

## 2.2. INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

### 2.2.1. Sistemas de infraestructuras de transporte

#### 2.2.1.1. Marco general

El transporte terrestre en la isla de Tenerife se articula exclusivamente por medio de infraestructuras viarias que responden al modo de poblamiento y de ocupación del territorio, así como a su evolución. Puede decirse que la red de infraestructuras de carreteras de la Isla está condicionada por dos factores principales interrelacionados:

- **Las características orográficas del territorio.** Tenerife constituye un territorio de montaña con un relieve abrupto y escabroso. El macizo volcánico del Teide y la cordillera Dorsal, ocupan la parte central de la isla y la dividen en dos vertientes: la Norte y la Sur. Además, se distinguen tres niveles de altitud; Cumbre, Medianía y Costa. Esta complicada y accidentada orografía del terreno, no favorece las comunicaciones por tierra y ha influido y determinado notablemente la actual red de infraestructuras de comunicaciones.
- El segundo factor determinante de la configuración de la red de carreteras es la **estructura de la distribución de la población**. Así, existe un fuerte desequilibrio entre el norte muy densamente poblado, con un peso creciente del área capitalina, frente al sur de la Isla caracterizado por un cierto vacío poblacional, aunque en la vertiente suroeste, donde se localizan núcleos turísticos, presente unos importantes índices de crecimiento. Por otra parte, la población se caracteriza por un elevado nivel de dispersión en todo el territorio. De hecho, en la isla existen 379 núcleos de población, de los que más de dos terceras partes (267) tienen una población inferior a los 1.000 habitantes y más de la mitad (195) menos de 500 habitantes. El alto grado de dispersión de la población contrasta con la concentración de empleo en algunas zonas (Área Metropolitana, Sur, Puerto de la Cruz), lo cual provoca un importante flujo diario de desplazamientos de población desde sus lugares de residencia a los principales centros de trabajo.

Aunque los dos factores citados relativos a la morfología del territorio y a la distribución de la población determinan en gran medida la vertebración de las comunicaciones terrestres de la Isla, se puede hablar de un tercer factor, con una importancia creciente, que va ligado al espectacular desarrollo económico que, gracias al turismo, está registrando el sur de la Isla, y que también tiene y tendrá una enorme repercusión sobre la estructuración de la red viaria actual y futura.

El fuerte desarrollo económico del sur ha generado importantes flujos de habitantes que, provenientes del norte de la Isla (más poblado), se desplazan diariamente hacia el sur por motivos de trabajo. Dicho desplazamiento se realiza en un porcentaje muy importante de los casos en vehículo privado, lo cual ha generado importantes problemas de congestión del eje Norte-Sur y sobre todo del tramo Santa Cruz- La Laguna.

La necesidad de accesibilidad y comunicación en la Isla ha configurado, pues, una tipología básica en el desarrollo de la red de carreteras basada en los anillos de circunvalación, en los que confluyen los sistemas radiales de articulación con los distintos núcleos. Así, Tenerife en materia de vías de comunicación terrestre, carreteras y autopistas, se estructura de la siguiente manera:

- Por un lado, existe una ronda de circunvalación (en forma de autopista en la vertiente este y de carretera en la oeste) de la cual es tributaria una serie de vías secundarias que comunican las diversas partes de la Isla.
- Por otro, se establecen, en torno a los núcleos poblacionales más densos y sus respectivas áreas de influencia, pequeñas redes de comunicaciones, como son las rondas a los centros urbanos, los accesos a los centros estratégicos de la Isla (puertos, aeropuertos y refinerías) y los accesos que dan servicio a los núcleos de población más tradicionales. En este sentido se podrían destacar las siguientes tres áreas:
  - Zona capitalina, Santa Cruz de Tenerife-La Laguna.
  - Zona norte, Puerto de la Cruz-La Orotava.
  - Zona sur, Los Cristianos-Playa de Las Américas.

Comparando la dotación de carreteras de Tenerife con el total nacional, se obtiene que la Isla dispone de una mayor densidad de carreteras respecto a la superficie (se trata de un territorio relativamente pequeño) y un menor número de kilómetros de carretera por habitante (es una Isla densamente poblada). En la tabla siguiente se muestra esta comparación.

**Tabla 2.41 - Dotación de carreteras en la isla de Tenerife, Canarias y España**

Territorio	Total km	km/km <sup>2</sup> superficie	km/ 1000 habitantes
Santa Cruz de Tenerife	2.497	0,738	2,538
Canarias	4.467	0,600	2,205
España	166.011	0,328	3,673

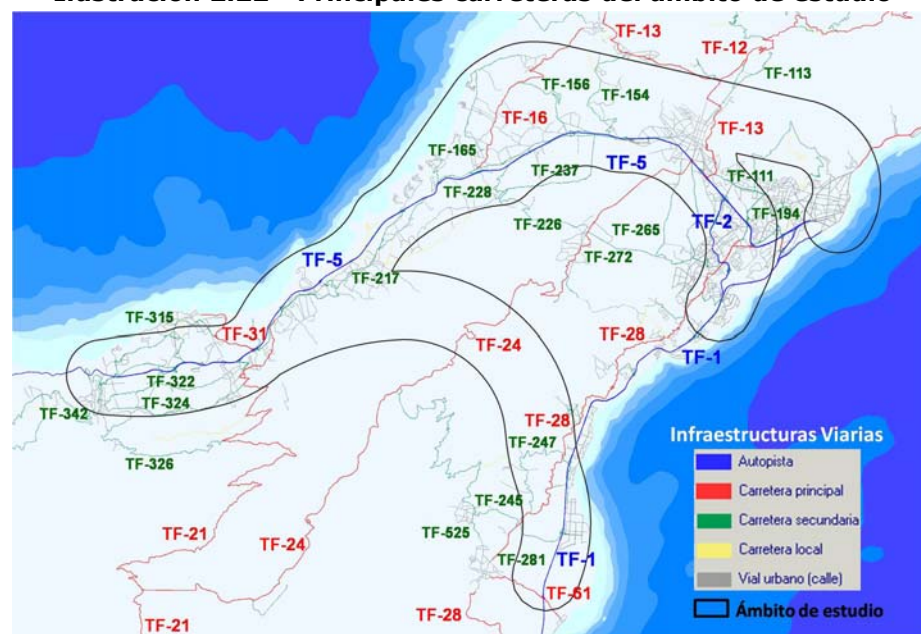
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE y del Anuario Estadístico 2007 del Ministerio de Fomento.

Es importante destacar que, a partir de 1998, las carreteras dependientes de la Comunidad Autónoma de Canarias han pasado a depender de los Cabildos Insulares. Por tanto, al no existir en el Archipiélago carreteras dependientes del Estado, esto se traduce en el hecho que en Tenerife todas las carreteras son competencia del Cabildo Insular de Tenerife.

### 2.2.1.2. Red básica de carreteras

Dos autopistas libres de peaje parten de la capital, Santa Cruz de Tenerife, situada en el extremo nororiental. El diseño de las autopistas consiste en dos calzadas separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación que contiene una barrera física para impedir el paso de una calzada a otra. Dado su trazado, con ausencia de curvas acusadas o accidentes geográficos, cabe calificar estas vías como rápidas, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

**Ilustración 2.22 - Principales carreteras del ámbito de estudio**



Fuente: Elaboración propia a partir del Visualizador General de Información Geográfica MAPA de GRAFCAN (Cartográfica de Canarias, S.A.)

La más antigua, la TF-5 con una longitud de 39,5 km, conecta con el Aeropuerto Tenerife Norte y alcanza el Puerto de La Cruz, cruzando el área más poblada de la Isla. Esta vía comunica el área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife con el Aeropuerto Tenerife Norte y alcanza el conjunto de núcleos del Valle de la Orotava, principal centro turístico del norte de la Isla. Esta autopista posee un elevado número de salidas, dada su longitud: 39 accesos, siete de los cuales se concentran el área de Puerto de la Cruz-La Orotava.

La intensidad del tráfico decrece de forma apreciable en la medida que la autopista se aleja de la capital, Santa Cruz de Tenerife, alcanzando el nivel más alto de toda la red en los accesos a ésta y al aeropuerto. En efecto, el volumen de tráfico, medido en intensidad media diaria, fue en el año 2011 el siguiente:

- En el pk 2,15 de enlace con la Autopista del Sur, 111.142 vehículos diarios
- En el pk 10,50, 101.258 vehículos diarios.
- En el aeropuerto de Los Rodeos, 83.849 vehículos diarios.
- En el pk 21,49 en el Sauzal, 64.876 vehículos diarios.
- En el pk 32,75 en Puerto de la Cruz, 60.784 vehículos diarios.
- En los Realejos, en el pk 39,23, 25.111 vehículos diarios.

Esta autopista vertebró la zona más densamente poblada de la Isla, área formada por los municipios de Santa Cruz de Tenerife, Tegueste, Taroconte, La Matanza de Acentejo, La Victoria de Acentejo, Santa Úrsula, Los Realejos y el Puerto de Santa Cruz, cuya población agregada asciende a 359.707 habitantes en 2011 lo que representa el 35,8% de la población total de la isla.

La autopista del Sur, la TF-1, es el eje principal de la red viaria meridional. Tiene una longitud aproximada de 85 km cuyos extremos se corresponden a la ciudad de Santa Cruz de Tenerife y al municipio de Adeje. Aunque fue construida para acceder al nuevo aeropuerto Tenerife Sur, en la actualidad llega hasta Playa Paraíso (Armeñime) y, de esta forma, consolida la ampliación del área turística meridional.

Por el norte, junto a Santa María del Mar, se bifurca en dos ramales. Uno se dirige a Santa Cruz de Tenerife penetrando en la ciudad (A-Sur), continuando (TF-11) hacia la zona de San Andrés. El otro se encamina al norte, apoyándose en la autovía TF-5 que comunica el sur de Santa Cruz con La Laguna y el Puerto de la Cruz.

La TF-1 posee 30 salidas a lo largo de su recorrido. Las intensidades medias de tráfico son las siguientes:

- En el punto kilométrico 0,67, 23.368 vehículos diarios
- En el punto kilométrico 8,54, 85.175 vehículos diarios
- En las Caletillas, en el punto kilométrico 13,73, 71.866 vehículos diarios.
- En Arafo, en el punto kilométrico 16,38, 47.362 vehículos diarios.
- En el punto kilométrico 22,30, en el Puerto de Güimar, 46.170 vehículos diarios.

Como se puede observar, la intensidad de tráfico decrece a medida que la autopista se aleja de la capital y recorre tramos menos poblados, para volver a crecer en los accesos al Aeropuerto Tenerife Sur y a la zona urbana de Los Cristianos.

Se observa que las intensidades diarias de tráfico son muy altas en Santa Cruz de Tenerife y zona de influencia, La Laguna y accesos al Aeropuerto de Tenerife Norte, después bajan paulatinamente hasta llegar a la área de Puerto de La Cruz-La Orotava-Los Realejos.

La red básica de carreteras se completa con los accesos a los aeropuertos Tenerife Norte y Tenerife Sur y a los puertos de la Isla: Santa Cruz de Tenerife, considerado como de interés general del Estado, Puerto de la Cruz y los Cristianos, puertos menores pero no por ello de menor importancia en lo que se refiere a sus accesos.

La autovía TF-11 es un ramal que complementa la TF-1 y recorre las instalaciones portuarias de Santa Cruz de Tenerife para dirigirse hacia San Andrés. Esta vía de comunicación, de gran importancia, pues da acceso al puerto, tiene unas intensidades diarias de tráfico muy altas, de unos 13.359 vehículos diarios.

#### 2.2.1.3. Red secundaria de carreteras

La red de comunicaciones terrestres se completa con una red de segundo nivel que cumple una función estructurante del territorio de la Isla, función muy importante si se tiene en cuenta las características limitadoras del territorio (fragmentación insular, pendientes) y la dispersión de la población. Este segundo sistema lo forman un conjunto de vías transversales a las de circunvalación que conectan el litoral con las medianías.

Las dos vías con unas intensidades de tráfico más elevadas de esta red de segundo nivel son, por una parte, la TF-42 que desde Garachico se dirige hacia el oeste siguiendo la costa hasta Buenavista del Norte y en la que se contabilizan unos 8.500 vehículos diarios y, por otra, la TF-47 (TF-6237) que une Adeje con Puerto de Santiago y que da acceso a Playa de San Juan.

Las carreteras TF-24 y TF-21 establecen un verdadero eje que recorre transversalmente la Isla de nordeste a suroeste y que complementa la red básica circular y sus ramificaciones.

La TF-24 se origina en La Laguna y se dirige hacia el Portillo de la Villa, superando en su recorrido los puertos de montaña del Diablillo, de 1.620 metros de altura, el de Chipeque, de 1.800 metros, y el puerto de Izaña, de 2.180 metros, para descender hasta los 2.030 metros donde está situado el Portillo de la Villa.

En este punto enlaza con la TF-21 que conecta la costa norte con la sur por el centro de la isla cruzando el Parque Natural del Teide, convirtiéndose prácticamente en la única vía rodada de acceso al Parque. Esta vía, que se origina en la Orotava y finaliza su recorrido en Granadilla de Abona, no soporta a lo largo de su trazado un tráfico superior a los 1.600 vehículos diarios, la gran mayoría de ellos turismos que se dirigen al Parque.

Finalmente, y como vía que completa este eje central, la conexión con el oeste de la isla se hace a través de la TF-38 que enlaza Chío con la Boca del Tauce y la TF-21 en los límites del Parque.

Entre los dos ejes básicos (TF-28 y TF-1) hay una serie de carreteras autonómicas locales que los conectan entre sí, dando servicio a los núcleos de población no servidos por ellos.

Estas carreteras son muy poco frecuentadas, menos aún que la TF-28, limitándose prácticamente a canalizar el tráfico con origen/destino en los núcleos de población a los que dan servicio.

#### 2.2.2. **Nodos generadores de tráfico**

##### 2.2.2.1. Marco general

Todos los movimientos responden, en definitiva, al proceso de generación/atracción de los grandes nodos generadores de tráfico de la Isla; que en una primera aproximación se pueden agrupar en tres bloques:

- Grandes urbes y zonas turísticas.
- Polígonos industriales.
- Grandes infraestructuras, puertos y aeropuertos.

En la isla de Tenerife existen 379 núcleos de población, de los que más de dos terceras partes (267) tienen una población inferior a los 1.000 habitantes y más de la mitad (195) menos de 500 habitantes. El alto grado de dispersión de la población contrasta con la concentración de empleo en algunas zonas (Área Metropolitana, Sur, Puerto de la Cruz), lo cual provoca un importante flujo diario de desplazamientos de población desde sus lugares de residencia a los principales centros de trabajo.



En el primer grupo de la clasificación de las grandes áreas generadoras/atractoras de tráfico se encuentran las áreas urbanas de Santa Cruz de Tenerife y La Laguna, así como las zonas turísticas del sur de Los Cristianos y Playa de Las Américas.

Respecto al segundo, el polígono de Güímar que se localiza en los términos municipales de Güímar, Arafo y Candelaria, destaca sobre el resto de las áreas industriales.

Por último las grandes infraestructuras generadoras de tráfico corresponden a los puertos y aeropuertos.

#### 2.2.2.2. Infraestructuras de transporte marítimo

Los puertos de la isla tienen una importancia especial, al configurarse como vías de comunicación para canalizar el tráfico de mercancías y pasajeros con el exterior. Los puertos constituyen la principal y casi única puerta de entrada y salida de las mercancías y, a su vez, apoyan al fluido funcionamiento de la actividad turística y vertebran a su alrededor gran parte de la actividad económica que tiene lugar en la Isla. Estas infraestructuras son, por tanto, un instrumento fundamental de la actividad económica del Archipiélago y, de igual manera, de Tenerife.

La infraestructura portuaria de la isla tinerfeña está constituida por una red de puertos de muy distinta naturaleza y origen. Éstos se podrían clasificar según su diferente tipología en puertos comerciales, puertos pesqueros y puertos deportivos y de recreo.

El sistema portuario está encabezado por dos grandes puertos comerciales, el de Santa Cruz de Tenerife y el de Los Cristianos.

El puerto de Santa Cruz de Tenerife se extiende a lo largo de más de 10 kilómetros de costa al norte de la ciudad. Se comunica con el resto de la Isla y con los dos Aeropuertos Internacionales por las autopistas del Norte y del Sur. Está formado por un gran complejo portuario en el que se encuentran: cinco bases de contenedores dotadas de moderna maquinaria; terminales de graneles, sólidos y líquidos; astilleros y talleres de reparaciones navales; silos de trigo y cemento; depósitos francos y grandes superficies de almacenaje; almacenes frigoríficos, fábrica de hielo y lonja pesquera; dos marinas deportivas; estaciones y almacenes de combustible.

El Puerto de Santa Cruz de Tenerife está enlazado con las grandes rutas europeas, africanas y americanas y constituye un lugar de tránsito para los puertos de su

provincia y de las demás Islas del Archipiélago capitaneando, juntamente con el Puerto de Las Palmas, una red portuaria internacional de considerable importancia.

Concentra el abastecimiento y expedición de mercancías de la isla, así como la escala de cruceros turísticos.

El puerto previsto de Granadilla tendrá como función principal al de trasladar las funciones portuarias más incompatibles con el entorno urbano en el que se inserta el de Santa Cruz. Su función principal será el abastecimiento comercial e industrial de la Isla. Estará directamente relacionado con el polígono industrial de Granadilla y canalizará todos los movimientos de mercancías destinados al abastecimiento y exportación.

El puerto de Los Cristianos es el primer puerto de España en tráfico de pasajeros. Este hecho es debido a los enlaces que ofrece con los puertos de La Gomera, El Hierro y La Palma, y a los numerosos barcos que salen diariamente con excursiones de turistas hacia los acantilados de Los Gigantes, a la colonia de ballenas Calderón y a otras zonas turísticas cercanas. Tiene también una importante actividad pesquera.

El espectacular crecimiento que ha experimentado el turismo en la isla está ocasionando serios problemas al Puerto de los Cristianos, dado que no puede satisfacer las necesidades de transporte de viajeros. Para hacer frente a estas necesidades, se ha proyectado construir en el litoral de Guía de Isora, entre las localidades costeras de Playa San Juan y Alcalá, el Puerto de Fonsalía, con funciones de transporte hacia las otras Islas del Archipiélago.

Se trataría de un puerto capaz de satisfacer el tráfico actual y futuro, reservando el Puerto de los Cristianos a embarcaciones deportivas, de pesca y de crucero. La red de puertos pesqueros en segundo lugar, posee un nivel de equipamientos bastante desigual.

Finalmente, se encuentran los puertos deportivos. Es importante destacar la aparición, durante los últimos años, de múltiples instalaciones de carácter recreativo en la costa debido al auge de la actividad turística.

#### 2.2.2.3. Infraestructuras de transporte aéreo

Las infraestructuras aeroportuarias son muy importantes en la Isla, dada su peculiar situación geográfica. Por un lado, aseguran la movilidad de los ciudadanos entre las Islas, y entre la Isla, la península y el resto de los principales aeropuertos europeos. Por otro lado, al estar la economía tinerfeña basada en el turismo, estas



*Plan Territorial  
Especial de  
Ordenación de  
Infraestructuras  
del Tren del Norte*

**DOCUMENTO Nº1  
MEMORIA  
INFORMATIVA**



instalaciones constituyen la puerta de acceso del visitante y pueden regular la capacidad de acogida de la Isla.

La importancia económica de los aeropuertos de Tenerife queda subrayada por el hecho de la dependencia de la economía insular del sector turístico y la dependencia de éste del transporte aéreo para la exportación de sus servicios. La gran mayoría de los turistas que visitan Tenerife utilizan los aeropuertos. El funcionamiento fluido y eficiente de los servicios aeroportuarios es, pues, una condición necesaria para el desarrollo económico de la región.

La isla de Tenerife cuenta con dos aeropuertos, el Aeropuerto Tenerife Norte y el de Tenerife Sur, que permiten que la Isla se encuentre comunicada con los principales aeropuertos del mundo.

Por su importancia en términos de volumen de tráfico, ambos aeropuertos han sido declarados de interés general y forman parte de las Redes Transeuropeas. El movimiento de pasajeros que registran es de tal envergadura que ha llegado a situar, en determinados meses, al aeropuerto del sur de la Isla como el tercer aeropuerto nacional en volumen de tráfico de pasajeros.

Las características del tráfico en ambos aeropuertos son muy diferentes, pues en el de Tenerife Norte se concentran la mayoría de los vuelos interinsulares (regionales) y los regulares con la Península (nacionales), y en el de Tenerife Sur se localiza la totalidad del tráfico internacional y no regular.

Es importante destacar en este punto la necesidad de considerar los aeropuertos de la Isla como importantes nodos generadores de tráfico terrestre, al tratarse de notables centros de actividad económica en la que intervienen muchas más personas que las directamente relacionadas con el transporte aéreo.

El tráfico aéreo genera importantes flujos de pasajeros, empleados y acompañantes que se desplazan desde y hacia los aeropuertos. Estos flujos pueden provocar en determinados momentos y circunstancias problemas de accesibilidad a las infraestructuras, que pueden verse agravados si el tráfico de mercancías tiene un entidad relevante, como es el caso de los aeropuertos insulares, en los que la distribución vía aérea de cargas es esencial para el abastecimiento interinsular cotidiano.

En la actualidad, los traslados desde y hacia los aeropuertos, además del vehículo privado, se hacen en las líneas regulares y discrecionales de guaguas, y en taxi. Dada la localización de ambos aeropuertos la posibilidad de ligarlos a un sistema

ferroviario de transporte público, puede ser muy interesante y contribuir a solucionar o, al menos, reducir los problemas de accesibilidad existentes.

#### Aeropuerto de Tenerife Norte

El aeropuerto de Los Rodeos, está situado a 15 kilómetros al noroeste de Santa Cruz de Tenerife, en la zona del Llano de San Lázaro, en el municipio de La Laguna.

Es un aeropuerto de segunda categoría, según la clasificación de la Unión Europea. El acceso se realiza a través de una autopista local y nacional, la TF-5, que conecta al Aeropuerto con la capital y con las principales áreas de actividad económica de la Isla. En el año 2008, el aeropuerto registró un tráfico de 4.236.615 pasajeros, 67.800 operaciones y 20.781 toneladas de mercancías.

Este aeropuerto está inserto en la trama urbana metropolitana que, prácticamente, colmata el territorio comprendido entre las ciudades de Santa Cruz y Laguna.

#### Aeropuerto de Tenerife Sur

También conocido como aeropuerto Reina Sofía está situado a 60 kilómetros de la capital, Santa Cruz de Tenerife, en el municipio de Granadilla (salida 23 de la autopista TF-1).

Está clasificado por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) como aeropuerto internacional de categoría A. Por la Unión Europea ha sido clasificado como aeropuerto de primera categoría.

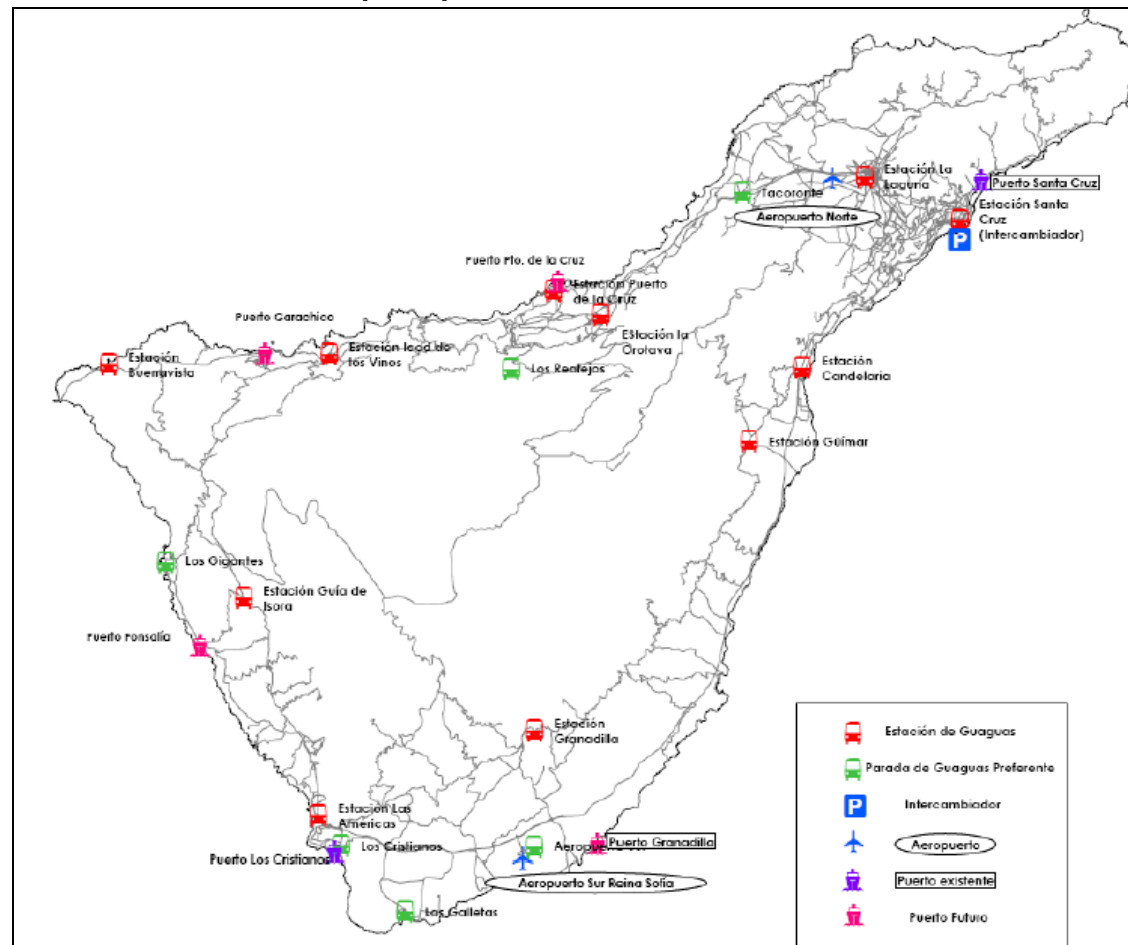
En este aeropuerto se localiza la totalidad del tráfico internacional y no regular, el tráfico nacional regular es inexistente, salvo que se den condiciones climatológicas adversas en el aeropuerto del norte.

Tenerife Sur reúne las condiciones necesarias para la optimización de un sistema colectivo de transporte terrestre por varios motivos:

- Su localización en áreas cercanas, pero no inmediatas en el caso de los principales núcleos de destino turístico, e incluso alejadas a escala insular del área metropolitana. Este hecho hace que la accesibilidad sea algo dificultosa y de baja calidad si no se hace en vehículo privado o taxi.
- El volumen de tráfico anual del aeropuerto, cercano a los 9 millones de pasajeros, justifica la implantación de un transporte colectivo terrestre que, además une directamente el aeropuerto con las principales áreas de destino

de los pasajeros. En 2008, registró un tráfico de 8.251.989 pasajeros, 60.779 operaciones de vuelo y 8.567 toneladas de mercancías.

**Ilustración 2.23 - Principales puntos de intercambio modal en la isla de Tenerife**



Fuente: PTEOTT

**2.3. FACTORES DETERMINANTES DE LA MOVILIDAD**

**2.3.1. Demografía**

**2.3.1.1. Evolución de la población**

El análisis de la evolución de la población del área objeto de estudio se inscribirá temporalmente en el período que discurre desde mediados de la década de los 90 hasta la actualidad, dado que son los años en los que se producen los cambios que explican la evolución experimentada por los parámetros demográficos esenciales a escala insular, comarcal e incluso municipal. Los cambios en las pautas de comportamiento poblacional resultan especialmente relevantes en el caso que nos ocupa por sus repercusiones directas sobre la movilidad y el transporte, pero también indirectas sobre otros factores con claras repercusiones territoriales como es el urbanismo.

**Tabla 2.42 - Dinámica demográfica en el ámbito de estudio**

MUNICIPIOS	1996	2000	2004	2008	2011	Evolución 1996-2008 (%)
38004-Arafo	4.667	4.802	5.256	5.346	5.536	18,620
38011-Candelaria	12.392	13.294	19.19	23.394	25.957	109,465
38020-Güímar	14.014	14.646	16.334	17.253	18.131	29,377
38023-San Cristóbal de La Laguna	121.769	126.543	137.314	148.375	153.187	25,801
38025-La Matanza de Acentejo	6.451	7.000	7.587	8.245	8.655	34,165
38026-La Orotava	35.642	38.348	39.909	40.945	41.706	17,013
38028-Puerto de la Cruz	24.542	24.988	30.088	31.804	32.817	33,717
38031-Los Realejos	32.599	34.147	35.756	37.385	38.015	16,614
38038-Santa Cruz de Tenerife	203.787	215.132	219.446	221.956	222.271	9,070
38039-Santa Úrsula	9.591	10.529	12.237	13.835	14.333	49,442
38041-El Sauzal	7.034	7.443	8.178	8.947	9.065	28,874
38043-Tacoronte	19.056	20.800	21.986	23.369	23.699	24,365
38046-Tegueste	8.558	9.226	5.797	10.613	10.874	27,062
38051-La Victoria de Acentejo	7.678	8.052	8.350	8.909	9.043	17,778
<b>TOTAL</b>	<b>507.780</b>	<b>534.950</b>	<b>567.435</b>	<b>600.376</b>	<b>613.289</b>	<b>20,778</b>
<b>TOTAL PROVINCIA</b>	<b>772.449</b>	<b>818.681</b>	<b>928.412</b>	<b>1.005.936</b>	<b>1.029.789</b>	<b>33,314</b>
<b>ESPAÑA</b>	<b>39.669.394</b>	<b>40.499.791</b>	<b>43.197.684</b>	<b>46.157.822</b>	<b>47.190.493</b>	<b>18,959</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de Cifras Oficiales de Población. Padrón Municipal INE.

De manera general y para el conjunto de la isla puede afirmarse que la dinámica de crecimiento demográfico viene en buena medida determinada por la implantación o no del fenómeno turístico, dinámica de carácter netamente progresivo en los municipios del sur y mucho más atenuado en los de el norte. Así, en el período 1996-2011, y de acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Estadística, el área objeto de estudio experimentó un crecimiento cercano al 21%, superior al promedio español pero que representa prácticamente el 50% del que conoce la provincia de Tenerife. El atractivo laboral de los municipios del sur de la isla explica que el área objeto de estudio se haya convertido en estos últimos años en la proveedora de la mano de obra que aquellos requieren, lo que se traduce, tanto en su abandono



Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Norte

DOCUMENTO Nº1 MEMORIA INFORMATIVA