

- Núcleos Turísticos Consolidados:
  - . Callao Salvaje
  - . Playa Paraíso
  - . San Eugenio

Las urbanizaciones y cascos residenciales existentes deben ser objeto de actuaciones de reforma interior con los criterios señalados en las normas sobre turismo del PIOT. Las nuevas operaciones turísticas han de irse insertando en la estructura de ordenación buscando la ruptura de la continuidad mediante la disposición de espacios no urbanizados intermedios (agrícolas o naturales). En la amplia franja entre la costa y el corredor insular cabe, de acuerdo a la normativa del PIOT, el desarrollo de áreas turísticas singulares vinculadas a grandes equipamientos de ocio (resorts) siempre que se dispongan autónomamente respecto a la estructura territorial y sean compatibles con el mantenimiento global del paisaje agrícola (uso principal).

- Asentamientos rurales:
  - . Chiguergue
  - . Chirche
  - . Aripe
  - . El Jaral
  - . Las Fuentes
  - . Vera de Erqués
  - . Tijoco Alto
  - . Taucho
  - . La Quinta
  - . Ifonche

Se trata de núcleos rurales de medianías altas, dotados de gran riqueza patrimonial por lo que el PIOT propone emprender una política cuidadosa de recuperación funcional de los mismos, vinculada a usos de turismo rural de muy baja intensidad.

## 2.2. INFRAESTRUCTURAS DE 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 2.30. 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.

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 kilómetro 5,9 a la altura de la salida nº 3 Barranco Grande, 92.167 vehículos diarios.
- En la salida nº 7 Barranco Hondo (PK 11,5), 85.734 vehículos diarios.
- En la salida nº 11 Mal País de Güimar (PK 21), 50.284 vehículos diarios.
- En el PK 40,2, 41.119 vehículos diarios.
- Salida nº 26 Guaza-Las Galletas (PK 69,5), 77.743 vehículos diarios.
- En la salida nº 79 Adeje (PK 78,5), 53.225 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.

De manera sensiblemente paralela a la TF-1, la TF-28 recorre la medianía meridional. Esta carretera discurre por el norte de la autovía, a mayor altitud topográfica, con un trazado sensiblemente paralelo a ella hasta las inmediaciones de Candelaria, en donde prácticamente convergen. A partir de aquí se separan penetrando hacia el interior de la Isla, pasando por las poblaciones de Güimar, Fasnía, Arico, Granadilla de Abona y San Miguel; en donde se orienta hacia el suroeste para dirigirse a la Playa de Las Américas. Es, por tanto, el principal eje de distribución para la movilidad entre la capital y los principales núcleos de medianía del sur de la Isla.

Se trata de una carretera muy sinuosa, prácticamente de montaña, con un sólo carril por sentido, múltiples prohibiciones de adelantamiento, curvas pronunciadas, grandes pendientes y arceos mínimos en gran parte de su trazado. Por ello, su utilización es mínima, quedando reducido su uso para las relaciones obligadas en las que no exista la posibilidad de rutas alternativa por la TF-1.

Dando continuidad a la autopista TF-1, la circunvalación se cierra por el sur con la carretera TF-82, que recorre los 17,5 km. que separan Playa de Las Américas de Guía de Isora para, una vez llegada a Guía de Isora, dirigirse hacia la costa norte y

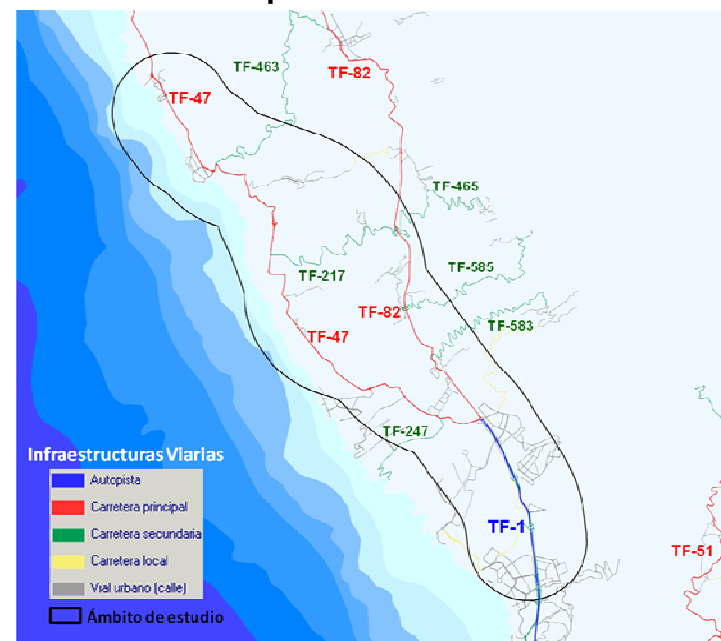


alcanzar el Puerto de la Cruz, después de recorrer 55,5 km sinuosos, gran parte de ellos paralelos a la costa norte. Esta vía une los dos finales de las autopistas TF-1 Sur y TF-5 Norte y cierra así la ronda constituyendo un anillo circular de vital importancia para las comunicaciones de la Isla.

La tipología de tráfico que soporta esta carretera, viene caracterizado por:

- Vehículos particulares de carácter local, sobre todo en la parte norte. Se debe a la proximidad de los núcleos de población entre si.
- Tráfico de autocares de tipo local y líneas regulares de viajeros.
- Tráfico de mercancías semipesadas, que se concreta en furgonetas o camiones de pequeño tonelaje, cuyo objetivo es dar servicio a la zona, y algunos camiones de gran tonelaje provenientes del puerto de Los Cristianos y que se dirigen al norte, hacia la zona de La Orotava-Puerto de La Cruz.

**Ilustración 2.35. 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.)

En el año 2008, las intensidades medias de tráfico más altas de estas vías (dirección norte) y de las vías con las que enlaza fueron:

- TF-28: Güímar, en el punto kilométrico 23, cruce con la TF-525 (se dirige hacia la carretera turística TF-24), 11.610 vehículos diarios.
- TF-28: Enlace con la autopista TF-1 a la altura de Los Cristianos (PK 95), 22.366 vehículos diarios.

- TF-481: Playa Las Américas, cruce de la TF-28 con la TF-1, 40.772 vehículos diarios.
- TF-47: Punto kilométrico 1, a la altura de Armeñime y antes del cruce con la TF-82 y TF-1, que recorre paralelamente la costa hasta Tamaimo donde vuelve a enlazar con la TF-82, 27.861 vehículos diarios.
- TF-82: En el punto kilométrico 48,5, a la altura de Los Menores, 16.879 vehículos diarios.
- TF-82: Guía de Isora, en el punto kilométrico 38, 11.616 vehículos diarios.
- TF-82: Guía de Isora, en el punto kilométrico 36,5, en el cruce con la TF-463, 9.042 vehículos diarios.
- TF-82: Tamaimo, en el punto kilométrico 27,5, 4.677 vehículos diarios.
- TF-82: En el punto kilométrico 7, cruce con la TF-421, 5.051 vehículos diarios.
- TF-82: En el punto kilométrico 1, Icod de Los Vinos, 5.664 vehículos diarios.

Se observa un aumento de la intensidad de tráfico rodado en la medida que la carretera se aproxima al área turística meridional de Los Cristianos-Playa de las Américas y desciende cuando deja al sur esta área para dirigirse hacia Guía de Isora.

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.

### 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 turistas 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 Chio 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 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.

Por otro lado, está establecido que las conexiones ferroviarias funcionan adecuadamente para aeropuertos cuyo tráfico anual de pasajeros esté en torno a la cifra de 7 millones. El de Tenerife Sur ha superado hace años esa cifra, encontrándose en el momento actual en unas cifras que rozan los 9 millones de pasajeros anuales

#### 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.

### **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 2.31. Dinámica demográfica**

MUNICIPIOS	1996	2000	2004	2008	Evolución 1996-2000 (%)	Evolución 2000-2004 (%)	Evolución 2004-2008 (%)	Evolución 1996-2008 (%)
38001 Adeje	14.029	14.007	30.304	41.002	-0,2	116,3	35,3	192,3
38019 Guía de Isora	12.560	14.674	17.816	20.004	16,8	21,4	12,3	59,3
TOTAL	26.589	28.681	48.120	61.006	7,9	67,8	26,8	129,4
TOTAL PROVINCIA	772.449	818.681	928.412	1.005.936	6,0	13,4	8,4	30,2
ESPAÑA	39.669.394	40.499.791	43.197.684	46.157.822	2,1	6,7	6,9	16,4

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.