

3.3.4.4. Anillo de La Laguna

Dentro del Anillo de la Laguna se diferencian dos actuaciones: una destinada a dar servicio a la red local de la Laguna (variante Noroeste de La Laguna) y otra conformada por la vía de ronda Sur y la TF-5 convertida en Rambla (anillo de La Laguna).

El subtramo que conforma la **Variante Noroeste de La Laguna**, se inicia en la conexión con la carretera TF-13 a Tegueste, continúa avanzando en túnel bajo la Gorgolana, rodea la Mesa Mota y circunvala La Laguna para dirigirse hacia el aeropuerto que es cruzado junto con su área de expansión de forma soterrada y evitando en gran parte la afección a las áreas de protección ambiental terrestre del PIOT.

El trazado incluye dos ramales de conexión con las carreteras de La Laguna, uno que se desarrolla a través de campos de cultivo y pasa por las proximidades de la ermita de San Diego, sin afectarla y un ramal de comunicación con la TF-3 al Norte del casco urbano. En este recorrido se desarrolla en gran parte alternando la unidad de dinámica rural agrícola activo y de dinámica urbana en consolidación que se desarrolla en los alrededores del casco urbano de La Laguna. Además rodea la unidad de dinámica natural forestal arbolado que limita por el Noroeste a la vega de La Laguna, donde en la actualidad se encuentra instalada un área recreativa (Mesa Mota), y atraviesa esta unidad de forma soterrada por lo que se evita en gran medida su afección.

Por lo tanto, el trazado se desarrolla prácticamente en su totalidad sobre suelos intervenidos de limitado valor naturalístico, tratándose principalmente de comunidades de malas hierbas y herbazales, sin contar con los cultivos, sin trascendencia para la conservación desde el punto de vista botánico. Podríamos destacar aquellas áreas, agrupaciones y pequeñas superficies asociadas a zonas agrícolas cercanas a los pies de la Montaña de la Atalaya y la Mesa Mota. Incluyendo estos dos aspectos globales puede ser considerado su valor como medio-bajo.

A lo largo de este recorrido, se pueden diferenciar tres subtramos que seguidamente se describen con mayor detalle:

Uno primero, en el área entre el extremo Norte de la vía y la perpendicular a la *Mesa Mota* en dirección hacia el Sur, en el que el trazado propuesto discurre fundamentalmente por suelos de comunidades de malas hierbas. En el extremo más al Norte de la vía, junto al pie de la Mesa Mota, ya adentrándonos hacia el Sur se encuentran plantados por la mano del hombre agrupaciones y bosquetes de castaño (*Castanea sativa*) de buen porte y de interés paisajístico, también cercano al trazado propuesto existen algunos ejemplares de jardinería de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) y de higuera (*Ficus carica*) que son de valor. Junto a estos ejemplares de formación existen terrazas de cultivos abandonados donde predominan una gran cantidad de especies de malas hierbas dominadas por diversas poáceas (géneros *Brisa*, *Sorghum*, *Cynodon* y algunas otras) hinojo (*Phoeniculum vulgare*) o especies de uso forrajero como por ejemplo, la vinagrera (*Rumex lunaria*).

Faunísticamente se ha observado una cierta diversidad de especies, fundamentalmente de passeriformes, asociados a zonas agrícolas, típicas del hábitats de cultivos del Norte, como el jilguero (*Carduelis carduelis*) o las currucas cabecinegra y capirotada (*Sylvia melanocephala* y *S. atricapilla*) o por su distribución algo limitada del verderón (*Carduelis chloris*) el cual se sabe bastante ceñido al ámbito de la periferia de la ciudad de La Laguna. No se detectan especies o hábitats fundamentalmente importantes para ser conservados o integrados en los instrumentos de ejecución que ordena este planeamiento.

A continuación, un segundo subtramo incluye las superficies que coinciden con los tramos medios de la vía, hasta la perpendicular de la *Montaña de la Atalaya*. Los terrenos anexos situados al Oeste de la Mesa Mota mantienen una presión antrópica muy fuerte debido a la alta implantación residencial, que es además bastante dispersa y poco cohesionada. Esto ha creado que la vegetación original haya desaparecido completamente, es más, incluso las demás sucesiones subsiguientes casi también lo han hecho, por lo que la vegetación existente, puede definirse en términos generales ruderal típica de terrenos muy removidos y transformados. A esto hay que añadirle las múltiples plantaciones de *Eucaliptus globulus* (eucalipto) de diversas edades en “suertes” de terreno y que bajo su influencia apenas crece la vegetación. Este tramo de la vía planteada tiene en líneas generales más bajo valor naturalístico que el sector anteriormente comentado junto a Mesa Mota.

Desde el punto de vista faunístico, es necesario destacar la pobreza faunística, tanto vertebrada como invertebrada de este subtramo.



*Proximidades de Montaña de la Atalaya y, al fondo vemos los terrenos por donde pasará la futura vía. Este tramo pasa por terrenos de erial y comunidades de malas hierbas con limitado valor naturalístico. El trazado coincide en su desarrollo con varias hileras de *Eucaliptus globulus* (*Eucaliptos*) y aglomeraciones de *Rubus sp* (*Zarzas*).*

Un tercer subtramo se corresponde con el área final del viario desde la perpendicular con la Montaña de la Cruz hasta la conexión con la TF-5. Esta última parte del viario discurre sobre superficie de terreno incultivado y terreno agrícola en menor medida, el poblamiento residencial es bastante más acusado que en los dos subtramos anteriores. En una primera parte cercano a la localidad de *Las Gavias* existe unas pequeñas bolsas de poblamiento arbóreo interesante, justo en el pie de la montaña en la que domina los frutales de gran porte como perales (*Pyrus communis*) y castaños (*Castanea sativa*) muy desarrollados. Esto hace que exista no sólo este poblamiento vegetal particular sino también un pequeño reducto del hábitat cultivos de Norte en más o menos buen estado, donde es posible observar una buena cantidad de especies vertebradas de cierto interés, como son especies de aves ligadas a este hábitat:

- Petirrojo (*Erithacus rubecula*)
- Herrerillo (*Parus caeruleus*)
- Mirlo (*Turdus merula*)

En la perpendicular de la *Montaña de la Atalaya* esta vegetación agrícola se hace más dispersa y la superficie agrícola se torna erial, en este caso la vegetación cambia sustancialmente, ya que el poblamiento de especies agrícola es mucho más disperso, predominando higuera (*Ficus carica*), retama amarilla (*Teline sp*) y un gran presencia en las áreas de erial de especies de malas hierbas intercaladas con especies ruderales de borde de camino, éstas últimas relativamente abundantes debido a la gran profusión de pistas que se ubican en este territorio.

Es de destacar la plantaciones de cierto porte de *Eucaliptus globulus* que la traza de la pista también atravesará, siendo trochas estrechas y alargadas. Esta especie como ya se ha comentado en varias ocasiones es de escaso interés natural. También como especie alóctona podemos destacar la tunera (*Opuntia ficus-barbarica*) la cual es importante desde el punto de vista cuantitativo por su profusión en los bordes de los linderos de las fincas agrícolas.

Llegando al último tramo antes de la conexión a la TF-5 tenemos que la vegetación se torna más agrícola apenas destacando arbolado o rodales que pudiera ser destacados mínimamente, en esta parte el poblamiento residencial es más acusado por lo que el desarrollo y presencia de comunidades faunísticas es más dificultoso, pero se observan especies, de aves fundamentalmente, asociados al hombre como mirlo (*Turdus merula*) y gorrión moruno (*Passer hispaniolensis*) de gran distribución y de poco valor.

Este tramo en su mayoría posee un valor poco destacado, salvo algunos puntos muy localizados como el pie de la montaña de la Atalaya.

A continuación el trazado se desarrolla en su totalidad en terreno urbano o urbanizado dentro de casco urbano de *San Cristóbal de La Laguna* sobre la TF-5 por la unidad de dinámica urbana en consolidación. Como consecuencia de la nueva ordenación viaria, el tramo de vial perteneciente a la TF-5 que se desarrolla por La Laguna se convierte en rambla por lo que mejora en gran medida la situación existente en la actualidad al descongestionarse de tráfico y pasar a convertirse en un viario urbano con glorietas a nivel. Esta circunstancia dará lugar a una mejora de las condiciones ambientales del casco urbano con una disminución considerable del ruido.

Destaca la proximidad a lo largo de este recorrido de este tramo de la TF-5, del elemento patrimonial Ermita de San Lázaro y del hábitat potencial del molusco *Parmacella tenerifensis* hacia el Sur, aunque en este tramo los estudios llevados a cabo no han detectado su presencia.

La presencia de comunidades florísticas naturales es por tanto prácticamente inexistente, salvo pequeñas bolsas de terrenos de erial en el extremo Oeste de esta vía con suelos intervenidos removidos y nitrofilizados donde se puebla con comunidades de malas hierbas. Sólo se contempla el efecto sobre algunas especies de jardinería de gran porte y de interés paisajístico, presentes en los bordes de la actual vía, además situados en puntos muy localizados del trazado planteado.

Al igual que en el caso de la vegetación y flora no existen comunidades faunísticas. Simplemente existe un poblamiento de especies de aves fundamentalmente asociado a las escasas pequeñas bolsas agrícolas y a las plantaciones de jardinería de los bordes de la actual carretera. Se han detectado, no obstante, especies de aves paseriformes normalmente asociadas a la presencia humana, como gorrión moruno (*Passer hispaniolensis*) y mirlo (*Turdus merula*) como elementos más abundantes y más destacados.

En el punto final de conexión de esta vía con las restantes, en el actual puente de *Padre Anchieta* existen unos elementos de jardinería de gran porte y gran importancia con cierto valor paisajístico y que deberán ser reintegrados en el trazado de la vía propuesta, destacando ejemplares desarrollados de pino de oro (*Grevillea robusta*) y falso pimentero (*Echinus molle*). Igualmente es reseñable la presencia de algunas hileras de cupresos (*Cupressus sp*) que habrán de ser integrados en la ordenación y en el proyecto de ejecución de la vía.



Cupressus sp (Cupreso) en las lindes de la vía propuesta. Esta hilera de vegetación deberá reintegrarse en los arcones de la nueva vía o ser transplantados en terrenos adecuados.

En el tramo medio existen algunos elementos de jardinería como palmera canaria (*Phoenix canariensis*), drago (*Dracaena draco*) y algunos otros ejemplares de otras especies.

Además destaca la presencia en el extremo más al Oeste algunos ejemplares de plátano del líbano (*Platanus sp*) de gran porte.

A continuación, tras un último enlace sobre la TF-5 al Sur de La Laguna, el trazado incluye un ramal que se desarrolla en sentido Este – Oeste a través de antiguos terrenos agrícolas, la vegetación se constituye en comunidades de malas hierbas que pueblan los eriales sin cultivar, destacan florísticamente, diversas especies de porte arbóreo agrícolas como el almendro (*Amigdalus communis*) o la higuera (*Ficus carica*) que aunque no son elementos florísticos naturales, son dignos de ser reseñados.

El área hasta la intersección con la TF-263 no posee elementos florísticos de importancia, sin embargo en algunas áreas y asociadas a edificaciones cercanas y a algunas áreas de barranqueras se encuentran algunas especies de porte arbóreo muy llamativas. Las especies son :

- Cipreses (*Cupressus sp*).

- Palmera canaria (*Phoenix canariensis*).
- Higuera (*Ficus carica*).
- Pino de oro (*Grevillea robusta*).

El tramo de la carretera que discurre entre la TF- 263 y la TF-265, la naturaleza de la vegetación cambia, puesto que las especies son de un carácter más antrópico, las especies observadas en el estudio de campo transectado son las siguientes :

- Zarzamora (*Rubus sp.*).
- Retama amarilla (*Teline sp.*).
- Tunera (*Opuntia ficus-barbarica*).

Las tuneras eran utilizadas para la antigua costumbre de delimitar los terrenos de los distintos propietarios, de ahí su abundancia en este tramo de la vía. También se observa la presencia de algunos ejemplares de higuera (*Ficus carica*) en los terrenos por donde discurre la traza de esta vía.

En cuanto a las especies de fauna, se detectan fundamentalmente las especies de paseriformes más asociadas o que toleran mejor la actividad humana, como el bisbita caminero (*Anthus berthelotii berthelotii*) o el mirlo (*Turdus merula*).

A continuación se intercepta un pequeño tramo en el que se ha confirmado la presencia de la *Parmacella tenerifensis*, hemos de decir que al menos un pequeño tramo de la carretera se desarrolla por donde posiblemente esté poblada por el molusco.

Al Sur del aeropuerto, formando parte del **anillo de La Laguna** propiamente dicho, el trazado incluye un ramal para conectar con la TF-5, el cual se desarrolla en su mayor parte por la unidad de dinámica urbana en consolidación y de dinámica rural agrícola abandonado y en menor proporción por suelos de la unidad de dinámica rural agrícola activo. Cabe decir que este ramal al Sur de aeropuerto, se desarrolla por una superficie identificada como biotopo del molusco endémico *Parmacella tenerifensis*, siendo éste en principio el recurso biológico más relevante y destacado que se encuentra inmerso en el área, al tratarse del único hábitat y distribución biogeográfica conocido a nivel mundial para esta especie. Los datos básicos de descripción de la especie y su cita se resumen en los siguientes párrafos:

La especie *Parmacella tenerifensis* fue descrita por primera vez en el año 1985 cuya referencia es la siguiente: “Alonso, M. R., Ibañez, M y Díaz, J.A. (1985). A new slug from the Canary Island. Arch. Mo/l. 116, 57 65”.

Esta espectacular babosa de 20 cm de largo se localizó por primera vez (paratipo) en los terraplenes que se sitúan frente al CEPLAN. En 1990 se amplía el ámbito territorial de esta especie a otro punto más, merced de un nuevo encuentro de la especie: espacio comprendido entre la cabecera del aeropuerto Tenerife-Norte, Colegio Nuryana y las Facultades Universitarias de Farmacia y Biología.

Alonso, M. R., Ibañez, M., Henríquez, F.C., Valido, M.J. y Pontelira, C. E. (1990). Atlas preliminar de los moluscos terrestres endémicos de Canarias presentes en Tenerife. Vieraea 19, 251-265.

Actualmente esta especie se encuentra catalogada como amenazada (EN-Endangered) en el catálogo de la U.I.C.M. "1996 U.I.C.M. Red list of Threatened Animals. The UICM Species Survival Commisión: 70+368+10 (Baillie, J. Y Groombridge, B., eds.)".

Las demás localidades definidas por los datos de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias (véase información del ámbito extenso) quedan fuera del ámbito específico de la infraestructura analizada (lugares anexos a la facultades de Farmacia y de Biología).

En aras de minimizar el efecto sobre esta especie se han de implementar medidas correctoras en este tramo comprendido entre las intersecciones con la TF-263 y la TF-265 y la coincidencia con la actual TF-24.

La traza de la vía en su discurrir hacia el Oeste se encuentra con la actual TF-24. Esta parte en la cabecera del aeropuerto está altamente degradada, encontrándose como algo destacado pequeñas agrupaciones de retama amarilla (*Teline sp*) y malas hierbas, junto a una cubierta edáfica muy erosionada, lo que no permite en términos generales el crecimiento vegetal.

En las proximidades de la intersección con la TF-24, el trazado pasa a través de la IBA nº 360 “Los Rodeos-La Esperanza”.

La vía sigue un trazado paralelo a la pista de aterrizaje, muy pegada a ésta, atravesando lugares de erial, sin cultivos y en donde crecen una variada gama de malas hierbas junto a una cantidad importante de calvas del terreno, la cobertura mayor

corresponde a una especie ruderal-arvense como es *Psoralea bituminosum*, sin valor naturalístico.

Antes de entrar en lo que hoy es la instalación aeroportuaria la traza de la vía coincide con terrenos agrícolas, fundamentalmente cereales (cebada y trigo) donde se encuentran fundamentalmente malas hierbas agrícolas. En este tramo de la vía, se detectan algunos ejemplares aislados de higueras (*Ficus carica*) plantadas por la mano del hombre y que actualmente ya no tienen un aprovechamiento concreto.

Ya dentro de la zona de servidumbre aeronáutica nos encontramos con un pastizal bien desarrollado, comunidad típica de eriales que se desarrollan gracias a la inexistencia de influencia de la mano del hombre por trasiego de personas y/o vehículos (inaccessibilidad por el cerramiento del aeropuerto). Las especies presentes en estos terrenos son múltiples y variadas y tienen como especies florísticas un valor limitado.

Faunísticamente el área es la más rica del territorio por donde se desarrolla el viario estudiado puesto que es donde se encuentran las comunidades orníticas más importantes, inclusive algunas pequeñas poblaciones de codorniz común (*Coturnix coturnix*) especie cinegética, que en este ámbito del aeropuerto se encuentra fuera del efecto de la caza por su imposibilidad de acceder a la misma. En esta área también son conocidos la presencia de especies invernantes como la avefría común (*Vanellus vanellus*) como especie más común y conspicua. No obstante el tramo de vía que discurre por esta parte se encuentra muy cercana a la actual vía de ámbito local, en un terreno ya muy antropizado por la presencia militar, lo que ha supuesto que las aves anteriormente mencionadas se hayan reubicado en aquellas superficies exentas de tráfico de vehículos y de presencia humana.

Para la vía, no obstante, se ha de prever un trazado lo más al Sur posible para la mínima afección a los terrenos que se encuentran cercanos al edificio militar presente dentro del aeropuerto Tenerife-Norte.

Asimismo se ha realizado asimismo un *análisis del ruido* en el entorno de la nueva infraestructura. A la espera de una reglamentación que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido, serán de aplicación las normativas autonómicas o municipales que correspondan. Si bien la Comunidad Autónoma de Canarias no dispone de una reglamentación concreta que especifique los niveles de ruido en función de los usos del suelo, es necesario establecer unos valores límite para cada área en función del uso al que

esté dedicada, para saber si el ruido previsto está dentro de unos márgenes válidos. Así, de acuerdo con los reglamentos de otras comunidades autónomas, se pueden marcar como valores límite, los siguientes:

Zonas residenciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB(A).

Zonas con actividades comerciales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 70 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 60 dB(A).

Zonas industriales:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB(A).

Zonas de uso sanitario:

- Leq (7 horas-23 horas) menor que 60 dB(A).
- Leq (23 horas-7 horas) menor que 50 dB(A).

Gran parte del tráfico que circula en la actualidad por la TF-5, a su paso por San Cristóbal de La Laguna, es de carácter insular. El anillo de La Laguna permitirá una mejora de la circulación interna de la ciudad, al liberarla de un elevado número de movimientos, lo que se traducirá en una reducción importante de los niveles sonoros del propio casco urbano tal y como se ha expuesto anteriormente.

La mayor parte del volumen del tráfico desviado desde la TF-5 será dirigido al propio anillo, lo que producirá un aumento de los niveles de ruido en aquellas zonas por las que discurre el trazado. No obstante, son en general áreas poco pobladas y de uso agrario, por lo que la afección será baja. Por otra parte, existen varias secciones en túnel (variante

Noroeste de La Laguna, debajo de aeropuerto) que permiten minimizar el impacto acústico en ese entorno.

Las superficies totales afectadas por niveles sonoros L_{eqD} superiores a los indicados, son:

	Superficie (m²)
$L_{eqD} > 60$ dB(A)	3.232.949
$L_{eqD} > 65$ dB(A)	1.954.247
$L_{eqD} > 75$ dB(A)	602.456

En las siguientes fotografías se pueden observar los aspectos más destacados del recorrido de la infraestructura correspondiente al Anillo de La Laguna. Asimismo se adjuntan planos en los que se puede observar el desarrollo de la infraestructura con respecto a las unidades ambientales diferenciadas en el ámbito y los principales condicionantes y la situación fónica.

SUBTRAMO VARIANTE NOROESTE DE LA LAGUNA



Foto 1- Vista de terrenos agrícolas sin vegetación. En el extremo este, la vegetación natural no tiene presencia y se limita a comunidades de malas hierbas en terrenos sin actividad agrícola.



Foto 2- Existen algunos ejemplares de árboles agrícolas como Perales añejos que sería conveniente integrar en la propuesta final de la vía planteada. La vegetación es casi inexistente.



Foto 3- Terrenos agrícolas sin laborear y con agrupaciones vegetales en los bordes de los terrenos. En esta área, la comunidad faunística es amplia y variada. Destaca la gran cohorte de passeriformes asociados al hábitat de los cultivos de las zonas del norte (destacan entre éstos el *Carduelis chloris* (Verderón común) que tiene en las cercanías a la zona una de sus principales áreas de distribución. Se observa también el *Carduelis carduelis* (Jilguero) de distribución limitada en la isla.



Foto 4- Al fondo de la imagen observamos las estribaciones de la Mesa Mota y en primer plano las diversas especies arbóreas agrícolas como *Castanea sativa* (Castaños) y *Pyrus communis* (Perales) junto a otras superficies agrícolas llenas de malas hierbas sin valor natural como el caso de *Sinapis sp.*



Foto 5- La vegetación predominante, en este sector más oeste, son malas hierbas agrícolas sin valor natural. A la derecha de la imagen observamos algunos ejemplares bien desarrollados de *Phoenix canariensis* plantados por la mano del hombre en el pasado.



Foto 6-Vista anterior cercana al pie de la Mesa Mota y la vegetación predominante en este tramo del trazado de la vía. Los elementos arbóreos agrícolas desaparecen en este tramo por lo que el valor de la vegetación es considerado de bajo valor. Esta área se encuentra muy antropizada. Se detectan algunos ejemplares de Paseriformes de Herbazales como el *Emberiza calandra* (Triguero).



Foto 7- Punto de intersección entre la vía de acceso a Mesa Mota y la vía planteada en el plan. En el lugar donde nos encontramos, la vegetación está muy antropizada y carece de valor significativo.



Foto 8- Vista hacia el Sur desde la Mesa Mota con el casco de San Cristóbal de La Laguna al fondo. En la imagen podemos observar la vegetación predominante en esta área cercana a la traza de la vía.



Foto 9- Terrenos al este con la vegetación predominante en la fotografía, sin valor natural destacable. Observamos al fondo de la imagen la conurbación urbana de La Laguna.



Foto 11- Detalle de la vegetación existente. Véanse algunos ejemplares de *Chamaecytisus proliferus* (Tagasaste), de interés forrajero, aunque en bajo y escaso número.



Foto 10- En primer plano se encuentran los pastizales intercalados con terrenos agrícolas, por donde se tiene previsto implantar el cuerpo de la vía. Esta área se encuentra antropizada y no está provisto de elementos florísticos de interés. Faunísticamente, no es un área especialmente destacable. Digno de mencionar son los ejemplares de *Curruca caprotada* (Capiroto) o el *Serinus canaria* (Canario), pero en bajo número. También encontramos de paso por la zona el *Sturnus vulgaris* (Estornino).



Foto 12- Montaña de la Atalaya, y, al fondo los terrenos por donde pasará la futura vía. Este tramo pasa por terrenos de erial y comunidades de malas hierbas con limitado valor naturalístico. El trazado coincide en su desarrollo con varias hileras de *Eucaliptus globulus* (Eucaliptos) y aglomeraciones de *Rubus sp* (Zarzas).



Foto 13- Detalle en el pie de la Montaña de la Atalaya de agrupaciones de *Rubus sp* y *Opuntia ficus-barbarica*. Véase el estado de degradación y las comunidades de ruderales de gran profusión. Faunísticamente, en esta área hay poca constancia de un poblamiento vertebrado acusado.



Foto 14- Vista desde la localidad de Las Gavias (Bº San Diego) de los terrenos por donde se hace la propuesta de la vía. En esta zona el poblamiento agrícola es fundamentalmente es de *Castanea sativa* (Castaños) que tiene un valor innegable. También existen, con menos valor naturalístico, plantaciones en hileras de *Eucaliptus globulus* alóctonos, que apenas albergan fauna.



Foto 15- Continuación de la fotografía anterior. Observamos árboles frutales bien desarrollados en los linderos de las fincas agrícolas. Se presentan individuos de *Pyrus communis* (Perales) y *Malus domestica* (Manzanos).



Foto 16- Al fondo, la Montaña de la Cruz. En este tramo de la vía el poblamiento de *Castanea sativa* (Castaños) baja en su población y deja paso a *Ficus carica* (Higueras) dispersas. También existen algunos árboles frutales en mucho menor número e importancia. El resto de las comunidades vegetales son malas hierbas agrícolas de poco valor, dominadas fundamentalmente por *Phoeniculum vulgare* (Hinojo) y diversas poáceas.



Foto 17- Vista general de algunos terrenos cercanos a la localidad de Las Gavias. Las comunidades naturales florísticas y faunísticas apenas existen, se sustituyen por terrenos agrícolas, que son minoritarios. Hay gran cantidad de erial sin valor y de amplia distribución cosmopolita.



Foto 18- Al fondo de la imagen vemos la Montaña de la Cruz con sus hileras de *Eucaliptus globulus* plantados por el hombre. El terreno en este punto prácticamente está inculto y dominan las malas hierbas agrícolas de escaso valor naturalístico. En esta parte es más fácil ver, faunísticamente, especies asociadas a las poblaciones como *Turdus merula* (Mirlo) y *Phylloscopus collybita* (Mosquitero) pero con pequeñas poblaciones de escasa importancia.



Foto 19- Vista en primer plano de los eriales en la perpendicular a la Montaña de la Cruz. Este es el poblamiento predominante en el área. Observamos algunos ejemplares jóvenes de *Teline sp* (Retama Amarilla) y *Phoeniculum vulgare* (Hinojo), sin valor naturalístico destacado.



Foto 20- Vista de la localidad cercana al Camino el Tornero y la Montaña de la Cruz. Al fondo, entre las agrupaciones de *Eucaliptus*, podemos distinguir poblaciones de *Teline sp* (Retama Amarilla) y algunas áreas cultivadas. También observamos zonas de erial abandonadas sin cultivar de escaso valor naturalístico.



Foto 21- Imagen ampliada de la fotografía anterior. Observamos claramente el área por donde se propone pasar la nueva vía. En este caso, la vegetación apenas existe y se limita a algunos terrenos agrícolas cultivados y comunidades de malas hierbas sin valor. El poblamiento faunístico se limita a los Paseriformes antes mencionados, de gran distribución local e insular.



Foto 22- Localidad de la Atalaya. En estos terrenos los eriales casi desaparecen y se convierten en terrenos de cultivo. El valor de esta área es mayor debido al enriquecimiento faunístico. La población de vertebrados y de especies de aves están más profusamente representadas. Corresponde al típico hábitat de cultivo del norte.



Foto 23- En esta localidad de la Atalaya existen multitud de accesos rodados que salpican el territorio, como en el caso de esta fotografía. Al borde de los mismos, en los terrenos removidos, se desarrollan especies sin valor, como *Rubus sp* (Zarzas), *Ricinus communis* (Tártago) y otras.



Foto 24- Nos encontramos en el tramo final de la vía planteada antes de la conexión con la TF-5. Observamos terrenos agrícolas. Destaca el poblamiento edificatorio disperso asociado a los caminos agrícolas, que están sin asfaltar, lo que limita la presencia de especies faunísticas. La vegetación se limita a comunidades a los bordes de los caminos como el *Phoeniculum vulgare* (Hinojo), que es el máximo representante, y diversas poáceas de distribución cosmopolita.



Foto 25- Antes de la conexión con el acceso al aeropuerto Tenerife Norte. Apenas existe vegetación natural en este extremo oeste de la vía. Encontramos, en esta zona, una buena cantidad de invertebrados, vertebrados y aves paseriformes, fundamentalmente.



Foto 27- Visión hacia el Sureste de una vía de conexión con la TF-5. Existe vegetación de *Schinus molle* (Falso pimentero) de cierto desarrollo.

SUBTRAMO DE LA TF-5



Foto 26- Visión hacia el Sureste de la TF-5. Vegetación en los arcenes con *Tabaibas* y *Acacias* de jardinería. Punto inicial de la vía proyectada.



Foto 28- Portes arbóreos de diversas especies de jardinería cuya conservación será analizada en la ordenación propuesta.



Foto 29-Taludes anexos en el margen izquierdo en la vista hacia el oeste de la actual vía. Al fondo observamos ejemplares de *Phoenix canariensis* (Palmera Canaria) que deberán ser reintegrados en la ordenación propuesta, así como las hileras de *Schinus molle* (Falso Pimentero).



Foto 31- Nos encontramos en el tramo medio de la vía. Se verán afectadas varias bolsas de terreno de erial con especies florísticas de poca importancia. Al fondo observamos *Opuntia ficus-barbarica* (Tunera) de antiguas plantaciones junto a malas hierbas.



Foto 30- *Cupressus sp* (Cupreso) en las lindes de la vía propuesta cuya hilera de vegetación deberá reintegrarse en los arcenes de la nueva vía o ser transplantados en terrenos adecuados.



Foto 32- Erial que se verá afectado por la vía. Las malas hierbas presentes son un ejemplo del poblamiento vegetal de poca importancia durante todo el viario. Están presentes *Nicotiana glauca* (Tabaco moro) y *Sinapis sp*, sin valor naturalístico alguno.



Foto 33- Al frente, junto a la actual desviación de San Benito, existen eriales poblados de *Teline sp* (Retama Amarilla), *Psoralea bituminosa* y *Opuntia ficus-barbarica*. Esta vegetación tiene poco valor natural y gran distribución insular.



Foto 34- Encontramos algunos ejemplos de vegetación plantada por la mano del hombre. Pueden observarse ejemplares de *Phoenix canariensis*, *Dracaena draco* y *Bougainvillea glabra*.



Foto 35- Al fondo de la imagen en el margen derecho, en dirección oeste, encontramos en este tramo, estos individuos de *Phoenix canariensis* y algunos frutales de gran desarrollo.



Foto 36 Detalle del margen derecho en dirección este. La población vegetal es absolutamente inexistente.



Foto 37- 2ª vista complementaria a la anterior. Se analizará la posibilidad de que los Cupresos puedan ser reintegrados en la ordenación.



Foto 39- Terrenos de taludes a la altura del barrio de San Lázaro junto a la actual vía. Se observaron portes arbóreos de Platanus sp, Cupressus sp y Populus alba de indudable valor.



Foto 38- El sector medio-oeste de la actual vía apenas posee vegetación. En sus márgenes susceptibles de ser afectados por la propuesta, se observa que en el margen derecho no existe apenas poblamiento natural.



Foto 40- En primer plano observamos ejemplares de Phoenix canariensis (Palmera canaria) en el talud del puente que da acceso al barrio de San Lázaro. Existen varios ejemplares jóvenes. Al fondo, con vista en dirección oeste, hay ejemplares de Persea gratissima (aguacate) y junto a ellos individuos de Yuca sp.



Foto 41- Detalle del punto de conexión de acceso al aeropuerto. Obsérvese la gran cantidad de pies de árboles junto al actual trazado de la carretera. Existe una gran aglomeración de *Populus alba* y un conjunto de erial cubierto con malas hierbas en el pie de la fotografía, sin ningún valor.



Foto 43- Detalle de la anterior fotografía. Los elementos vegetales se encuentran embelleciendo la traza. Existen igualmente algunos ejemplares de frutales, *Castanea sativa* (Castaños) y *Cupressus* sp.



Foto 42- Detalle ampliado del margen oeste de la traza de la vía.



Foto 44- Nos encontramos en el punto final de la vía. En esta rotonda existen diversas especies de jardinería plantadas. Algunas poseen interés naturalístico como la *Phoenix canariensis* (Palmera Canaria), aunque algunos especímenes son jóvenes podrán ser transplantados en la nueva ordenación.

SUBTRAMO ANILLO DE LA LAGUNA



Foto 45- Área de inicio junto a la carretera que conecta Las Chumberas desde la TF-5. En la imagen podemos observar ejemplares de *Amygdalus communis* (Almendros).



Foto 47- Entre la carretera de Las Chumberas y la TF-263, existen algunos ejemplares muy aislados de *Phoenix canariensis* (Palmera Canaria) y *Ficus carica* (Higueras). El resto de los terrenos son de erial, con muy bajo poblamiento y de escaso valor.



Foto 46- Vista general de los terrenos por donde discurrirá la vía. Observamos algunos ejemplares de *Amygdalus communis* (Almendros), rodales de *Teline sp* (Retama Amarilla) y eriales con malas hierbas con *Phoeniculum vulgare* (Hinojo).



Foto 48- Distinguimos algunos *Cupressus sp* (Cupresos) que se extienden por la vía TF-263.



Foto 49- Intersección imaginaria con la TF-263 de la nueva vía.



Foto 51- Vista tomada desde la cabecera del Aeropuerto Norte, con el corredor de la vía de Padre Anchieta-Guamasa de fondo. Este es el hábitat potencial de la *Parmacella tenerifensis*.



Foto 50- Detalle del corredor de la vía por donde discurrirá. Mayoritariamente, está poblada por suelos intervenidos y comunidades seriales, como zarzales y ejemplos aislados de *Teline sp* (*Retama Amarilla*).



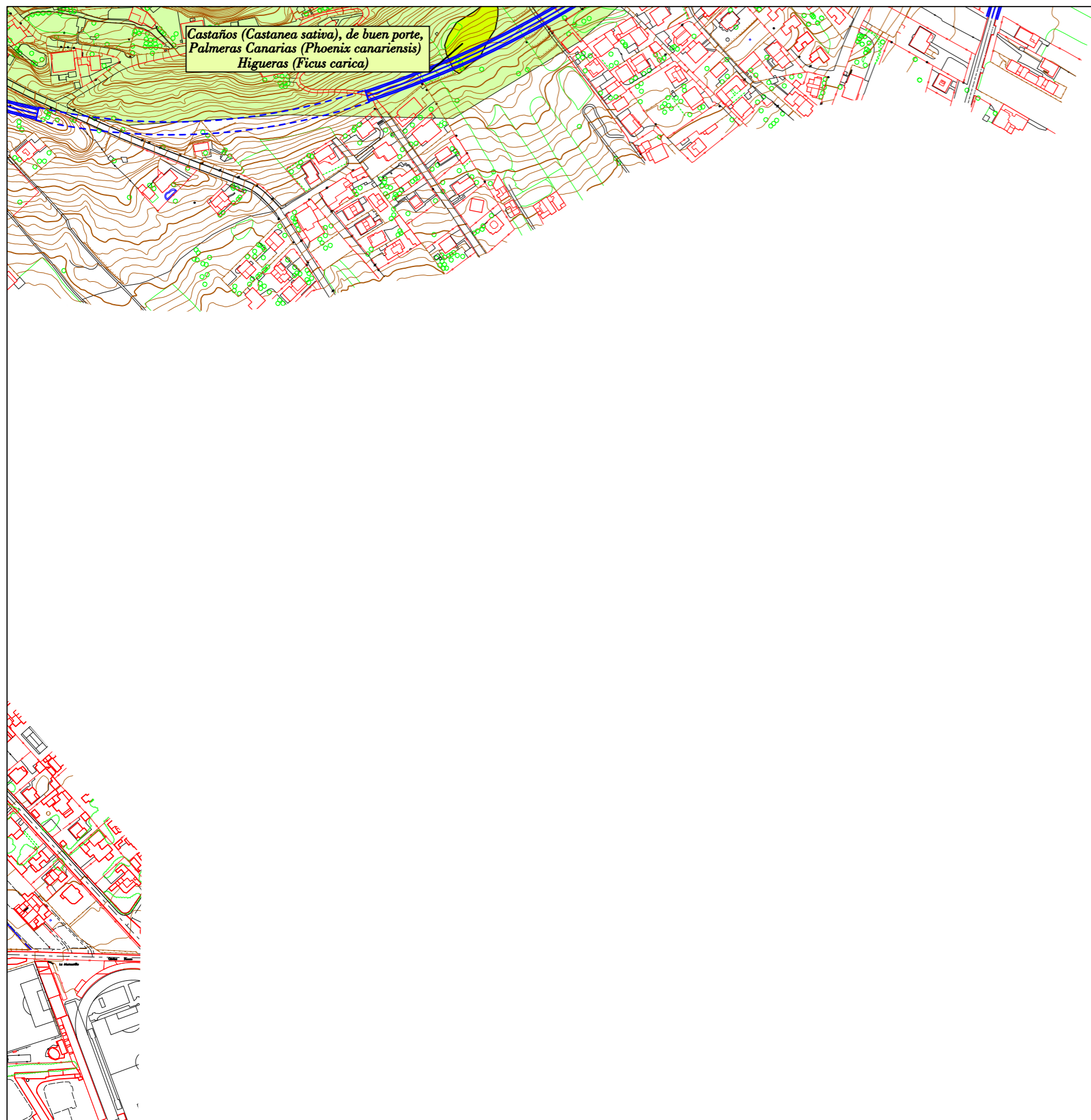
Foto 52- Actual vía de la TF-24 a su paso por la cabecera este del Aeropuerto Tenerife Norte. Parte de la vía coincidirá con el trazado actual y se introduce en uno de los ramales, así que, aprovecha prácticamente la vías situadas delante del Instituto de Formación Profesional de Geneto, por lo que no se ocupará suelo "natural".



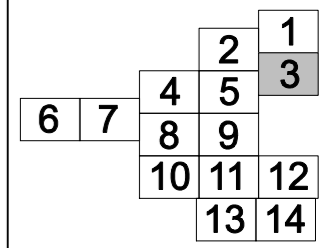
Foto 53- Vista hacia el oeste de la carretera TF-24. Parte de la vía planteada estará en la zona. La vegetación en este caso es ruderal y de poco significado ambiental. El poblamiento faunístico es inexistente en este ámbito.






Foto 54- La vía discurre por los llanos junto a la cara Sur del recinto aeroportuario. El área es un erial muy degradado y de escaso valor naturalístico.



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS




LEYENDA

-  EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
 -  ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
 -  ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- BIOTOPOS DE ESPACIOS DE INTERÉS
-  Zona de importancia ornitológica Los Rodeos - La Esperanza
 -  Parmacella tenerifensis
 -  Zona de presencia detectada 2003
 -  Áreas de distribución potencial
- ELEMENTO PATRIMONIAL
-  Elemento arquitectónico
 -  Elemento arqueológico
 -  Elemento etnográfico

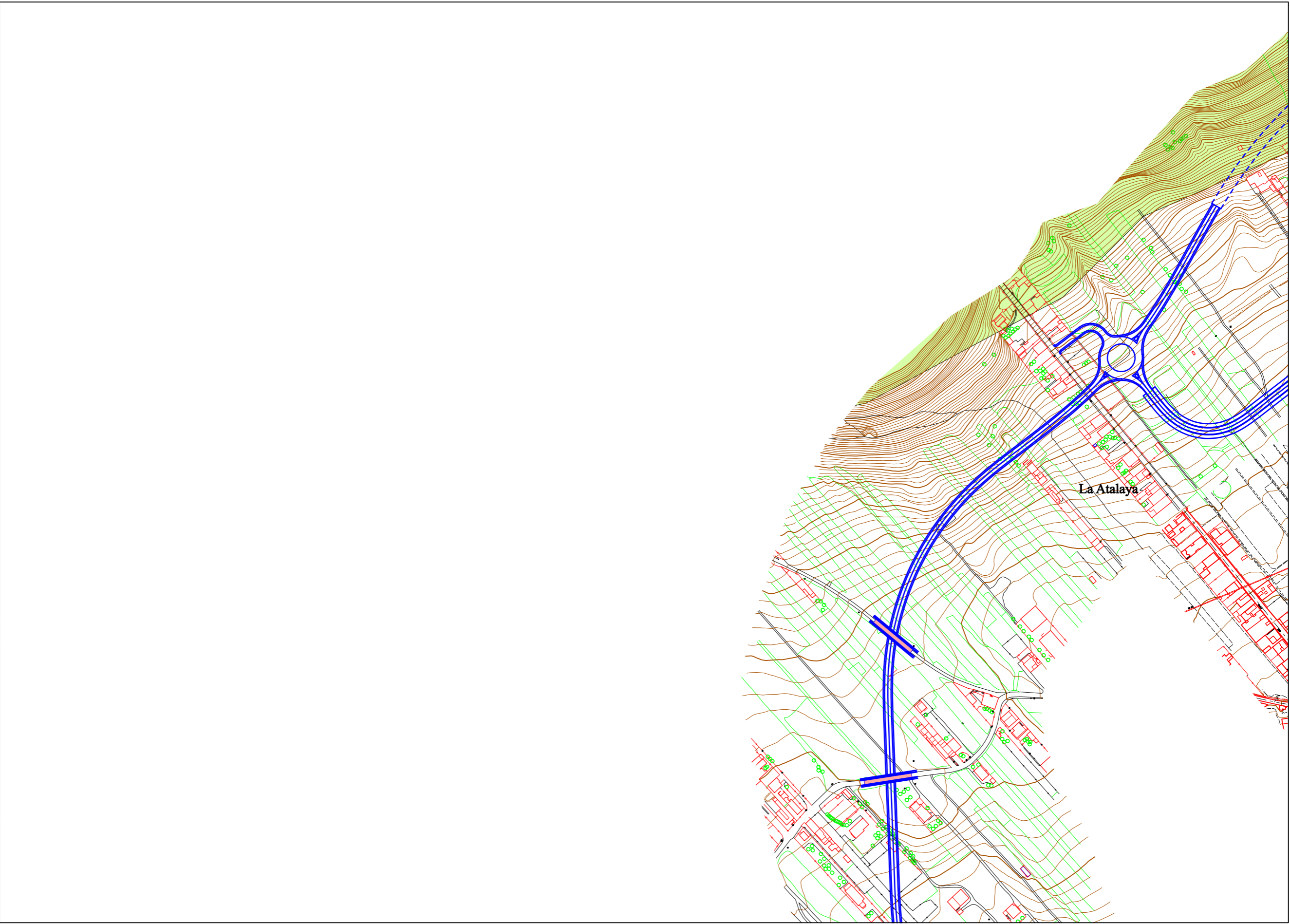
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

 **Gobierno de Canarias**
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:


 e. 1: 2.000
 Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
 CONDICIONANTES AMBIENTALES



DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS

				1
			2	3
		4	5	
6	7	8	9	
		10	11	12
			13	14

LEYENDA

- EJEMPLARES ARBÓREOS DE INTERÉS
 - ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS
 - ÁREAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL TERRESTRE
- BIOTOPOS DE ESPACIOS DE INTERÉS**
- Zona de importancia ornitológica Los Rodeos - La Esperanza
 - Parmacella tenerifensis
 - Zona de presencia detectada 2003
 - Áreas de distribución potencial
- ELEMENTO PATRIMONIAL**
- Elemento arquitectónico
 - Elemento arqueológico
 - Elemento etnográfico

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SISTEMA VIARIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE

Gobierno de Canarias
 Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:

e. 1: 2.000
 Original en A1

ANILLO DE LA LAGUNA
 CONDICIONANTES AMBIENTALES

