

ÍNDICE

2. ACCESIBILIDAD AL LITORAL.....	29
2.1. INTRODUCCIÓN	29
2.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	29
2.2.1. RED VIARIA	29
2.2.2. RED AEROPORTUARIA.....	30
2.2.3. RED PORTUARIA.....	30
2.3. LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE COMO DEFINITORIAS DEL MODELO TERRITORIAL	30
2.4. ANÁLISIS DE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	31
2.4.1. ACCESIBILIDAD A LAS VÍAS BÁSICAS.....	31
2.4.2. PRINCIPALES DESAJUSTES EN LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE.....	31
2.4.3. MEJORAS PREVISTAS EN LA RED DE INFRAESTRUCTURAS.....	32
2.5. ACCESIBILIDAD AL LITORAL.....	32
2.6. LA MOVILIDAD EN CANARIAS	33
2.7. TRÁFICO MARÍTIMO INTERINSULAR CON LA ISLA DE TENERIFE	34

GRÁFICOS

- 2.1. ACCESIBILIDAD AL LITORAL - RED VIARIA
- 2.2. ACCESIBILIDAD AL LITORAL - PENDIENTES

2. ACCESIBILIDAD AL LITORAL

2.1. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras tinerfeñas dedicadas al transporte se han ido definiendo en función de los cambios en las actividades productivas de la isla, que han dejado de ser agrarias para pasar a ser eminentemente turísticas. La isla de Tenerife cuenta con una red viaria que se estructura en dos elementos fundamentales: una red estructurante básica conocida como anillo insular, y un sistema de accesibilidad intermedia que complementa a la anterior. Cuenta también con dos aeropuertos: Los Rodeos (Tenerife Norte) y Reina Sofía (Tenerife Sur) y con una red de puertos con tamaño, características y usos diversos, de entre los que destacan el Puerto de Santa Cruz de Tenerife y el Puerto de Los Cristianos.

A continuación se describen los elementos principales de las redes viaria, aeroportuaria y portuaria de la isla que son la causa del actual modelo territorial tinerfeño. Se analizan las carencias de estas redes y se explican las propuestas de las administraciones públicas para la mejora de los distintos puntos conflictivos. Se definen las condiciones de buena accesibilidad al litoral indispensables para las posibles actuaciones de ampliación de una instalación portuaria existente o de implantación de un nuevo puerto. Finalmente se analizan las tendencias de movilidad en Canarias y se profundiza en la descripción de las líneas marítimas interinsulares de pasajeros con origen o destino la isla de Tenerife.

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

2.2.1. RED VIARIA

El sistema básico se constituye como una circunvalación de la isla por el borde costero, formada por vías de características diversas. La autopista TF-1, también denominada autopista del sur, une la capital insular Santa Cruz de Tenerife con Armeñime, en el sudoeste de la isla. La autopista TF-5, o autopista del norte, une la capital desde la Avenida 3 de Mayo (cerca del Frente Marítimo de Santa Cruz de Tenerife) con la Playa de San Marcos en el Norte, pasando por el núcleo urbano de la Laguna y el aeropuerto de Los Rodeos (en el noreste). La carretera comarcal TF-82 completa el anillo insular por la mitad occidental, uniendo Icod de los Vinos en el norte, con Armeñime en el sudoeste, pasando por Santiago del Teide y Guía de Isora.

El anillo en su tramo oriental desde Los Realejos (en el norte) hasta Playa de las Américas (en el sudoeste), es una vía desdoblada con tres carriles por sentido en el tramo comprendido entre la capital y La Laguna y con dos en el resto. En su tramo occidental está constituido por una carretera de calzada única con un carril por sentido, variando su ancho de plataforma entre los más de 9 metros al comienzo del tramo en el sur, a los menos de 6 metros que presenta en la práctica totalidad de su semiarco norte.

El anillo se complementa con dos ramales que dan soporte a las entradas y salidas en la capital insular. La autopista TF-11 que, arrancando desde Santa Cruz, recorre, desde el dique este hacia el norte, el límite de los terrenos portuarios hasta alcanzar el núcleo urbano de San Andrés, y la autovía TF-2 que une Las Chumberas con Santa María del Mar, enlazando en triángulo las autopistas del norte y del sur.

El sistema de accesibilidad intermedia está conformado como un anillo interior al básico con categoría de carreteras comarcales. En el norte este anillo se traza a una distancia importante del principal debido a las dificultades orográficas, mientras que en el sur recorre la media ladera.

Los sistemas principal y secundario se conectan entre sí formando una malla, que es más densa en el sur y el este, coincidiendo con los dos puntos de mayor concentración urbana de la isla, Los Cristianos-Las Américas y Santa Cruz de Tenerife.

El sistema básico da accesibilidad al área del territorio sobre la que se concentra la actividad terciaria que genera las mayores demandas de movilidad. A él se conectan también las áreas agrícolas de mayor valor añadido, más especializada en cultivos intensivos y subtropicales, así como la mayor parte de las áreas de concentración de actividades del sector secundario. El sistema intermedio cubre las áreas del territorio con mayor dependencia y dedicación a las actividades económicas ligadas al sector primario, de una cierta relevancia en la economía insular. Sobre él se apoya asimismo el sector de turismo rural y gran parte de los desplazamientos de los turistas hacia el Parque Nacional del Teide.

2.2.2. RED AEROPORTUARIA

En la actualidad la isla de Tenerife cuenta con dos aeropuertos, Los Rodeos en el norte y Reina Sofía en el sur. Estos puntos son, junto con los Puertos de Los Cristianos y Santa Cruz de Tenerife, los puntos principales de entrada a la isla desde el exterior. A finales de los noventa cubrían un tráfico de pasajeros que superaba los nueve millones anuales (dos millones el aeropuerto del norte y siete el del sur) y creciendo, y un intercambio de mercaderías que está en continuo aumento.

El aeropuerto Reina Sofía es utilizado preferentemente por turistas por lo que debe satisfacer los más altos estándares internacionales. El aeropuerto de Los Rodeos tiende más hacia la función de canalizador de los tráficos interinsulares y regulares con la Península y Europa.

2.2.3. RED PORTUARIA

El puerto con mayor actividad comercial de la isla es el de Santa Cruz de Tenerife, donde el tráfico de crudos tiene gran importancia, aunque debido a la escasez de espacio en tierra tiene importantes limitaciones funcionales. Además fuera del puerto no hay ningún centro dedicado a la manipulación, almacenaje y distribución de mercancías. También existe una falta de espacio en los polígonos industriales para la ubicación de las nuevas industrias que actualmente presionan sobre las intersecciones de la autopista o sobre el suelo rústico.

El Puerto de Los Cristianos es el segundo puerto en cuanto a volumen de mercancías y el primero en tráfico de pasajeros con problemas de equipamiento, servicio y control de barcos fondeados.

En cuanto a los puertos pesqueros y las instalaciones náutico-turísticas se encuentran muy dispersos a lo largo del litoral de Tenerife y con desigualdad de equipamientos.

2.3. LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE COMO DEFINITORIAS DEL MODELO TERRITORIAL

A finales de los cincuenta se construyó la autopista que une la capital con el aeropuerto de los Rodeos generando un desarrollo urbanístico importante en el territorio afectado (ciudad satélite de las Chumberas). Posteriormente, en la década de los sesenta, se produjo una importante presión turística en el área del Puerto de la Cruz y en el valle de la Orotava que provocó la ampliación de la autopista del norte.

En la década de los setenta se construyó la vía que une la capital con el sur siguiendo la línea costera con la intención de potenciar el sur de la isla. Posteriormente se construyó el aeropuerto del sur y los polígonos de Güímar y Granadilla. Posteriormente esta vía costera se prolongaría hasta llegar a Fañabé.

En la década de los noventa se construye la autovía que une Las Chumberas con Santa María del Mar generando el desarrollo urbanístico de Santa María del Mar. Se realiza el acceso a Santa Cruz por el litoral, hecho que inicia el nuevo frente marítimo en el Puerto de Santa Cruz.

Esta evolución de las infraestructuras explica la configuración actual del sistema insular. Coexisten en la isla dos grandes núcleos turísticos, el Puerto de la Cruz en el norte y Los Cristianos-Las Américas en el sur unidos mediante la mitad oriental del anillo insular. Este eje de unión concentra las infraestructuras viarias y portuarias de mayor calidad y las dos únicas aeroportuarias de la isla.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife polariza el tráfico comercial de la isla y el Puerto de Los Cristianos soporta el flujo de relaciones comerciales con las islas de la Gomera, La Palma y El Hierro. Los dos aeropuertos operativos de que dispone la isla, así como los dos puertos que acogen tráficos comerciales, están unidos directamente mediante el sistema básico de accesibilidad terrestre. La singularidad de Tenerife radica en que el Puerto de Los Cristianos es un polo turístico muy autónomo en relación con los flujos provenientes de la capital con su propia estructura portuaria y aeroportuaria integrada.

2.4. ANÁLISIS DE LA RED DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

2.4.1. ACCESIBILIDAD A LAS VÍAS BÁSICAS

Existen destacables diferencias de movilidad entre el este y el oeste de la isla. El semianillo este soporta intensidades medias diarias mayores de 30.000 veh/día, destacando los 100.000 veh/día del primer tramo de carretera desde Santa Cruz hacia el sur y los 70.000 veh/día en el primer tramo desde el mismo punto hacia el norte. Por contra el semianillo oeste soporta intensidades alrededor de 10.000 veh/día, bastante uniformes en sus distintos tramos.

Se reflejan importantes diferencias de accesibilidad en el anillo insular entre el este y el oeste, siendo mayor de los núcleos al anillo en el este. Por lo que al anillo interior se refiere, presenta características geométricas consecuencia de las dificultades impuestas por el terreno, hecho que explica los problemas de saturación en diversos tramos, más acusada en el sur que en el norte. Por ello se puede afirmar que el sistema intermedio no es suficiente para complementar la red básica. Los sistemas básicos e intermedios soportan dos tipos de dificultades, por un lado acusan los efectos de unir potentes centros de actividad, y por el otro la interacción con el tráfico urbano en sus extremos norte y sur.

La accesibilidad al corredor insular, alcanza sus valores máximos en los municipios de Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Candelaria, La Playa de Las Américas y Puerto de La Cruz. Sus valores mínimos se alcanzan en las zonas interiores de Vilaflor, Arico y Fasnia. Mientras que el resto del territorio se podría calificar de accesibilidad media al anillo insular.

Como conclusión se puede extraer que se hace necesaria la adecuación y acondicionamiento de la red a las actuales demandas de capacidad.

2.4.2. PRINCIPALES DESAJUSTES EN LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

Las problemáticas del sistema de transporte tienen como causas comunes, por un lado la concentración de diversos usos en una estrecha franja costera alrededor del anillo insular del transporte y de las principales infraestructuras, y por otro la escasez de suelo útil que tiene la isla.

Las problemáticas más importantes con las que se enfrentan las infraestructuras que conforman la estructura del territorio costero se explican a continuación.

La autopista TF-5 en su tramo desde Santa Cruz hasta el aeropuerto de los Rodeos, a pesar de la reciente ampliación, sigue estando en altos niveles de servicio, debido a su paso por los principales centros sanitarios, los márgenes del campus universitario, el aeropuerto del norte, junto con la expansión urbana del municipio de La Laguna. Además se ha producido una pérdida de funcionalidad de la autopista TF-2 que rodea Santa Cruz por el exterior, y que pretendía desahogar la vía TF-5, debido a sus características físicas y a la implantación de dos grandes centros comerciales en sus extremos. El eje básico también presenta dificultades importantes en su tramo entre Fañabé y Armeñime.

Otro punto conflictivo, especialmente importante en cuanto a las comunicaciones norte-sur de la isla, se presenta en el cierre del anillo básico en su extremo noroeste. Desde el Plan Insular se potencia la política de mejora de las conexiones del norte con el sur para equiparar la oferta de empleo en el sur con la demanda en el norte y la necesidad de iniciativa de vivienda y urbanización en el sur. Estas actuaciones se encuentran en el Convenio firmado entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias, aunque sus obras no se han iniciado.

Los dos aeropuertos de la isla soportan tráficos de mercancías y pasajeros en continuo aumento, especialmente en el de Los Rodeos. El aeropuerto de Los Rodeos acaba de ser remodelado por completo,

estando dimensionado correctamente para el tráfico de pasajeros que soporta. El aeropuerto Reina Sofía presenta sus mayores carencias en el edificio terminal para cubrir las demandas de crecimiento del tráfico de viajeros. Los accesos por carretera son buenos a través de la TF-1 y las plazas de estacionamiento de vehículos son suficientes.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife presenta importantes problemas de espacio debido a la presión del núcleo urbano. Queda sin resolver la función de intercambio entre el flujo de transporte marítimo y el terrestre. Los problemas de accesibilidad del puerto derivan de su localización ocupando todo el frente marítimo de la ciudad, desde San Andrés por el norte hasta una refinería de petróleo en el sur. Existe un acceso directo desde el ramal sur del eje básico hasta el puerto a través de la refinería, aunque no está resuelto el acceso de los tráficos procedentes del norte. Se están empezando a realizar las primeras actuaciones para recuperar el frente marítimo para la ciudad.

El Puerto de Los Cristianos tiene unas restricciones de crecimiento impuestas por su ubicación en medio de la zona turística más importante de la isla, hecho que provoca un permanente colapso en la operación portuaria y en las comunicaciones terrestres. Presenta importantes problemas de accesibilidad desde el eje básico con un nivel de saturación prácticamente constante debido a que su conexión se realiza a través del entramado urbano.

2.4.3. MEJORAS PREVISTAS EN LA RED DE INFRAESTRUCTURAS

En cuanto a la red viaria es de destacar que el PDIC en su diagnosis propone la aplicación de metodologías de proyecto acordes al carácter urbano del territorio a lo largo de toda la franja costera. Está prevista la circunvalación exterior TF-1/TF-5. Esta mejora deberá garantizar, por un lado y en su ámbito capitalino, la conexión con los dos ejes de estructuración urbana intermedia (la carretera TF-822 y la Rambla Ofrá-El Chorrillo) y la movilidad puerto-norte que quedaba por solucionar. Por el otro lado, y en su paso por el municipio de La Laguna, el proyecto tiene carácter de variante de la actual TF-5. Además deberá garantizar la accesibilidad adecuada al aeropuerto de Tenerife Norte y permitir la continuidad y relación con los ejes de San Miguel de Geneto y de acceso a La Esperanza. Por otro lado, y tal como se mencionó anteriormente el Convenio de Carreteras ha invertido o prevé recursos para operar sobre el sistema básico en buena parte de su recorrido, destacando la intensidad de las actuaciones en los tramos desde Santa Cruz a Guamasa, y entre Fañabé-Armeñime y Los Realejos y el acondicionamiento de la TF-1 en el tramo entre Santa Cruz de Tenerife y Güímar.

Está prevista la ampliación de la terminal de pasajeros del aeropuerto Reina Sofía. La construcción de una segunda pista garantizaría la capacidad actual en las condiciones de acceso más desfavorables.

Las problemáticas expuestas del Puerto de Santa Cruz de Tenerife hacen necesaria la potenciación del puerto, que deberá ser siempre compatible con su integración en la ciudad. Existe el proyecto de Granadilla como puerto complementario de Santa Cruz, especializado en tráficos internacionales de contenedores y de soporte marítimo a la zona industrial.

Para resolver los problemas de accesibilidad al puerto de Los Cristianos se propone la construcción de un nuevo puerto en Fonsalía (propuesta del PIOT) que debería especializarse en pasajeros y tráficos con buques rolonés, precisando una planificación adecuada de sus accesos terrestres.

2.5. ACCESIBILIDAD AL LITORAL

Para poder implantar una infraestructura portuaria o ampliar las ya existentes se considera necesario que se cumplan dos condiciones que surgen de la necesidad básica de disponer de una buena accesibilidad. Estas condiciones son las siguientes:

1. En primer lugar deberá cumplirse que a una distancia inferior a 1.000 metros de la costa exista una carretera local, municipal o comarcal para poder acceder a la infraestructura portuaria.
2. En segundo lugar, será necesario que la pendiente de la línea de acceso a la costa no sea muy pronunciada para asegurar un óptimo acceso en caso de ya tener vía, o para poder asegurar su

adecuada construcción, en caso contrario. Se considera como inadmisibles una pendiente superior al 20%, o al 30% en algunos casos.

La red viaria para acceder al litoral de la isla es muy diversa, pudiendo variar desde una situación muy buena de acceso por autopista a no tener ninguna vía de acceso. Por ello, la accesibilidad al litoral se puede clasificar en cuatro niveles en función de la categoría de la vía de acceso existente a menos de 1.000 metros de la costa.

Nivel 0: cuando no existe ninguna vía de acceso.

Nivel 1: cuando la categoría de la vía es local.

Nivel 2: cuando la vía es una carretera municipal.

Nivel 3: cuando la vía es una carretera comarcal.

Nivel 4: cuando a menos de 1.000 metros existe una salida desde la autopista.

Se han diseñado dos planos (2.1 y 2.2) en los que cataloga toda la costa en función de las dos condiciones anteriores. Con ello se obtienen las zonas que quedan descartadas, por condiciones de mala accesibilidad, para una posible actuación portuaria. La franja costera del nordeste de la isla, desde Punta Hidalgo hasta La Playa de Las Teresitas, es de difícil acceso debido a su orografía que limita la llegada de vías a menos de 1.000 metros de la costa, por lo que se considera de accesibilidad nula. Sólo en algunos tramos se puede acceder por una vía de carácter local aunque de condiciones bastante malas. Se considera también de accesibilidad nula la zona del Malpaís de la Rasca al sudoeste de la isla, desde Punta de la Rasca hasta Punta Negra. Y por último la franja costera al noroeste desde el Acantilado de Los Gigantes hasta el Macizo de Tenos. Las zonas de mejor acceso coinciden en su mayoría con zonas costeras urbanizadas. Se considera que la accesibilidad es buena, por autopista o por vía comarcal, en la línea costera oriental desde San Andrés a la Punta del Sordo antes de llegar a San Miguel de Tajao. También es buena en el norte, desde La Punta del Puertito siguiendo la costa hacia el oeste hasta la Playa de San Marcos, exceptuando el tramo saliendo de Puerto de la Cruz, pasando por Las Dehesas hasta El Toscal Longuera, donde la accesibilidad es por vía local. Finalmente la costa oeste de la isla tiene en su mayor parte accesibilidad por vías comarcales aunque se encuentran en peores condiciones que en el resto de frentes.

2.6. LA MOVILIDAD EN CANARIAS

En los últimos años se ha detectado un crecimiento destacado del tráfico de pasajeros en las islas Canarias. La entrada de pasajeros, fundamentalmente por vía aérea, creció un 21 % entre 1993 y 1996. El tráfico de viajeros en barco, entre las islas normalmente, tuvo un incremento espectacular de un 156 % en el mismo período debido a la entrada de nuevos operadores y al establecimiento de nuevos trayectos.

Una media de 20 km/día por habitante corresponde a la movilidad insular, consecuencia de los desplazamientos dentro de la propia isla en modos terrestres: vehículo propio, guagua, taxi a pie, etc. La movilidad regional o interinsular, la que corresponde a los desplazamientos entre islas en modo aéreo o marítimo apenas si alcanza el kilómetro diario por habitante. En 1995 se realizaron casi 5 millones de desplazamientos entre islas (3 millones en barco y 2 en avión), incluyendo los realizados por motivos turísticos que serían del orden de 1,5 millones. Esto significa un promedio de algo más de un viaje de ida y vuelta a otra isla en todo un año por habitante. Finalmente, la población residente canaria efectuó un total de 1,2 millones de desplazamientos a la península en 1995, representando una media de 4 km/día, y fundamentalmente en avión. Resumiendo, se tiene que por cada desplazamiento a la península se realizan dos a otra isla, y de éstos uno es siempre entre Gran Canaria y Tenerife, es decir, que del volumen de desplazamientos total realizado por ciudadanos residentes en las islas, algo menos del 50 % se realiza entre las islas capitalinas o de una isla capitalina a la península. En términos de viajeros por kilómetro, la movilidad insular o terrestre representa prácticamente el 84% del total, la movilidad con la península de los residentes un 13 % y la regional o interinsular un 3%.

En la figura (a) se muestra el reparto de la movilidad regional sumando los modos marítimo y aéreo. Del total de viajes realizados, un 28% correspondió a viajes entre las islas capitalinas, un 33% entre las islas del sector occidental con Tenerife (un 21% sólo en el trayecto Gomera-Cristianos) y un 17% entre las islas del sector oriental con Gran Canaria. El resto, un 22% correspondió a viajes entre islas no capitalinas y la capitalina del sector opuesto, por ejemplo Lanzarote-Tenerife o La Palma-Gran Canaria (con un 11%) y entre Lanzarote y Fuerteventura (otro 11%), siendo anecdóticos los desplazamientos entre La Palma, La Gomera y El Hierro.

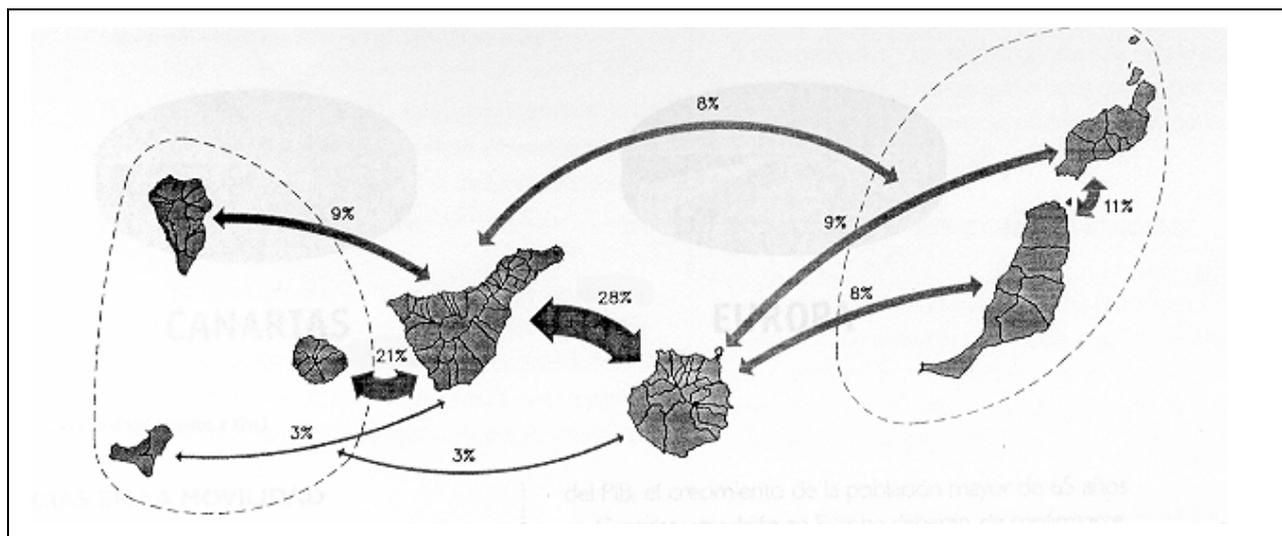


Figura a: Reparto de la movilidad regional sumando los modos marítimo y aéreo (fuente: Libro Blanco de los Transportes en Canarias)

Las tendencias europeas en materia de movilidad revela como la movilidad no obligada asociada al turismo, ocio, las relaciones sociales y comerciales es la que más está creciendo en los últimos años y más va a crecer en el futuro. El aumento de la movilidad de la población europea de la tercera edad hace pensar en una mayor afluencia de turistas con largos períodos de permanencia que se incorporarán de hecho a la sociedad canaria como residentes. Esta población tendrá seguramente una fuerte demanda de movilidad por motivos no sólo turísticos.

Las previsiones apuntan a crecimientos en el número de kilómetros totales realizados anualmente entre un 2% y un 3,5%. Estos crecimientos afectarán fundamentalmente a la movilidad insular. La presión sobre el transporte interinsular es de esperar que crezca en la medida en que se mejoren las conexiones entre las islas periféricas y las capitalinas.

2.7. TRÁFICO MARÍTIMO INTERINSULAR CON LA ISLA DE TENERIFE

Los tráficos interinsulares con salida o destino la isla de Tenerife están cubiertos por tres operadores: Líneas Fred. Olsen, Naviera Armas, S.A. y Transmediterránea. Hasta 1994 el transporte marítimo interinsular lo realizaba Transmediterránea, de forma casi exclusiva, uniendo las capitales insulares directamente. La aparición de nuevos operadores ha propiciado un descenso espectacular de las tarifas y, como consecuencia más inmediata, un importante aumento en la demanda. Estas compañías operan con ferrys convencionales, aunque cabe destacar las embarcaciones tipo Jet-Foil o Hidro-Foil, de Transmediterránea, que son más modernas y con mayor velocidad pero no permiten la carga de vehículos en su interior.

Las líneas que unen Tenerife con el resto de las islas se pueden clasificar en dos categorías según la duración del trayecto. Se consideran líneas normales si la duración es igual o superior a 4 horas y líneas cortas o rápidas en caso contrario. En la tabla 1 se detallan las líneas que operan en el archipiélago con origen o destino la isla de Tenerife, la duración del trayecto que recorren y por consiguiente la categoría a la que pertenecen. En el plano 2.3 se representan estas líneas.

Tabla 1: Líneas marítimas interinsulares con origen/destino en Tenerife

Línea	Puerto	Duración del trayecto	Categoría de la línea
Tenerife-Gran Canaria	Santa Cruz de Tenerife- Puerto de La Luz y Las Palmas	3 horas 30 min	Corta o rápida
Tenerife-Gran Canaria	Santa Cruz de Tenerife- Agaete	1 hora	Corta o rápida
Tenerife-Gran Canaria- Fuerteventura	Santa Cruz de Tenerife- Agaete a Puerto de La Luz y Las Palmas por tierra- Puerto Rosario	7 horas 40 min	Normal
Tenerife -Gran Canaria -Lanzarote	Santa Cruz de Tenerife- Agaete a Puerto de La Luz y Las Palmas por tierra- Arrecife	10 horas 40 min	Normal
Tenerife -Gran Canaria -Lanzarote	Santa Cruz de Tenerife- Puerto de La Luz y Las Palmas-Arrecife	12 horas	Normal
Tenerife -Gran Canaria - Fuerteventura	Santa Cruz de Tenerife- Puerto de La Luz y Las Palmas- Puerto Rosario	12 horas	Normal
Tenerife-Gran Canaria- Fuerteventura	Santa Cruz de Tenerife-Puerto de La Luz y Las Palmas-Morro Jable	3 horas 10 min	Corta o rápida
Tenerife-La Palma	Santa Cruz de Tenerife-Santa Cruz de La Palma	8 horas	Normal
Tenerife-La Gomera	Los Cristianos-San Sebastián de la Gomera	35 min	Corta o rápida
Tenerife -La Palma	Los Cristianos- Santa Cruz de la Palma	4 horas 30 min	Normal
Tenerife-La Gomera-La Palma	Los Cristianos-San Sebastián de La Gomera-Santa Cruz de La Palma	4 horas 20 min	Normal
Tenerife-El Hierro	Los Cristianos-La Estaca	4 horas	Normal

El tráfico de pasajeros tiene más importancia que el de mercancías ya que significa el 55% de los ingresos totales de las compañías operadoras. En los puertos tinerfeños dependientes del estado (Santa Cruz de Tenerife y Los Cristianos) se movieron en el año 1998 más de 2,7 millones de pasajeros (ver tabla 2). La tabla 3 muestra la oferta de plazas interinsulares marítimas de pasajeros por semana en Canarias, siendo los puertos de Tenerife los que tienen mayor afluencia de pasajeros del Archipiélago. Las líneas más importantes en tráfico de pasajeros son las cortas y rápidas y su implantación ha favorecido el crecimiento de las áreas de origen/destino y una mayor interconexión entre la población residente en los distintos ámbitos interinsulares. Estas líneas permiten un alto número de viajes ida y vuelta el mismo día, sobretudo entre Gran Canaria y Tenerife, alcanzando en este caso un 45% del tráfico.

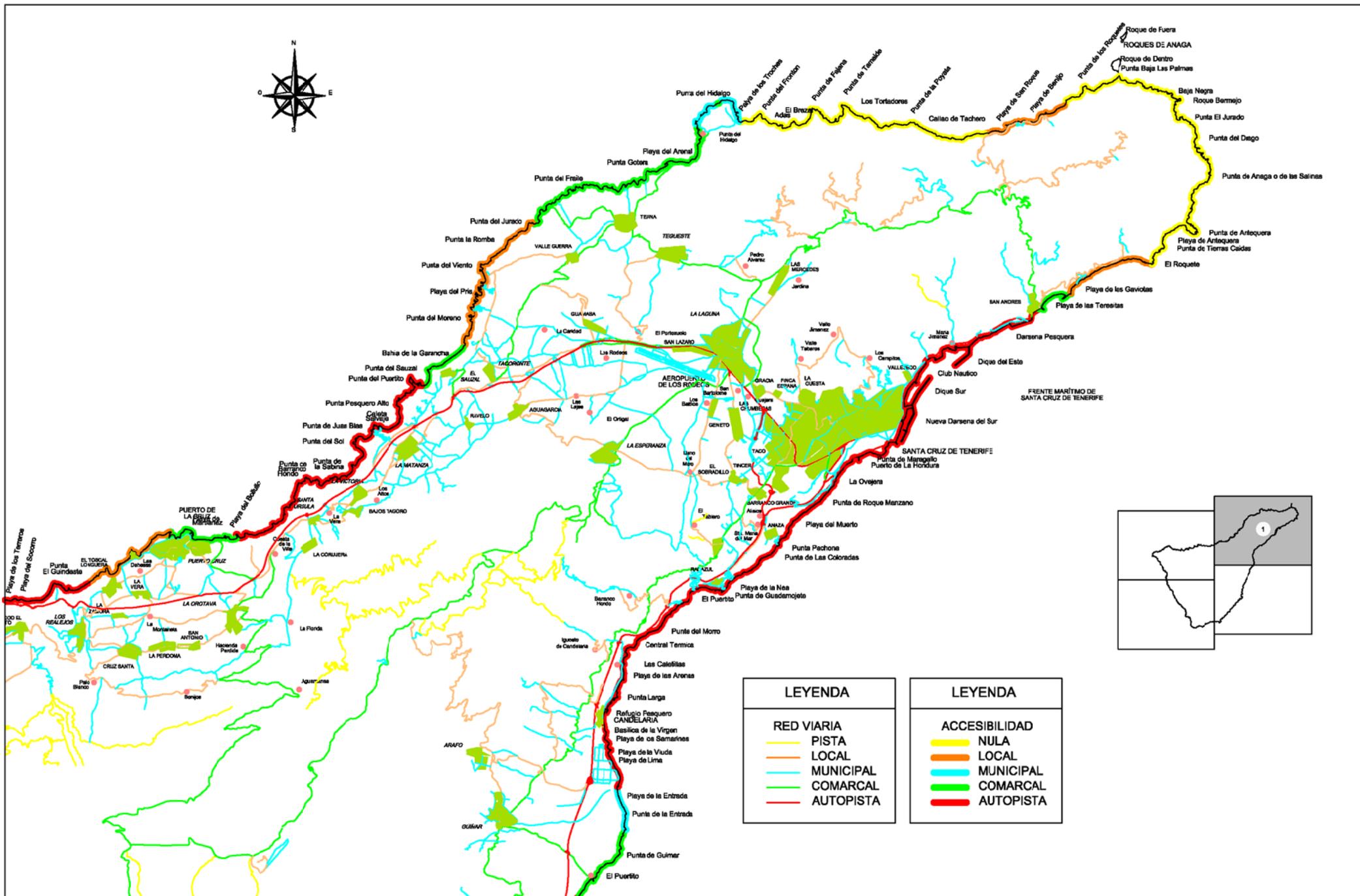
Los corredores principales con origen o destino la isla de Tenerife, consolidados tanto en pasajeros como en vehículos son: Agaete (Gran Canaria)-Santa Cruz de Tenerife (Tenerife), Los Cristianos (Tenerife)-San Sebastián de La Gomera (La Gomera).

Tabla 2: Tráficos registrados en los puertos de Tenerife competencia del Estado

Puerto	Total mercancías (miles de ton)			Total pasajeros (miles)		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Santa Cruz de Tenerife	11.237	12.095	13.031	1.120	1.068	1.210
Los Cristianos	463	302	324	1.392	1.455	1.570

Tabla 3: Oferta de plazas interinsulares marítimas de pasajeros por semana (1996)

	Tenerife	Gran Canaria	Fuerteventura	La Gomera	Lanzarote	La Palma	El Hierro	Total
Tenerife	-	52.168	0	62.096	0	3.126	5.210	122.600
Gran Canaria	51.118	-	2.558	0	750	0	0	54.426
Fuerteventura	0	2.558	-	0	62.800	0	0	65.358
La Gomera	62.096	0	0	-	0	10.500	0	72.596
Lanzarote	0	750	62.800	0	-	0	0	63.550
La Palma	3.126	0	0	10.500	0	-	0	13.626
El Hierro	5.210	0	0	-	0	0	0	5.210
Total	121.550	55.476	65.358	72.596	63.500	13.626	5.210	397.366

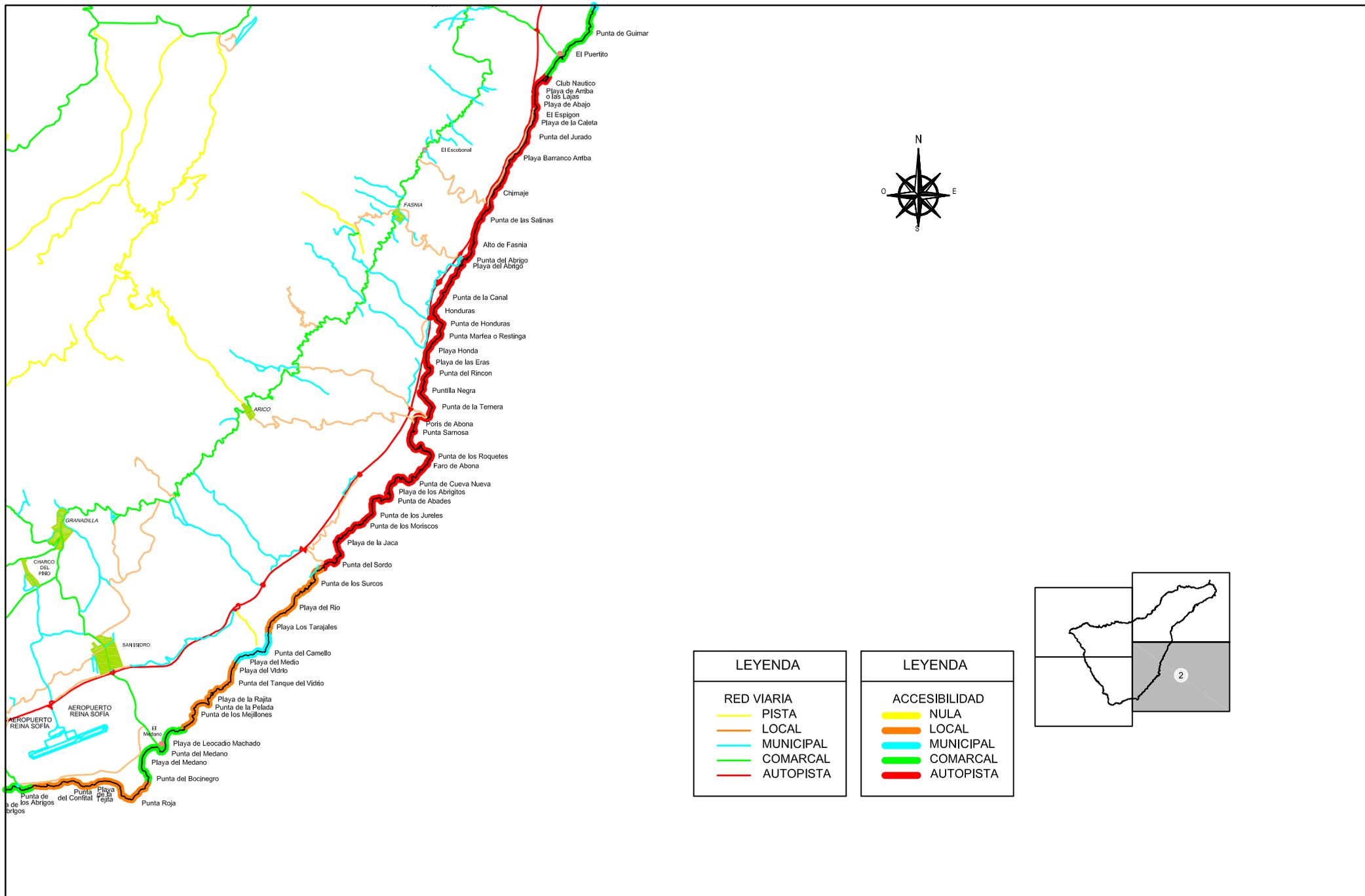


PUERTOS

Estudio de Base - Plan Insular de Ordenación de Tenerife

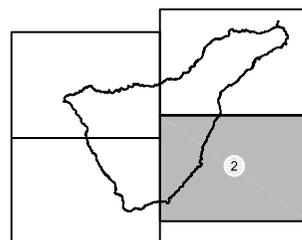
Gráfico 2.1.1

ACCESIBILIDAD AL LITORAL - RED VIARIA



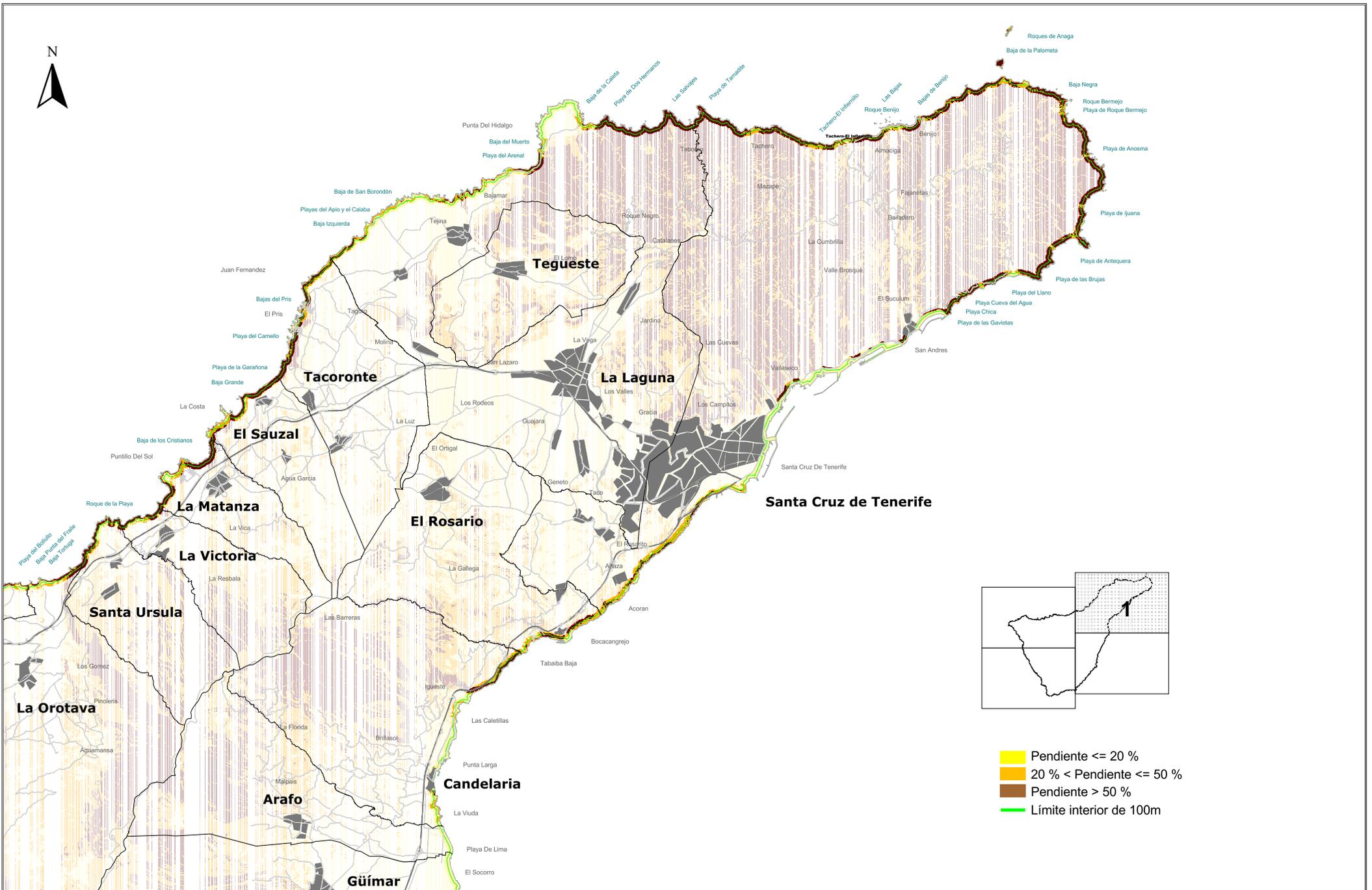
LEYENDA	
RED VIARIA	
	PISTA
	LOCAL
	MUNICIPAL
	COMARCAL
	AUTOPISTA

LEYENDA	
ACCESIBILIDAD	
	NULA
	LOCAL
	MUNICIPAL
	COMARCAL
	AUTOPISTA



PUERTOS

Estudio de Base - Plan Insular de Ordenación de Tenerife

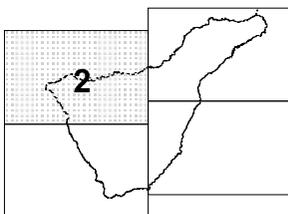


PUERTOS

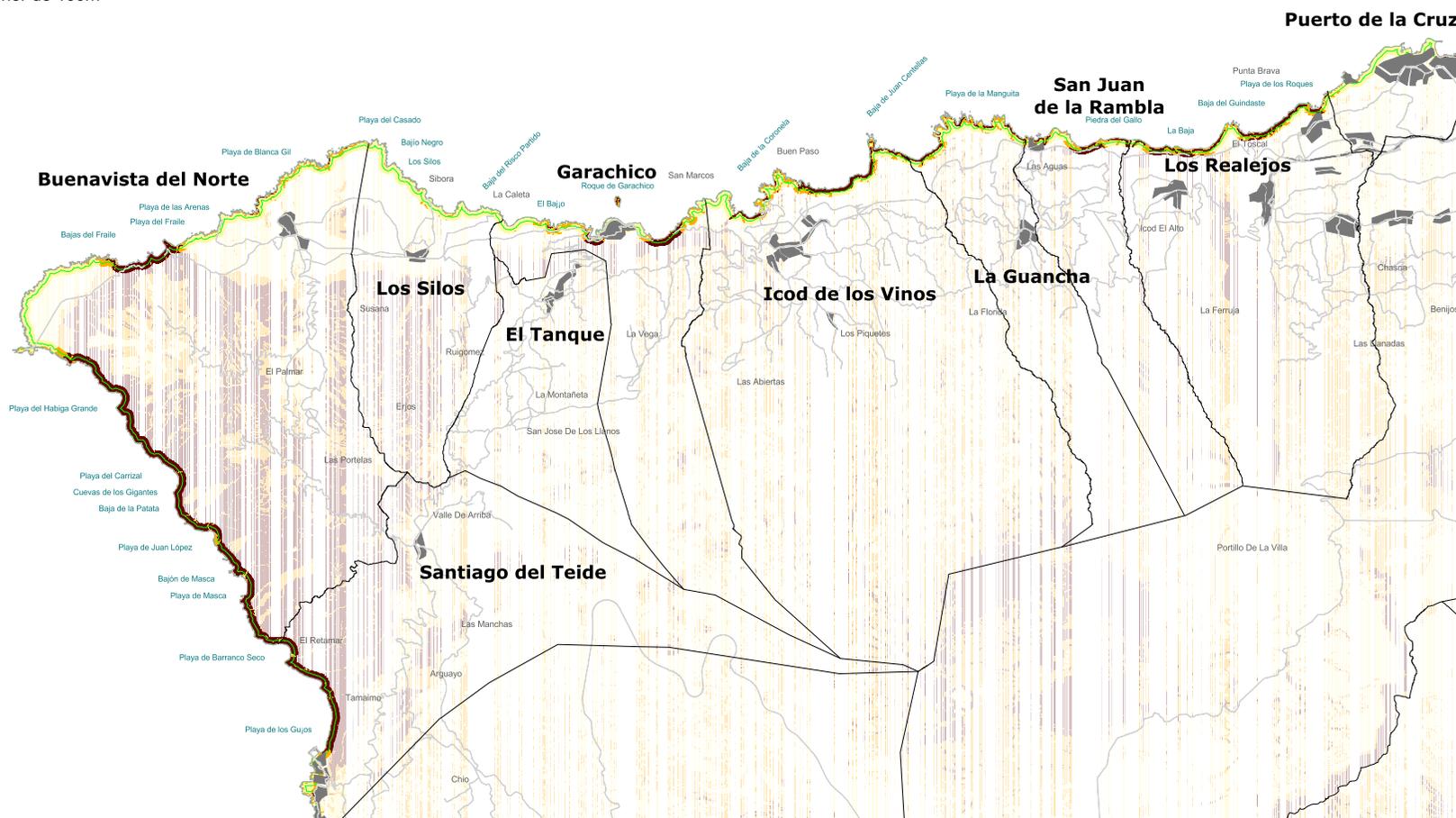
Estudio de Base - Plan Insular de Ordenación de Tenerife

Gráfico 2.2.1

ACCESIBILIDAD AL LITORAL - PENDIENTES



-  Pendiente <= 20 %
-  20 % < Pendiente <= 50 %
-  Pendiente > 50 %
-  Límite interior de 100m



PUERTOS

Estudio de Base - Plan Insular de Ordenación de Tenerife

Gráfico 2.2.2

ACCESIBILIDAD AL LITORAL - PENDIENTES

