

EL ANILLO VERDE CICLISTA

La vuelta a Madrid en 65 kilómetros.

Desde la primavera de 2007 los corredores, ciclistas, patinadores y caminantes madrileños disponen de un carril asfaltado, segregado del tráfico motorizado y que rodea en un trazado circular todo el casco urbano de la capital: el Anillo Verde Ciclista. Este carril pavimentado con un llamativo asfalto de color rojizo y rodeado de zonas verdes tiene un total de sesenta y cinco kilómetros de longitud. Después de recorrerlo en tres etapas a pie y de hacerlo íntegramente en bicicleta, vamos a develarte cual es nuestra opinión sobre una infraestructura que despierta admiración y críticas a partes iguales. Acompáñanos en este viaje en el que os convertiréis en los “señores del anillo”.

Una idea ambiciosa.

La idea de construir el Anillo Verde Ciclista surge como complemento a otras obras que se diseñaron para la fallida candidatura de Madrid a los Juegos Olímpicos de 2012. Mediante este carril bici-peatonal se pretendía rodear en su totalidad el caso urbano de la ciudad uniendo muchas de las futuras sedes olímpicas así como multitud de parques e instalaciones deportivas municipales y grandes áreas residenciales que en ese momento se estaban edificando, los llamados PAU (Planes de Actuación Urbanística). Al tratarse de un proyecto muy asequible desde el punto de vista económico, en comparación con otras megaobras llevadas a cabo en Madrid, la puesta en marcha de sus primeros tramos se llevó a cabo sin la confirmación de que Madrid fuera nominada para los JJ.OO.

64 kilómetros en ocho años.

Si hacemos caso al titular, podría pensarse que el ritmo de construcción de la obra ha sido lento pero hay que considerar que en muchos casos el trazado del carril ha sido llevado por zonas de compleja estructura urbana, además se han tenido que atravesar grandes autopistas o vías férreas para lo que se han construido numerosos puentes. Uno de los problemas de una ejecución en fases tan dilatadas en el tiempo ha sido que algunos de los tramos de la primera fase se hayan deteriorado notablemente debido sobre todo a la falta de una política adecuada de mantenimiento y al mal uso de determinados sectores sociales. En el lado positivo de la balanza, los tramos recién inaugurados incorporan mejoras basadas en la experiencia de los primeros kilómetros. Muchos de los últimos tramos se han trazado a la vez que eran edificados los nuevos barrios por los que discurre el Anillo con lo que se ha podido dimensionar correctamente la anchura de las calzadas, de las zonas verdes y de las áreas de descanso.

Fases de construcción.

La primera fase del proyecto se realizó entre los años 2000 y 2003 sumando 18 kilómetros en dos tramos que en aquel momento ni siquiera estaban conectados entre sí. Posteriormente, entre los años 2003 y 2005 se decidió llevar a cabo la segunda fase del Anillo con otros 17 kilómetros y por último en abril de 2007 se puso en marcha la tercera fase con los treinta kilómetros restantes. De la última fase inaugurada en 2007, y en parte debido al “sprint electoral”, faltan elementos de señalización y aún existen tramos de la ruta provisionales sin un trazado definitivo o en obras lo que ha provocado numerosas protestas de los usuarios.

El Anillo multiuso.

Aunque el Ayuntamiento de Madrid haya apostado por la denominación de “Anillo Verde Ciclista” como imagen de marca, el perfil de los usuarios de este viario es muy heterogéneo y por su calzada circulan no solo ciclistas sino también corredores de fondo, caminantes y patinadores. En determinados tramos la coincidencia del carril con la presencia de un gran parque ha canalizado en su trazado multitud de usuarios que se ven atraídos por su llamativo asfalto rojo, un reclamo para tirar con más facilidad del carrito de compra, pasear al bebé o enseñar a los niños a dar sus primeras pedaladas. Como la anchura media del Anillo Verde es de seis metros, repartidos en dos calzadas señalizadas con pintura, se pretende que los ciclistas usen la más ancha (cuatro metros) y el resto de usuarios los dos metros restantes.

La fuerza del Anillo.

Un paseo dominical por cualquiera de los tramos del Anillo confirma su utilización por gran cantidad de usuarios. En aquellos barrios de nueva edificación, los PAU, donde residen familias jóvenes con niños es donde el tráfico es más intenso. Constantemente nos cruzaremos con familias pedaleando, patinadores, caminantes y runners. En cambio, en las barriadas más antiguas el perfil social del usuario varía notablemente siendo muy frecuente la presencia de personas mayores que a buen ritmo dan su paseo diario, en muchos casos por recomendación médica, son estos grupos los que denominan al Anillo como el “carril colesterol”. Por último, para los deportistas de perfil popular, el carril bici es un buen sitio para realizar un entrenamiento todo lo largo que se desee y siempre con el condicionante de que el ritmo no puede ser muy elevado debido a los numerosos cruces, semáforos y a la presencia de otros usuarios. La existencia de señales kilométricas, zonas de descanso, fuentes e iluminación nocturna son extras de gran ayuda para los corredores que desean salir a entrenar en sesiones de rodaje largo y en cualquier época del año. Sin embargo, los ciclistas de nivel medio y alto no utilizan el carril debido al “tráfico de usuarios” y a los cruces con semáforo.

Una original manera de conocer la ciudad.

Un aspecto muy interesante de esta ruta de circunvalación es precisamente las posibilidades que brinda de conectar grandes barrios que hasta ahora se encontraban separados por barreras artificiales como las autovías. Gracias a la construcción de nuevas pasarelas se ha permitido que ciclistas y caminantes realicen comunicaciones rápidas entre barrios como ocurre entre Moratalaz y Vallecas o entre la zona de Herrera Oria y la Casa de Campo. La “permeabilización” urbanística lograda gracias al carril, al margen de sus bondades deportivas, es quizás uno de sus mejores logros. El Anillo Verde tiene también un importante papel como punto de conexión con otras calzadas bici-peatonales de carácter transversal y que en un futuro inmediato penetrarán hacia el interior del casco urbano. Buscando un símil ciclista, si el Anillo Verde es la rueda, lo que se trata de hacer ahora son los “radios” que permitan desplazarse hacia el interior de la ciudad. El mejor ejemplo de la futura transversalidad de estos ejes serían los carriles de Cuña Verde de Latina que llegan casi al río Manzanares o el carril del eje de O’Donnell que llega hasta el Retiro. Este último carril a través de El Retiro y la Cuesta de Moyano conecta con Atocha. Además, otra importante función es la de entroncar con otros carriles que se dirigen al exterior de la ciudad como en el caso del carril de la carretera de Colmenar o el que por el Parque Lineal del Manzanares enlaza con la carretera de San Martín de la Vega.

El lado oscuro del Anillo.

En una obra tan importante no todo pueden ser bondades. Desde nuestra óptica como usuarios, el principal problema del Anillo Verde es el deficiente mantenimiento de la calzada, de los elementos de señalización y de la franja vegetal adyacente. Este abandono es más patente cuanto más antiguo es el tramo que recorramos. La pertinaz falta de civismo de algunos ciudadanos, unida al escaso control sobre las empresas encargadas de realizar las labores de reparación y mantenimiento de las bandas ajardinadas, han originado que algunas zonas tengan un aspecto bastante cutre con restos de botellón y vegetación seca. En este caso se cumple la máxima que dice que los políticos olvidan sus obras apenas han cortado la cinta inaugural, sobre todo si han resultados vencedores de los comicios a los que se presentaban. Otro aspecto muy criticado es la evidencia de que el circuito no está totalmente cerrado aunque así lo afirmara el alcalde de Madrid el día de su inauguración oficial en abril del 2007. Si en la actualidad pretendéis hacer íntegramente el circuito os encontrareis con diversos tramos aún en obras o con desvíos provisionales. Aunque la señalización en dichos tramos es suficiente, en muchos casos se pierde la seña de identidad corporativa del Anillo al tener que circular por calles abiertas al tráfico. De todos los tramos provisionales, el más importante por su longitud es el desvío ocasionado por las obras del estadio Olímpico de Canillejas (La Peineta), trabajos que se van a dilatar al menos durante tres años más. Otro tramo provisional es el que discurre por el interior de la Casa de Campo donde se ha solapado el carril sobre viarios pre-existentes y en la mayoría de los casos cerrados al tráfico.

Otro tema que se debería potenciar más es la conectividad con las infraestructuras de transporte público. A pesar de que el Anillo Verde pasa cerca de mas de veinte estaciones de Metro y Cercanías, la información que se da desde el interior de las estaciones para acceder al carril es nula tanto en plano como en indicaciones de acceso.

Los tesoros del Anillo.

El recorrido completo del Anillo Verde esconde grandes sorpresas y paisajes inéditos de una ciudad que para ser rodeada en su totalidad requerirá casi cuatro horas de constante pedaleo. Uno de las conclusiones a las que se llega después de haber completado varias veces la vuelta a Madrid es la heterogeneidad paisajística y social de los barrios de la ciudad y aunque parezca una perogrullada, la ciudad te va a parecer inmensamente grande una vez que has logrado rodearla completamente a pie o en bici. Si te gusta el urbanismo, la arquitectura y los paisajes sociales te gustará disfrutar con numerosos elementos que se encuentran en la ruta:

- La visión del nuevo urbanismo residencial de los PAU's, muy patente en los barrios de Sanchinarro, Las Tablas, Montecarmelo y Las Rosas.
- El perfil futurista del nuevo Madrid que poco a poco van perfilando las cuatro torres de la antigua Ciudad deportiva del Real Madrid, así como otros hitos urbanos más consolidados como el Pirulí.
- El descubrimiento de zonas a las era casi imposible acceder como la ribera del Manzanares entre la A-6 y el Puente de los Franceses.
- Las nuevas pasarelas de diseño que cruzan las autovías.

De marcha por el Anillo.

Para conocer el trazado en su totalidad hemos realizado una vuelta completa a pie y dividida en tres etapas a lo largo de tres fines de semana consecutivos de la primavera de 2007. Los inicios y finales de cada etapa se han hecho coincidir con estaciones de

Metro y Cercanías para regresar a casa sin tener que recurrir al coche. Por último, y como complemento de la ruta a pie, se ha realizado una vuelta completa en bicicleta. En todos los casos se ha seguido el sentido de las agujas del reloj, el mismo en el que la ruta está kilometrada.

Etapa 1: Las Tablas-El Pozo (22,5 kilómetros)

La primera etapa comienza, como no podía ser menos, en el kilómetro cero situado en el barrio de Las Tablas, junto al puente que atraviesa la autovía A-1. Los tres primeros kilómetros discurren por las amplias avenidas del barrio de Sanchinarro. El carril discurre siguiendo por un bulevar central lo que obliga a realizar molestos cruces cada vez que se llega a una rotonda. Después de un largo ascenso y una vez pasado un puente se llega a los barrios de Parque de Santa María y San Lorenzo, en el distrito de Hortaleza, barrios más antiguos que Sanchinarro. El carril se interna en un frondoso parque que da paso a un curioso tramo construido sobre el voladizo que hace de pantalla acústica entre la M-40 y las casas. Toda esta zona resulta muy agradable de recorrer debido a las numerosas sombras. A partir del cruce con la calle Aconcagua se accede al barrio de Villa Rosa en el que descubriremos unas interesantes panorámicas de los nuevos edificios de oficinas situados al otro lado de la M-40. La calzada está muy bien acondicionado y se atraviesan parques y zonas deportivas. Desde el Hipercor de Campo de las Naciones se continúa en descenso por la parte trasera del barrio de La Piovera, una tranquila zona de chalets. Este relajado tramo finaliza en el cruce de la avenida de Logroño, una transitada calle donde hay que extremar la atención para cruzar. Desde este mismo punto se inicia el ramal del Anillo que penetra en el Parque Juan Carlos I. Bajo el techo del viaducto de la M-40 se alcanza el paseo de la Alameda de Osuna desde donde arranca el espectacular puente que permite a corredores, ciclistas y caminantes hacer algo impensable hace unos meses: atravesar la autovía A-2.

Desde la pasarela de la A-2 comienza el desvío que rodea las obras del Estadio Olímpico o de La Peineta, desvío perfectamente señalizado que nos permitirá atravesar sin problemas el barrio de Canillejas. En este tramo hay que extremar la precaución con el tráfico rodado, los peatones y todo ello sin perder la dirección correcta. En cualquier caso hay que llegar hasta la avenida de Arcentales desde donde se ve el inconfundible perfil de La Peineta rodeado de excavadoras, camiones y grúas. Desde aquí aún tendremos que cubrir otro tramo de desvío, el que conduce a la estación de metro de Estadio Olímpico y la calle Estocolmo, donde se recupera el trazado original del Anillo, justo en la pasarela que cruzaba por encima de la M-201.

Se inicia el tramo correspondiente al barrio de Las Rosas. En toda esta zona el carril tiene un trazado rectilíneo y con pocos cruces lo que permite poner el “piloto automático” y relajarse un poco después de las incomodidades del tramo provisional. Una pasarela de diseño permite que un ramal del carril atraviese la M-40 hasta el vecino barrio de Vicálvaro. Junto al Centro Comercial Las Rosas a algunos nos vienen a la mente recuerdos de la multitudinaria salida de la carrera Popular de Canillejas que año tras años tiene su cita en este lugar.

Después de un corto descenso se abandona el distrito de San Blas y se entra en Moratalaz. Toda esta zona es conocida como el parque de la Cuña Verde de O'Donnell y desde aquí se supone que se iniciará el nuevo carril bici que directamente conducirá al parque de El Retiro a través de La Elipa y O'Donnell.

La zona más moderna de Moratalaz resulta muy agradable de recorrer. No hace tantos años esta zona era pleno campo y por aquí pastaban rebaños de ovejas. Hasta aquí se llegaba en la Media Maratón de Moratalaz en una época en la que algunos tramos se recorrían incluso sobre calles de tierra. El Anillo Verde y la M-40 se colocan de nuevo

en paralelo justo a la altura del barrio de Valdebernardo. A la derecha y en mitad de una gran arboleda se encuentra el polideportivo de Moratalaz, sede del mítico Club de Atletismo Larios. La pasarela que comunica Moratalaz con Vallecas es la más larga de todo el Anillo y por ella transitan no solo deportistas sino también grupos de gente mayor, amas de casa y colegiales.

Desde aquí, en el llamado parque Lineal de Palomeras, la sensación de cambio es muy patente. Al tratarse de una zona más antigua la vegetación está mucho más consolidada y una agradable sombra ocupa gran parte del carril. Se cruza bajo la avenida de la Albufera y una larga recta en descenso flanqueada por sendas hileras de árboles invita a acelerar el ritmo. Desde la salida y hasta este punto se ha cubierto más o menos la distancia de una media maratón y la presencia de un kiosco con terraza justo en el PK. 20 es una tentación que no se puede rechazar, a fin de cuentas el final de esta primera etapa, la estación de Cercanías de El Pozo, se encuentra a escasos 1.000 metros cuesta abajo.

Etapa 2: Estación de El Pozo-Lago de la Casa de Campo (20 kilómetros)

Desde la estación de Cercanías de El Pozo el perfil es descendente, tendencia que no cesará hasta llegar junto al cauce del río Manzanares. Se atraviesa un pinar conocido como Parque Forestal de Entrevías para terminar pasando junto a unas infraviviendas que le confieren a esta zona un aspecto un tanto inseguro. A este aspecto ya de por sí negativo, se suma el cruce de un lóbrego túnel bajo las vías del tren compartido con los coches. Es un sitio feo y peligroso que debería de mejorarse para evitar alguna desgracia. Justo al otro lado del túnel se encuentra la depuradora de Santa Catalina. A partir de ahora la situación del carril mejora ya que se trata de un tramo nuevo realizado a la vez que la prolongación de la calle Embajadores. Siguiendo este tramo se accede al Parque Lineal del Manzanares, otra zona desconocida para muchos y que ha supuesto la recuperación para la ciudad de una antigua zona de escombreras donde el río Manzanares discurría casi como una cloaca a cielo abierto. Dentro del Parque Lineal no existe señalización del Anillo Verde por lo que hay que guiarse a través del paseo principal, que sigue hacia el norte, atraviesa el Manzanares y gira de nuevo hacia el sur. Para abandonar el Parque hay que llegar a la puerta que se encuentra en el Camino de Perales, a la altura de la calle San Ruperto. A partir de ahora y hasta llegar al barrio de Aluche el perfil es ascendente y por lo tanto el desgaste será mayor que en la etapa anterior.

Otro importante hito urbano que se toma como referencia es el paso junto al Hospital 12 de Octubre y la boca de metro del mismo nombre. Desde aquí se gira ligeramente hacia el sur, en dirección al parque de Pradolongo que se recorre en paralelo a la avenida de los Poblados. Durante los próximos kilómetros la avenida de los Poblados estará siempre a la derecha del carril. Como nuevas referencias tendremos el paso bajo la autovía de Toledo y el Tanatorio Sur. A partir del cruce de Pan Bendito comienza una larga subida que castiga a los deportistas menos preparados. La presencia de la estación de metro de San Francisco es toda una garantía para los que se encuentren demasiado cansados. En esta zona hay multitud de cruces y a veces resulta imposible coger un ritmo constante.

En Carabanchel Alto el Anillo Verde lleva finalizado desde hace más de cuatro años y esto se nota en la desaparición o destrucción de muchas señales informativas e hitos kilométricos por lo que a veces se pierde la noción de la distancia cubierta. El parque de las Tres Cruces puede ser otra agradable sorpresa para los que no hayan visitado jamás esta zona. Se trata de un gran espacio verde con un polideportivo, varios campos de fútbol y donde en invierno se corre una de las pocas pruebas de cross del municipio de

Madrid. Al final del Parque se atraviesa de nuevo la avenida de los Poblados para cruzar por debajo del intercambiador de Aluche, una zona con deficiente señalización y en la que se recomienda ir por la acera hasta llegar al comienzo del parque de Aluche.

Por el parque de Aluche y en paralelo a la calle Valmojado se encuentra el tramo más congestionados del Anillo. En este punto se tuvo que hacer una duplicación del carril con el fin de segregar claramente los tráficos peatonales y ciclistas, aún así los ciclistas han de extremar la precaución.

En la confluencia de las calles Valmojado y Yébenes finaliza el parque de Aluche, desde aquí el Anillo gira al oeste para ascender mediante una serie de serpenteantes curvas hasta la pasarela sobre la A-5. Un poco antes de comenzar el ascenso y hacia la derecha parte el carril que sigue por el parque de Cuña Verde de Latina para llegar hasta el río Manzanares.

La pasarela sobre la carretera de Extremadura (A-5) permite el acceso directo a la Casa de Campo. Quizás con la idea de sumar kilómetros o de marcar aún más el carácter circular de la ruta, el Anillo Verde al entrar en la Casa de Campo gira hacia el oeste para alcanzar la tapia y la puerta del Zarzón. En nuestra opinión hubiera sido mejor llevar el carril por la estación de metro de Casa de Campo y seguir en paralelo por la vía hasta llegar a Lago. Sin embargo, con el trazado elegido hay que pasar forzosamente por la puerta principal del Zoo con lo que eso supone: peatones, coches y autobuses de la EMT compartiendo calzada con ciclistas y corredores. Desde el Zoo hasta el Lago se continúa por una carretera cerrada al tráfico. Finalizar el tramo en Lago tiene sus ventajas, hay una estación de metro y numerosos kioscos al borde del agua donde tomar una cerveza bien fresquita.

Etapa 3: Lago de la Casa de Campo-Las Tablas (22 kilómetros)

Desde el Lago nos encaminaremos al puente de los Franceses, en paralelo a la M-30. Se deja atrás la Casa de Campo por la nueva pasarela que permite salvar la M-500 y que conecta con el camino existente entre el Club de Campo y el cauce del río Manzanares. Durante casi dos kilómetros el trazado sigue junto a un tramo del río en un aceptable estado de conservación, al otro lado se encuentra el palacio de La Moncloa, sede de la Presidencia del Gobierno. La nota negativa la pone la obra de un colector y la depuradora de Viveros que con su desagradable fragancia rompe la tranquilidad de la zona. Poco antes de llegar a la A-6 un poblado chabolista que se encuentra junto al río nos devuelve a la realidad de una ciudad de contrastes. Para atravesar la carretera de La Coruña (A-6), el río Manzanares y la vecina M-30 se han utilizado una compleja serie de puentes y pasarelas. En pleno nudo de autopistas y al margen de la modernidad, el Anillo cruza sobre el puente de San Fernando, un monumento histórico que conserva una serie de interesantes esculturas, así como otros elementos de época. De nuevo junto a la calzada de la M-30 la ruta toma orientación norte en un tramo muy estrecho y enmarcado por vallas y alambradas. Hay que tener precaución con los ciclistas ya que la calzada no es muy amplia y abundan los cambios de rasante y las curvas sin visibilidad. En la calle Fuentelarreina se abandona la compañía de la M-30. Creemos que es un tramo provisional ya que se comparte el espacio con la propia calzada, si bien una serie de bolardos impiden que los coches ocupen el carril. Desde ahora el perfil comienza de nuevo a ser ascendente. Justo antes de pasar bajo la M-30 hay un área de descanso y una curiosa iglesia bajo uno de los arcos del puente. Al otro lado del túnel se encuentra el Hotel Monte Real, lugar habitual de concentración del Real Madrid. En todo este tramo, incluido el cruce de Cardenal Herrera Oria, el Anillo Verde no es más que la acera de la calle Arroyofresno pintada de rojo, lo que ocasiona no pocos conflictos con los vecinos del barrio. A partir de un campo de fútbol la situación mejora y el carril pasa de nuevo a

ser de nuevo diseño. La nueva avenida de Arroyo del Fresno se ha trazado pensando en la presencia del Anillo Verde y en su amplio bulevar central es fácil ver a numerosas personas entrenando. De nuevo en las rotondas el carril cruza a los laterales lo que supone tener que atravesar la calzada. Toda esta zona es muy agradable y a pesar de la constante subida el recorrido no se hace duro. En el barrio de Montecarmelo se alcanza la cota máxima de todo el Anillo, 720 metros. Las panorámicas desde este nuevo barrio son excelentes, en el horizonte se recorta el perfil de la sierra de Guadarrama y un poco más cerca la mancha boscosa de El Pardo. Una bifurcación marca el enlace con el carril bici de la carretera de Colmenar, el Anillo Verde sigue a la derecha en dirección al metro de Montecarmelo. Un puente permite pasar sobre la M-607, y entrar al barrio de Tres Olivos. Hay que prestar atención para cruzar la antigua carretera de Fuencarral (Nuestra Señora de Valverde) y entrar en el túnel bajo las vías del ferrocarril. Como referencia, el punto para atravesar la calle se encuentra a la altura del restaurante El Ninot. El túnel bajo las vías de Chamartín está bien iluminado y limpio y es de esperar que no se deteriore. Al otro lado de la galería se entra al barrio de Las Tablas, otra de las zonas recién abiertas del Anillo Verde y en la que el carril, después de discurrir en paralelo a la M-40 y pasar muy cerca del nuevo edificio de Telefónica, se deja “caer” hasta alcanzar el kilómetro 64, 5 punto final de la etapa y de la vuelta al Anillo.

El Anillo en cifras.

Longitud: 65 kilómetros (los GPS discrepan entre sí y dan una longitud entre 63,37 y 64,85 kilómetros).

Cota Máxima: entre 720 y 728 metros (según GPS) en la zona del PAU de Las Tablas.

Cota Mínima: entre 570 y 575 metros (según GPS) en el túnel bajo la autovía A-4 y el ferrocarril en Santa Catalina.

Desnivel de ascenso acumulado: 310 metros.

Pasarelas, puentes y túneles: 20.

Pasos a nivel regulados por semáforos: entre 35 y 40.

Árboles plantados: 15.000.

Inversión total: 50 millones de euros.

Tiempo promedio de recorrido: en bicicleta y a una media de 22 km./h. se invierten 3 horas, solo tiempo en bici y sin contar paradas.

También en bicicleta y a una media de 15 km./h. salen casi 4 horas y treinta minutos, solo tiempo en bici y sin contar paradas.

Caminando a un ritmo de 6 km./h. salen un total de once horas.

Trotando a un ritmo de 12 km./h. salen un total de cinco horas y media.

Lo que opinan los usuarios más directos: ciclistas y corredores.

Te ofrecemos a continuación algunas opiniones recogidas “a pie de ruta” así como en los foros de Internet tanto de ciclismo como de atletismo. En líneas generales los usuarios califican esta infraestructura con un notable pero siempre con la condición de que se finalicen los remates que aún quedan pendientes.

“El alcalde no dijo la verdad al comentar, quince días antes de las elecciones, que el carril estaba finalizado. “Es una autentica pena que una obra tan ambiciosa aún requiera de numerosos remates”. “Imagínate si –por ejemplo- se inaugurara una autopista y esta se encontrara sin señalizar”. Se habla también del efecto “rechazo” de muchos usuarios que debido a las deficiencias hayan tenido una mala experiencia y no quieran volver a circular por el carril. “Las autoridades municipales deberían prestar atención a la opinión de los usuarios, hay que duplicar los esfuerzos en el mantenimiento de la obra, algo relativamente barato en comparación con el coste de construcción”. También se

hacen recomendaciones sobre la peligrosidad de determinados tramos. “La zona de Entrevías-Parque Lineal del Manzanares se debería hacerla en el sentido de las agujas del reloj para cruzar la zona de chabolas cuesta abajo y rápido”. Por último también se ofrecen opiniones sobre la función final del Anillo: “En absoluto es la solución para los problemas de movilidad, es una rueda a la que le faltan los radios. Es una opción para el ocio y no es una alternativa de transporte.

“Si eres aficionado a las grandes distancias podrás pasar muchas horas corriendo y pedaleando”.

Los ciclistas, los más reivindicativos.

El mayor número de protestas proviene del segmento ciclista que es el que se identifica más con esta obra. Sus quejas se dirigen sobre todo contra los paseantes “poco disciplinados”; es decir, los clásicos grupos de tres o más caminantes en formación de “barrera” o con un trazado errático, los pequeños perros atados con cadenas extensibles y los niños que circulan con pequeñas bicis o triciclos. Si la Policía Municipal tiene agentes en bici, ¿Porqué nunca vemos a ninguno vigilando el carril bici?, opinan muchos ciclistas. Otras opiniones de ciclistas coinciden en afirmar que para qué sirven las fuentes si muchas de ellas no funcionan.

En definitiva, hay ciclistas que creen que el Anillo Verde debería ser un espacio exclusivo de bicis y ésta es una visión errónea a nuestro modo de ver, ya que este itinerario es también un excelente lugar para correr, caminar o patinar siempre que cada uno sepa cual es su lugar y respete a los demás.