducción oficial."

Marchas ciclistas y asimilables

Cuando haya más de 50 participantes en una actividad ciclista organizada, con fines deportivos, turísticos o culturales (marcha, viaje, excursión, matinal bici-fotográfica etc.), incluidas las urbanas, la organización ha de cumplir un reglamento específico que incluye todo tipo de autorizaciones e informes. (Las concentraciones - sin ejercicio físico - y los fines religiosos, reivindicativos, económicos, humanitarios, políticos, etc. de las actividades ciclistas organizadas no son objeto de esta reglamentación.)

Coche de apoyo

Los coches de apoyo de ciclistas deben ir señalizados con una señal específica (V-22), que indica esta condición.

En las mismas condiciones que las bicicletas (véase el apartado "Dónde hay que circular"), los coches de apoyo también irán por el arcén, porque van a velocidad muy lenta para un coche.

Portabicicletas en el coche

Se autorizan determinados modelos de portabicicletas traseros: los que no sobresalen más de un 15 % de la planta del vehículo. (Si aplicamos una interpretación restrictiva del Reglamento, las bicicletas no deberían sobresalir más del 10 % de la longitud total del vehículo, y, en todo caso, no más que el portabicicletas, si éste sobresale algo más de ese 10%.)

Cuando sobresale de la planta del coche por detrás, hay que señalizar el portabicicletas y su carga con dos paneles rectangulares de franjas diagonales rojiblancas (señal V-20), uno a cada lado, mirando hacia atrás y colocados de tal forma que el dibujo de los dos represente una V invertida. Ahora bien, si la carga no sobresale hacia

atrás por toda la anchura de la parte posterior del vehículo, es suficiente colocar un panel V-20.

Cuando la luz natural es insuficiente (noche, niebla, lluvia fuerte, etc.), hay que colocar además una luz roja (sin más especificaciones; por ejemplo, la luz a pilas de la bici).

Normas para conductores de otros vehículos en relación con ciclistas

Al acercarse a ciclistas

Los conductores y conductoras de otros vehículos tienen que circular a velocidad moderada y, si hace falta, pararse del todo, cuando se acercan a ciclistas, tanto si éstos/as circulan en calzada como por el arcén. Las mismas precauciones tienen que tomar cuando se acercan a vías ciclistas o pasos para bicicletas.

Adelantamiento

Desde hace más de diez años, para adelantar a un/a ciclista o un grupo de ciclistas en carretera, el vehículo que adelanta debe dejar una distancia lateral de seguridad de 1,5 m como mínimo. Ante las reiteradas quejas y protestas de ConBici y otras entidades ciclistas, por el incumplimiento sistemático y peligroso de esta norma, la nueva Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación ya no dejan lugar a duda: Teniendo en cuenta que solamente está permitido adelantar cuando la maniobra se pueda realizar en condiciones de seguridad, hay que desplazar el vehículo parcial o totalmente al carril contiguo, respetando, además, la distancia lateral mínima de 1,5 m.

(Lamentamos la poca difusión que las autoridades estatales hacen de esta norma tan sumamente importante para nuestra seguridad vial, aunque resulta ser tan clara como las matemáticas: En un carril de carretera de 3,50 m (que no es estrecho) simplemente no caben un/a ciclista - 0,60 m - la distancia lateral de seguridad - 1,50 m - y además un coche - unos 1,80 m con espejos. Además, la mayoría de carreteras no tienen un arcén transitable para ciclistas ni tampoco suficientemente ancho para que sirva de refugio: como mínimo, consideramos que debería tener un metro y medio de ancho en buen estado.)

Igualmente, queda expresamente prohibido poner en peligro o entorpecer a ciclistas que circulen en sentido contrario al del adelantamiento.

Con la condición de que la maniobra se realice sin peligro, ni para los/as ciclistas ni para la circulación en general, se puede adelantar a ciclistas incluso en tramos donde el adelantamiento general está prohibido. En estas condiciones, y de acuerdo con las normas generales de

adelantamiento a ciclistas que obligan al cambio de carril, se permite expresamente rebasar la línea continua para adelantar a ciclistas.

Prioridad de paso

La bicicleta tiene prioridad de paso frente a los vehículos de motor cuando circula por un carril bici, un paso para ciclistas o un arcén señalizado.

La bicicleta también tiene prioridad de paso frente a los vehículos de motor que giren en un cruce. En otras palabras, está prohibido expresamente cortar el paso a los/as ciclistas.

Y cuando circulan en grupo, la prioridad de paso del primer ciclista en un cruce o una rotonda se aplica por extensión también al resto del grupo, como si fuera un solo vehículo.

En los demás casos, hay que respetar las normas generales de prioridad de paso.

Cruces

La prohibición de entrar en un cruce si el vehículo puede quedar "atrapado" en él e impedir la circulación transversal se extiende también a los pasos para ciclistas. Es decir, no se debe bloquear un paso ciclista en un atasco.

Está prohibido adelantar en las intersecciones con vías ciclistas.

Otras disposiciones

Está prohibido parar y estacionar en las vías ciclistas y en los pasos para ciclistas.

Se prohíbe explícitamente abrir las puertas de un vehículo o bajarse del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no pone en peligro o entorpece la circulación de bicicletas.

Normas para ciclistas que lleven la bici de la mano, o sea, peatones

Cuando llevamos la bicicleta de la mano, tenemos la consideración legal de peatones. No obstante, podemos usar la calzada - siempre en el sentido del tráfico - si la bicicleta constituye un estorbo considerable para los/as demás peatones.

En carretera, cuando llevamos la bicicleta de la mano, por ejemplo en una subida larga o empinada, iremos siempre por la derecha, a diferencia de los peatones "de verdad", que van por la izquierda. Hay que respetar los semáforos y señales de los agentes dirigidos a los vehículos.

Con la bicicleta de la mano, tenemos menos derecho a un espacio seguro que si vamos pedaleando. Hay que ir lo más cerca posible al borde exterior de la carretera, y además en fila india "si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos." (En otras palabras, cuando hay muchos coches, no podemos aspirar a que mantengan el metro y medio de distancia lateral mínima exigida por este mismo Reglamento, ni que pasen al otro carril para adelantar reglamentariamente a peatones y ciclistas.)