

2.3.5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN Y EL MODELO TERRITORIAL AL QUE SE AVANZA.

2.3.5. Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y el modelo territorial al que se avanza

Los resultados obtenidos de la comparación realizada entre las diferentes alternativas planteadas ha determinado la selección de las siguientes soluciones:

- ✓ La alternativa A + D de la Circunvalación Oeste, la cual engloba las infraestructuras correspondientes a la Vía Exterior, la Variante de la TF-5 a su paso por La Laguna, el anillo de La Laguna y la denominada Variante Noroeste de La Laguna.
- ✓ La alternativa Sur de la Circunvalación Norte.
- ✓ La remodelación de la Vía Litoral en Santa Cruz de Tenerife que permita separar los tráficos de medio/largo recorrido de la trama urbana.

En el presente apartado se pretende describir y justificar la propuesta de ordenación resultante tras la selección realizada, la cual marcará la pauta del modelo territorial hacia el que se avanza mediante el presente Plan Territorial Especial de Ordenación.

2.3.5.1. Descripción del modelo viario propuesto

El modelo viario que el presente Plan sigue para el área metropolitana de Tenerife se basa fundamentalmente en la necesidad de **mejorar la funcionalidad de los recorridos insulares** a su paso por la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y en la necesidad de dotar al citado núcleo de una estructura viaria que **aumente la accesibilidad desde el exterior**, actualmente centrada en unas pocas vías.

La consecución de ambos objetivos tiene como principal punto de referencia la ejecución de una nueva infraestructura, denominada **Autopista exterior**, que mediante la **unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna**, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación, y sirva de elemento fundamental en la estructuración de las diferentes opciones de acceso desde el exterior.

El modelo contempla que los accesos principales desde el exterior se asocien a los tramos de penetración del corredor insular sur, TF-1, y del corredor insular norte, TF-5, con

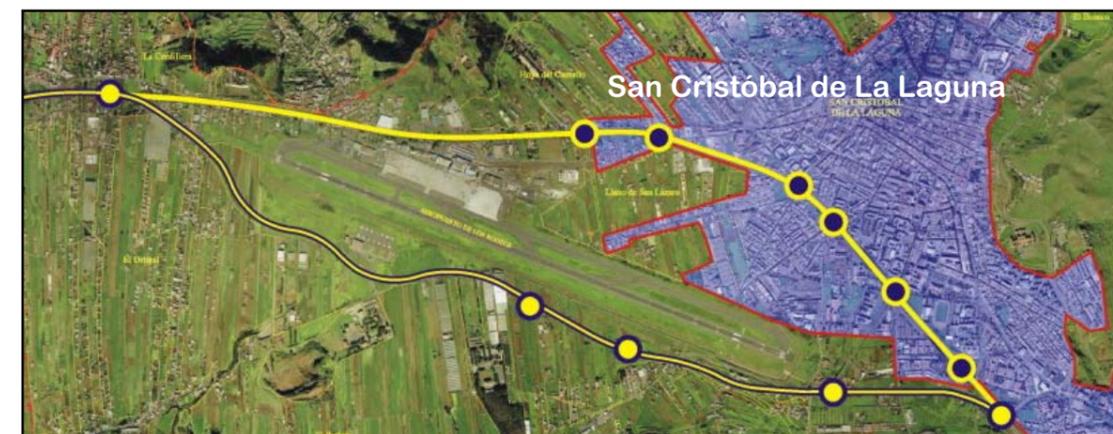
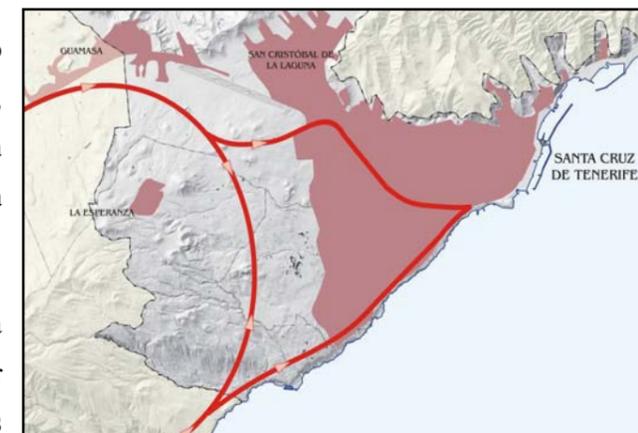
lo que la **red principal** del nuevo modelo viario estaría conformada, por **la TF-1, la TF-5, la Autopista exterior y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna.**

La función de la Autopista exterior es cerrar el anillo insular mediante la conexión de las carreteras TF-5 y TF-1, separando los tráficos insulares de los metropolitanos, al permitir que los tráficos de largo recorrido no se adentren en el continuo urbano de Santa Cruz y La Laguna.

La ubicación de la Circunvalación Oeste cobra especial importancia al establecer una discontinuidad entre el tejido urbano de la conurbación de Santa Cruz-La Laguna y las áreas agrícolas adyacentes, y de esta manera actuar como elemento ordenador del crecimiento urbano, separando el ámbito urbano del rural o natural.

La disposición de la Autopista Exterior permite configurar una **variante a la TF-5 a su paso por La Laguna**, evitando que los movimientos insulares con destino Santa Cruz discurran por la principal arteria de distribución de tráfico de La Laguna.

Por tanto, la alternativa propuesta permite reconvertir el actual trazado de la TF-5 a su paso por La Laguna en un eje estructurante urbano del mallado de la ciudad, con las mejoras consiguientes en cuanto a permeabilidad transversal y disminución de ruido y contaminación atmosférica en el interior del continuo urbano de La Laguna.



En cuanto a la mejora de los **accesos al norte del área metropolitana**, el modelo propone la creación de un nuevo corredor por el noroeste de La Laguna que permita establecer un acceso directo al anillo insular, complementario al ya existente por la Vía de Ronda.

La ejecución de esta actuación será de gran importancia, tanto para optimizar los accesos a la carretera de Tegueste, como para servir de alternativa al paso por el centro histórico de La Laguna, en proceso de peatonalización.

Adicionalmente, la definición final del conjunto de accesos a Tegueste desde La Laguna deberá plantar una alternativa al cruce de Las Canteras, principal punto negro del itinerario actual.

Un criterio importante a la hora de ejecutar esta infraestructura será defenderla de la visibilidad desde La Laguna, deprimiéndola respecto al terreno actual.

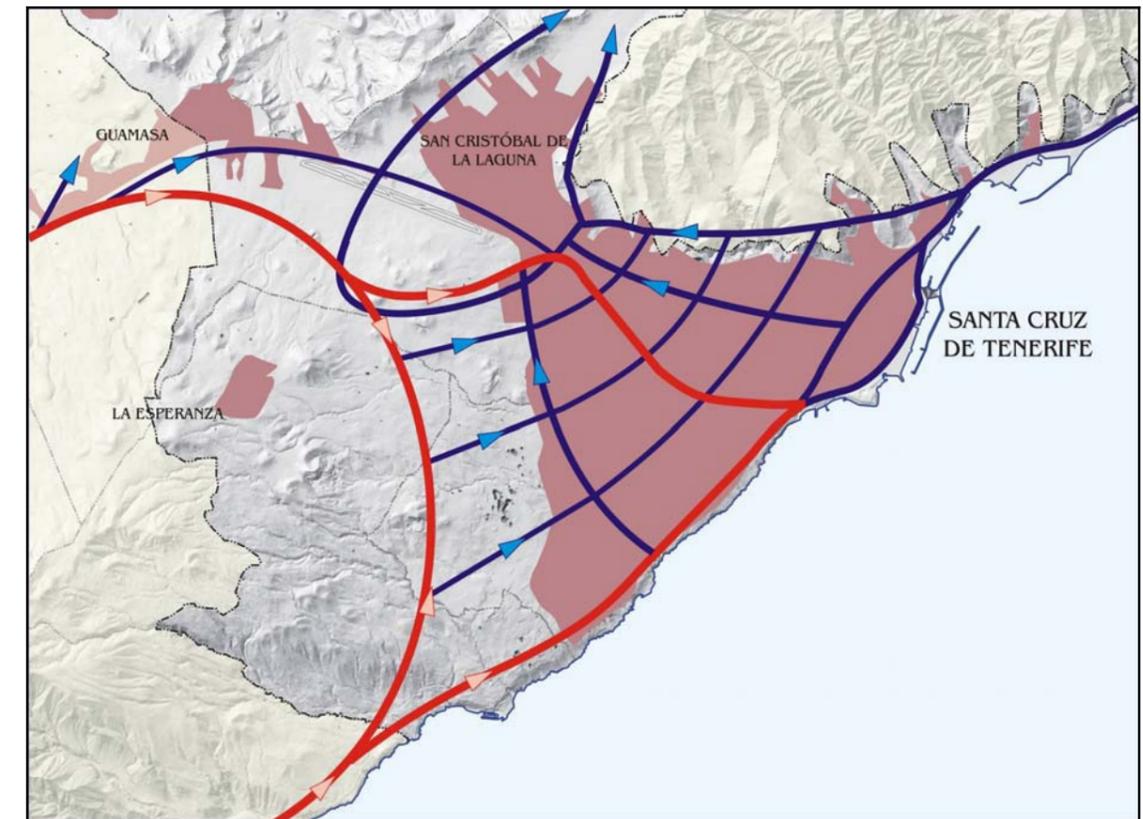


El comienzo de la Variante Noroeste de La Laguna se produce en la Circunvalación Oeste, transcurriendo por debajo de las pistas del aeropuerto, y conectando con la TF-5 en el actual enlace de acceso a este importante nodo de comunicaciones; este tramo inicial de la infraestructura servirá para mejorar la accesibilidad al aeropuerto desde el sur, al habilitar un acceso directo desde la futura Circunvalación Oeste.

La **estructura complementaria** que el modelo propone se basa en la disposición de **ejes longitudinales y transversales** conformando un mallado uniforme, que consigan comunicar de una manera óptima las diversas áreas de la conurbación Santa Cruz – La Laguna, y que al mismo tiempo completen la red de accesos desde el exterior.

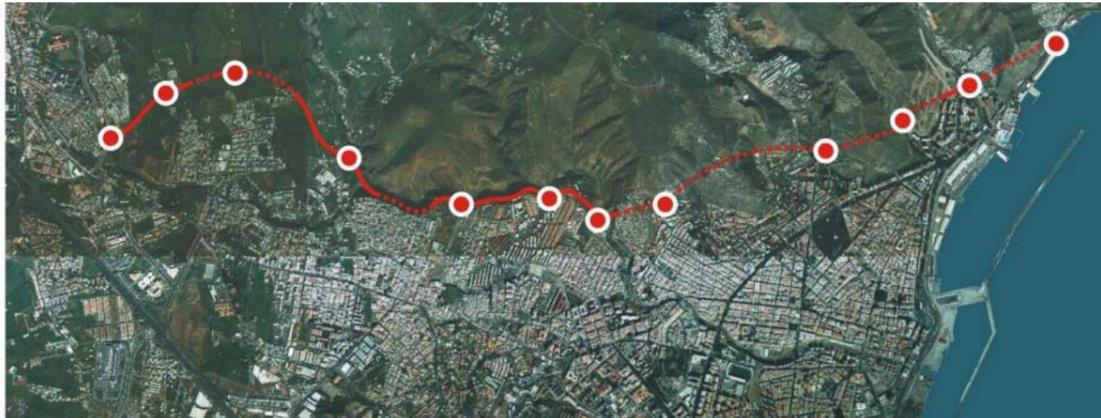
Esta estructura se ve complementada por la mejora de la **red local de La Laguna**, mediante la disposición de un **anillo viario** que dote de conectividad a la **zona sur** del citado núcleo urbano.

A continuación, se adjunta un esquema que incorpora la estructura complementaria definida sobre la estructura que marca la red viaria principal:



Dentro de los ejes transversales, el modelo propuesto incluye un nuevo eje principal denominado **Circunvalación Norte** de Santa Cruz, cuyos primeros proyectos se remontan al Plan General de 1957.

Este eje busca la conexión entre Santa Cruz y La Laguna a través del borde Sur del macizo de Anaga, con el objetivo de mejorar la accesibilidad a los barrios altos de la conurbación, creando una alternativa a la carretera general y a la TF-5 y, por lo tanto, disminuyendo el tráfico en las mismas.



Esta carretera representa una vía arterial de alta capacidad con diez intersecciones que conectan a nivel con las principales calles de la malla urbana, lo que permite servir de alternativa al tráfico de largo recorrido y complementar al viario urbano en una zona que presenta un grave problema de accesibilidad.

La propuesta de trazado, al discurrir por un terreno accidentado, alternará secciones en túnel y en viaducto, reduciendo los impactos ambientales de grandes desmontes, terraplenes y muros, en la práctica totalidad de su desarrollo.

Entre los diferentes tramos del trazado se establecen las glorietas de conexión en los siguientes puntos:

- ✓ Valleseco, inicio del tramo,
- ✓ Barranco de Tahodio,
- ✓ Barranco de la Leña,

- ✓ Avenida 25 de Julio, que al conecta directamente con la calle J. R. Hamilton permitiendo un desahogo aún mayor de la Rambla General Franco,
- ✓ Colinas de Bellomonte, que conecta directamente con el vial que discurre por el Barranco de Santos, y permite una conexión directa con el centro de Santa Cruz,
- ✓ La Salud, hasta donde alcanza el eje transversal Salud – Ofra – Chorrillo.
- ✓ La Salud Alto,
- ✓ La Cuesta,
- ✓ TF-111, donde se conecta con la carretera de Los Valles
- ✓ Finca España, hasta donde llegará la continuación de la TF-2, y
- ✓ Valle Colina.

La circunvalación Norte finaliza su recorrido en la conexión con la Vía de Ronda de La Laguna.

Otro factor importante de la disposición de las 10 intersecciones a nivel, será conseguir una reducción de velocidad de los usuarios con el fin de mejorar la seguridad vial en una infraestructura con fuertes pendientes y numerosos túneles.

Las relaciones transversales entre Santa Cruz y la Laguna también son servidas por la antigua carretera general Santa Cruz-La Laguna, que en su tramo final se denomina Avenida de los Menceyes; esta vía, que se dispone en una posición intermedia entre la TF-5 y la Circunvalación Norte, se esta remodelando con el fin de adaptar una sección de 2 carriles por sentido, lo que permitirá mejorar notablemente su funcionalidad, disminuyendo los atascos que se producen en la actualidad.

En lo que se refiere a las relaciones longitudinales del modelo, la principal actuación propuesta es la ejecución de la Vía litoral en el frente marítimo de Santa Cruz de Tenerife, formando parte del eje costero junto con la carretera TF-11.

Esta nueva infraestructura, que discurrirá soterrada en la mayor parte de su recorrido, parte con dos objetivos fundamentales: acercar Tenerife al mar, eliminando la barrera física que supone actualmente los diversos tramos del eje Constitución-Anaga, así como mejorar los accesos al Puerto, segregando de esta manera los tráficos de paso de los meramente urbanos y de los portuarios.

Al igual que la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna, la ejecución de la Vía litoral tendrá unos efectos positivos sobre la calidad de vida de los habitantes de Santa Cruz, al permitir una disminución del ruido y la contaminación en el centro de la ciudad, y al lograr la recuperación de espacio ligado al frente marítimo de la ciudad.



El resto de vías que dan servicio a las relaciones longitudinales del modelo discurren en paralelo al eje costero uniendo la Circunvalación Oeste con la Circunvalación Norte. Los ejes que cumplen este cometido son los siguientes:

- ✓ El eje **Salud-Ofra-Chorrillo**, que llega desde la Circunvalación Norte hasta la Oeste y enlaza posteriormente con la carretera general del sur en la comarca del Valle de Güímar; y que presenta diversos tramos construidos o en ejecución.
- ✓ el **eje de la Rambla del Rosario**, prolongado a través del viario La Cuesta-Taco hasta la antigua carretera general a La Laguna. Al igual que el anterior eje, tiene diversos tramos construidos o en ejecución.

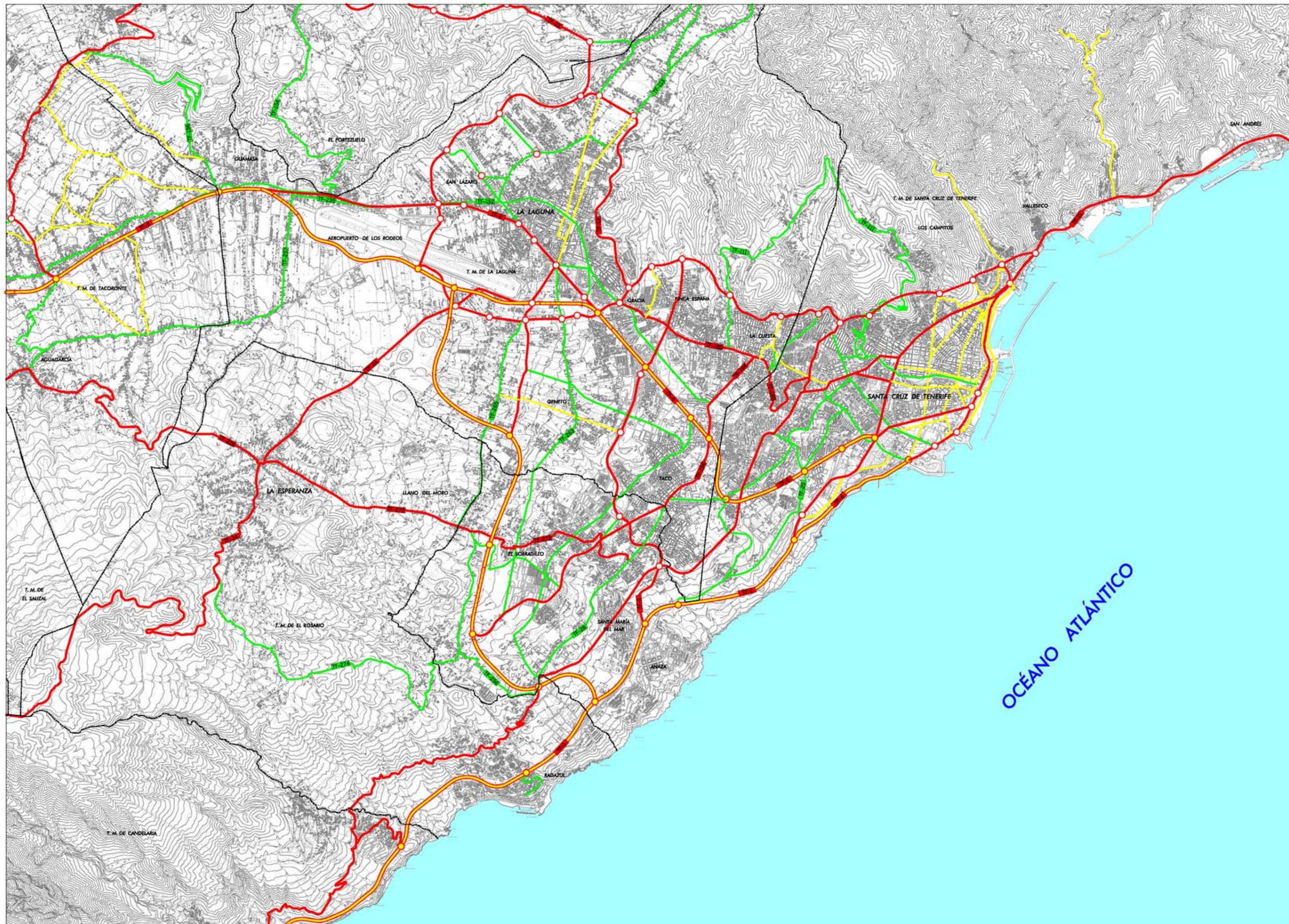
Como eje diagonal del modelo se encuentra la vía de comunicación entre **Santa María del Mar y Finca España**, constituida por la TF-2 y su prolongación hasta la Circunvalación Norte, comunicando la TF-1 con la nueva infraestructura.

Por otro lado, el modelo plantea la ejecución de un **anillo de circunvalación para el sur de San Cristóbal de la Laguna**, que apoyará a la variante noroeste de La Laguna, a la hora de mejorar la red viaria de la ciudad, permitiendo distribuir de una manera uniforme el tráfico que actualmente circula por el centro histórico de la ciudad.

La definición del modelo propuesto supone la ejecución de :

- ✓ una nueva infraestructura que partiendo del enlace de la actual Ronda Este de La Laguna con la TF-5, circunvala el citado núcleo por un corredor externo al suelo urbano consolidado de la ciudad, hasta alcanzar la variante noroeste de La Laguna.
- ✓ La remodelación de la TF-5 a su paso por La Laguna, convirtiéndola en una vía urbana con intersecciones a nivel.

A continuación, se adjunta un esquema del modelo viario que el presente Plan desarrolla para el área metropolitana de Tenerife.



LEYENDA

- CORREDOR INSULAR
- VÍA COMARCAL
- VÍAS LOCALES COMPLEMENTARIAS
- RED LOCAL
- NOMBRE DE LA CARRETERA

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:
APAXXI

N
 e. 1: 30.000
 Original en A1

ORDENACIÓN EXTENSO
 MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

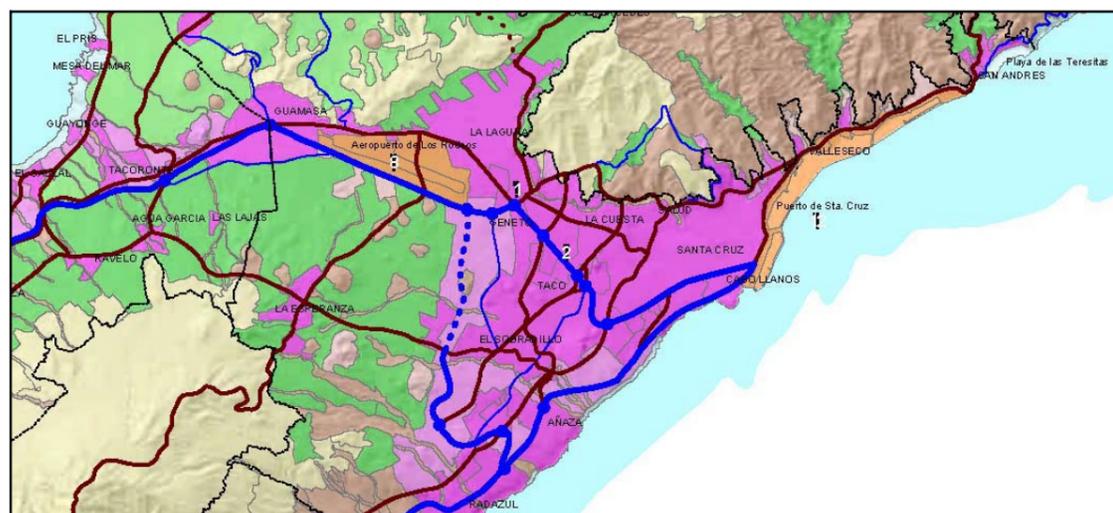
Hoja 1 de 1
 Abril 2.006

2.3.5.2. Integración dentro del modelo insular y comarcal

El modelo viario propuesto parte de la integración con los ejes insulares propuestos en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, base de la comunicación viaria entre las diferentes comarcas de la isla.

En este sentido, uno de las principales actuaciones propuestas consiste en la ejecución de la Circunvalación Oeste, vía de cierre del anillo insular, que permite la conexión entre el corredor insular norte y el corredor insular sur sin atravesar el continuo urbano de Santa Cruz – La Laguna.

La ejecución de esta vía permitirá por tanto cumplir uno de los objetivos del PIOT para el área metropolitana, consistente en *“asegurar la continuidad del tráfico insular y su segregación respecto al comarca”*.



Otro de los objetivos del PIOT para el área metropolitana consistía en facilitar la diversificación de accesos desde el exterior al área metropolitana, evitando la excesiva convergencia del tráfico en pocos tramos urbanos y crear una malla urbana de viario que presente alternativas viables a la TF-5 en la comunicación interna del continuo urbano.

En este sentido, la disposición de una estructura mallada basada en una serie de ejes longitudinales de comunicación entre la Circunvalación Oeste y la Circunvalación Norte, y nuevas alternativas de circulación transversal entre Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de la Laguna permite tanto diversificar los accesos desde el exterior al área metropolitana, como habilitar nuevas alternativa norte-sur independientes de la TF-5.

Otro aspecto importante del modelo propuesto consiste en la coordinación de sus infraestructuras con el modelo de ordenación al que tiende la subunidad Tegueste-Tejina, el cual esta basado en la implementación efectiva del subanillo Guajara-Tacoronte, el cual debe asegurar la articulación de esta área respecto al corredor insular.

El subanillo esta compuesto de tres tramos: TF-5 – Las Canteras, Las Canteras-Tejina, y Tejina-Tacoronte, donde el subanillo vuelve a conectar con la TF-5.

La mejora de la funcionalidad del primer tramo se ha abordado desde el presente Plan Territorial Especial mediante el planteamiento de un nuevo acceso alternativo a la Vía de Ronda, el cual se conformaría como variante noroeste de La Laguna, y que permitiría solucionar los problemas existentes en el cruce de Las Canteras.

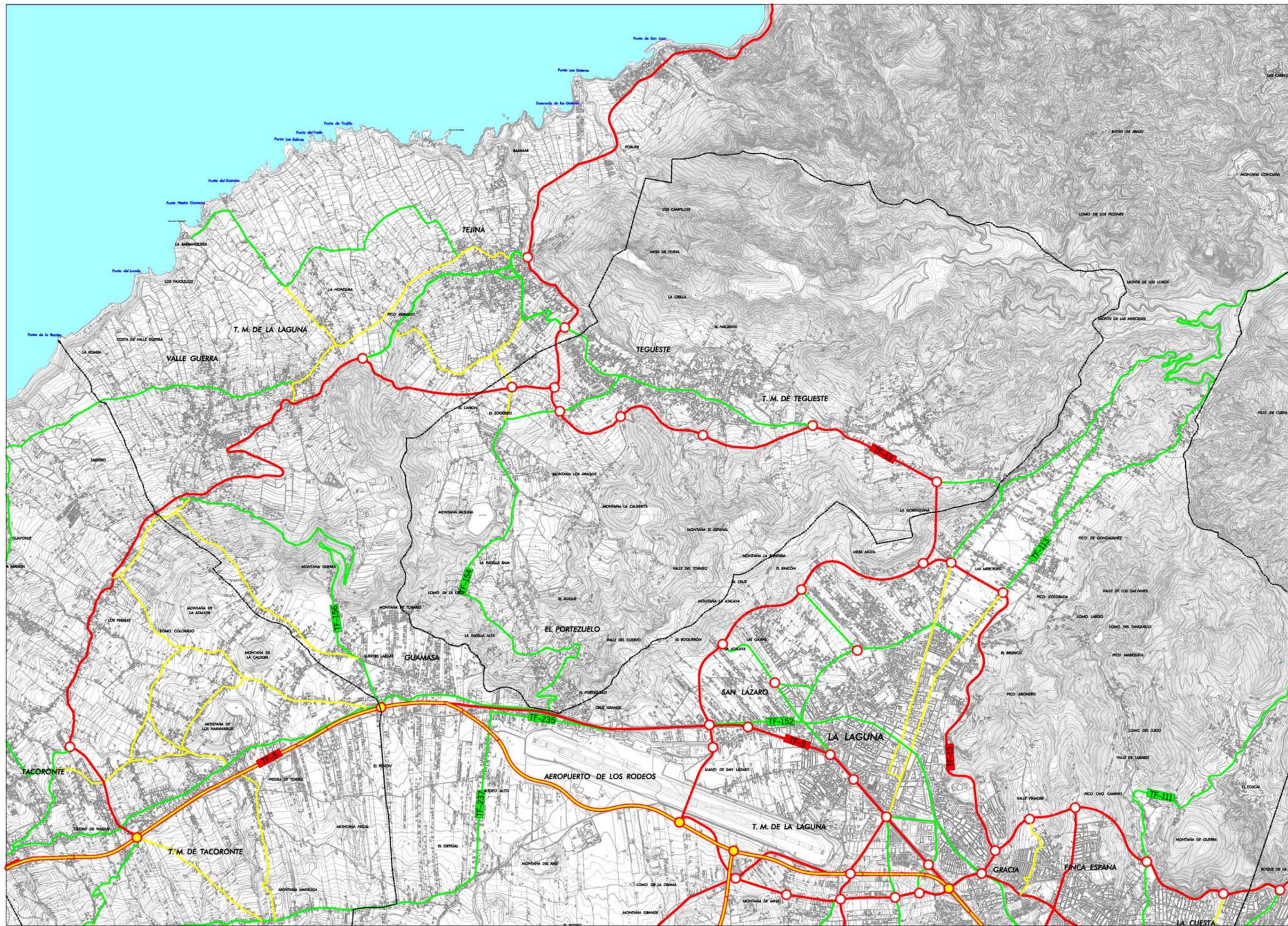
De esta manera Tegueste dispondrá de dos alternativas de acceso al anillo insular por su lado este, con la consiguiente mejora en la funcionalidad de la movilidad asociada a esta área.

El segundo tramo discurre desde la nueva conexión de la variante noroeste de La Laguna con la TF-13 hasta el entorno del núcleo de Tejina, estableciendo una variante a la actual carretera que circunvale los núcleos.

La proximidad del Parque Rural de Anaga y la necesidad de conectar directamente con el tercer tramo del subanillo recomiendan la ejecución de la variante por el sur de las poblaciones, conectando en su tramo final con la recientemente inaugurada Variante de Tejina.

El tercer tramo debe discurrir sensiblemente apoyado sobre el actual trazado de la carretera entre Tejina y Tacoronte, hasta llegar a la última población donde se debe establecer una variante que mejore la conexión con la TF-5.

En los planos que se exponen a continuación, se muestran tanto el modelo de ordenación propuesto para la subunidad Tegueste-Tejina, como su integración con el modelo de ordenación propuesto para la subunidad Santa Cruz-La Laguna.



LEYENDA

- CORREDOR INSULAR
- VÍA COMARCAL
- VÍAS LOCALES COMPLEMENTARIAS
- RED LOCAL
- NOMBRE DE LA CARRETERA

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

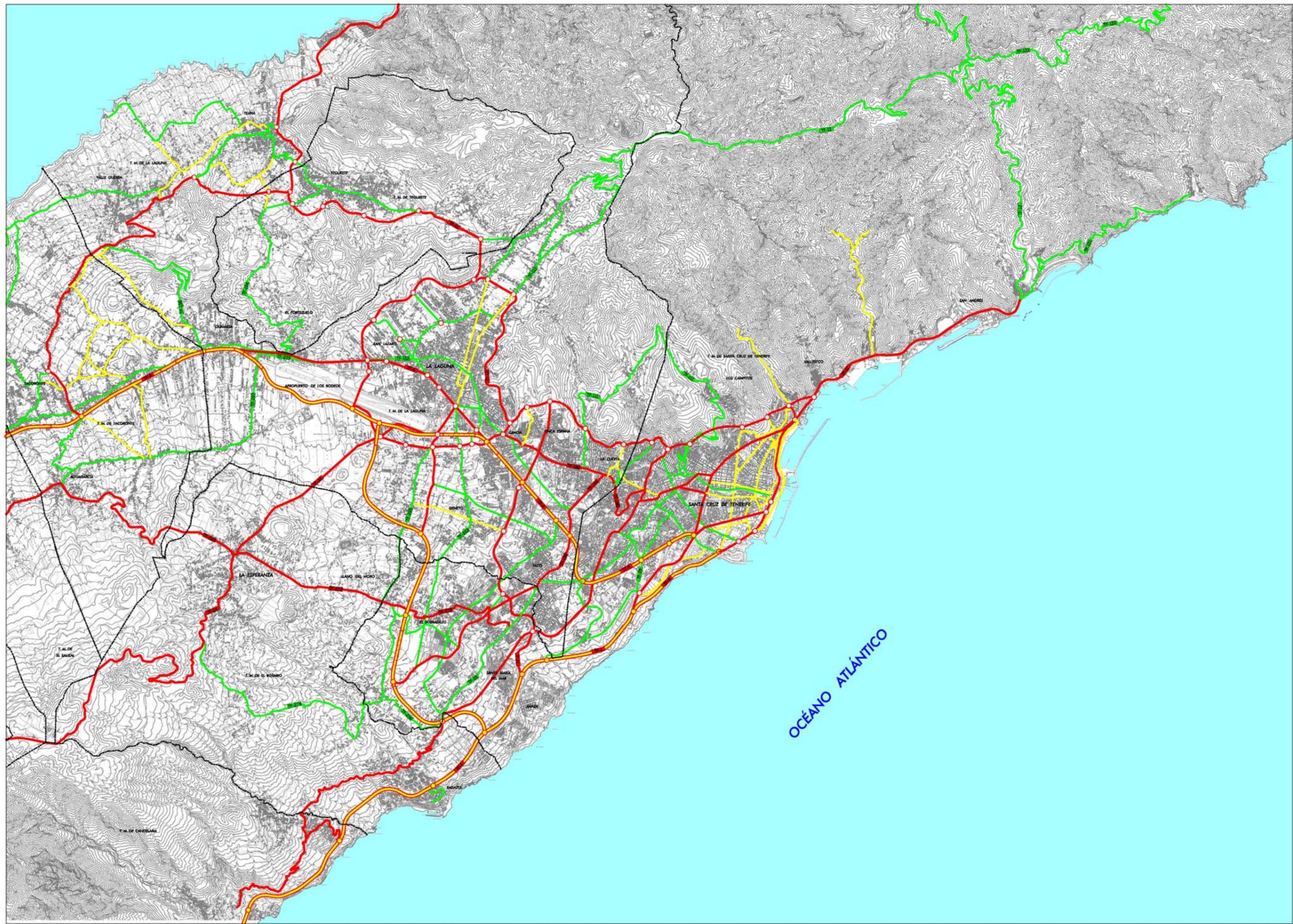
Gobierno de Canarias
Consejería de Infraestructuras,
Transportes y Vivienda

EQUIPO TÉCNICO REDACTOR:
APAXXI

N e. 1: 20.000
Original en A1

ORDENACIÓN EXTENSO
MODELO DE ORDENACIÓN VIARIO
TEGÜESTE - TEJINA

Hoja 1 de 1 Abril 2.006



LEYENDA

- CORREDOR INSULAR
- VÍA COMARCAL
- VÍAS LOCALES COMPLEMENTARIAS
- RED LOCAL
- NOMBRE DE LA CARRETERA

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:
APAXXI

N e. 1: 40.000
Original en A1

ORDENACIÓN EXTENSO
MODELO DE ORDENACIÓN VIARIO
ÁREA METROPOLITANA

2.3.5.3. Coordinación con los restantes elementos del modelo de transportes

Tal y como se ha expuesto a lo largo del documento, todas las propuestas realizadas en materia de infraestructuras viarias deben ir acompañadas de una correcta coordinación con las medidas planteadas en materia de transporte colectivo y aparcamientos disuasorios, intercambiadores de transporte, etc.

Los principales elementos del modelo de transporte que deben ser atendidos desde la propuesta de ordenación del modelo viario realizada en el presente documento son:

- ✓ Implantación del tranvía en el área metropolitana
- ✓ Ejecución del Tren del Sur
- ✓ Establecimiento de corredores para el transporte público
- ✓ Estudio para la reordenación del conjunto de las líneas de guaguas
- ✓ Consolidación del Intercambiador de Transporte de Tres de Mayo
- ✓ Ejecución del intercambiador de Añaza
- ✓ Refuerzo del Aeropuerto de Los Rodeos como intercambiador de transporte
- ✓ La potenciación de las actividades del Puerto de Santa Cruz en lo referente al tráfico de pasajeros
- ✓ Generación de aparcamientos disuasorios complementarios

Así, en primer lugar la red viaria debe asegurar una correcta accesibilidad a los principales nodos de transporte, con el fin de facilitar el intercambio modal desde la carretera al transporte colectivo, disminuyendo de esta manera los accesos a los núcleos urbanos en vehículo privado.

En este sentido, cobra especial importancia la mejora de los accesos al aeropuerto de Los Rodeos, que con la nueva propuesta se aseguran una correcta accesibilidad desde los corredores insular sur y norte, afirmando su posición como principal intercambiador de transporte del norte del área metropolitana.

El intercambiador de transporte del sur, se propone ubicar en la zona de Añaza, conectado directamente tanto al tren del sur como a los corredores de transporte público

previstos en la revisión del P.G.O.U de Santa Cruz de Tenerife. A su vez, este intercambiador se encuentra ligado a la autopista TF-1, corredor insular sur, asegurándose por tanto una accesibilidad óptima desde la red viaria principal.

Finalmente, el intercambiador de transporte de Tres de Mayo, principal punto de interconexión entre los diferentes modos de transporte (guaguas, tren, tranvía), se localiza contiguo al tramo de penetración a Tenerife desde la TF-1, y ligado a la TF-5 mediante un nuevo corredor de transporte público.

En lo que respecta a los aparcamientos disuasorios propuestos, todos ellos se localizan en una posición privilegiada respecto a las principales infraestructuras viarias partícipes del modelo de ordenación propuesto.

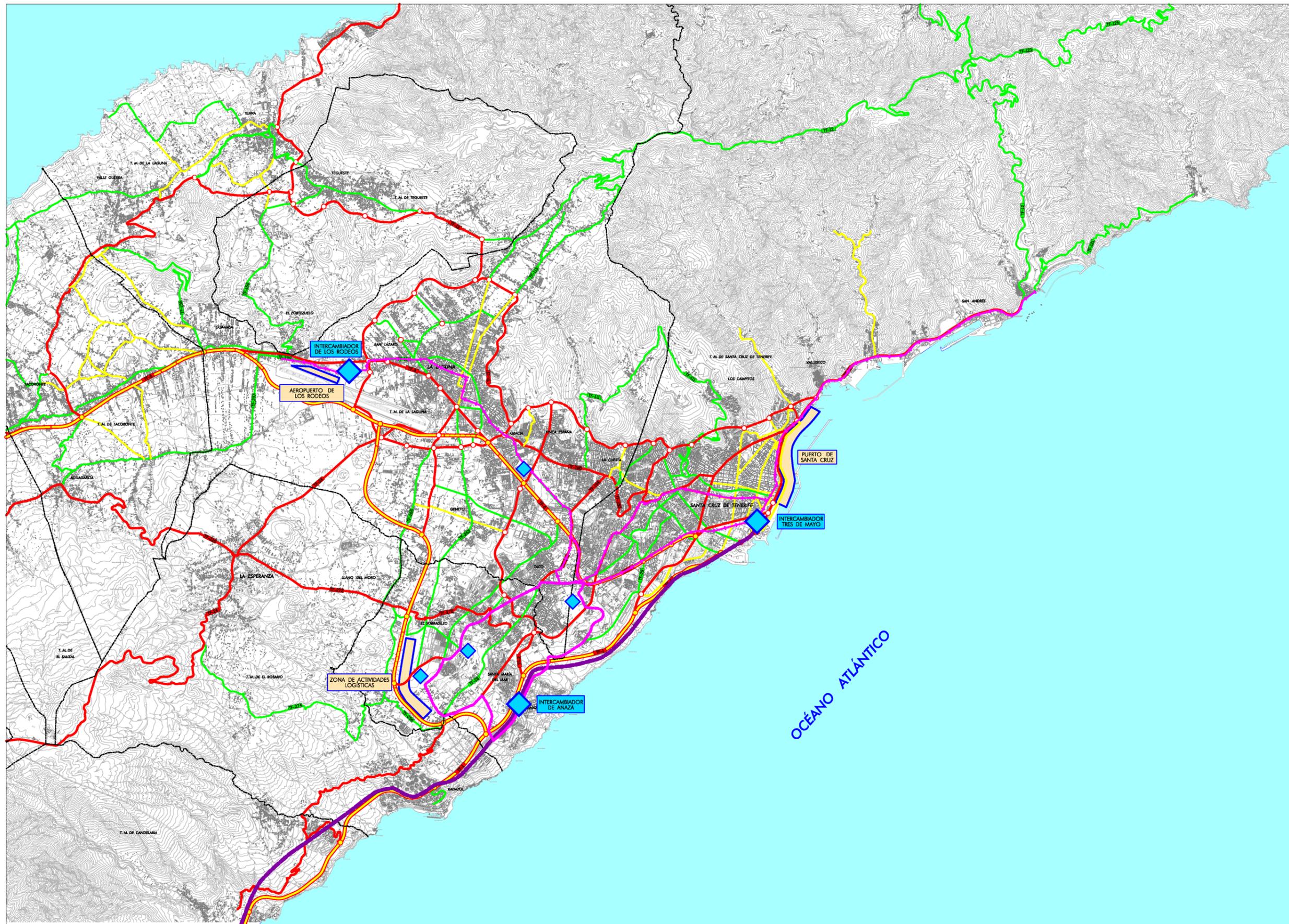
Así, desde la autopista exterior se accede directamente a través del eje de la Rambla del Rosario hasta los aparcamientos previstos en la ZAL y en la rotonda central de La Gallega, mientras que desde la TF-5 se llega a los aparcamientos de Campus de Guajara y Taco.

Por otro lado, la propuesta de red viaria realizada permite dotar a los principales centros logísticos del área metropolitana de una óptima accesibilidad; en el caso del Puerto de Santa Cruz, la habilitación de una vía de servicio exclusivo del Puerto a través de la vía litoral, independizará el tráfico portuario del meramente urbano y facilitará la distribución de su correspondiente tráfico interno.

En lo que respecta a la nueva Zona de Actividades Logísticas prevista en el suroeste del municipio de Santa Cruz, su proximidad a la autopista exterior, y en concreto al enlace de la carretera general del sur, le dota a esta área de una situación privilegiada en lo que respecta a su conectividad con el resto de la red viaria insular y comarcal de Tenerife.

La correcta implantación de estas medidas y la motivación de una política de transportes orientada al aumento del reparto modal hacia el transporte colectivo asegurará la funcionalidad del modelo de ordenación viaria propuesto.

A continuación, se adjunta un plano donde se puede observar el modelo de ordenación del transporte propuesto para el área metropolitana de Tenerife.



LEYENDA

- CORREDOR INSULAR
- VÍA COMARCAL
- VÍAS LOCALES COMPLEMENTARIAS
- RED LOCAL
- TF-5 NOMBRE DE LA CARRETERA
- LÍNEA 1 DE METRO LIGERO
- TREN DEL SUR
- ◆ INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE
- CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO
- ◆ APARCAMIENTOS DISUASORIOS

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:
APAXXI

N
 e. 1: 40.000
 Original en A1

ORDENACIÓN EXTENSO
 MODELO DE ORDENACIÓN
 ÁREA METROPOLITANA

Hoja 1 de 1
 Abril 2.006

OCEANO ATLANTICO

2.3.5.4. Análisis y justificación de la propuesta

Se pretende aquí realizar una valoración del modelo de ordenación propuesto en función de los objetivos y criterios de ordenación previamente establecidos y que dicho modelo cumple.

Territorialmente, las vías propuestas dentro del modelo adaptan progresivamente el modelo de ordenación al insular, realizando el cierre del Anillo insular.

Asimismo, el modelo consigue “extraer” los grandes Sistemas Generales viarios de los núcleos urbanos consolidados, continuar las principales tramas urbanas y dotar de total accesibilidad al continuo urbano desde el exterior del área metropolitana, gracias principalmente a la conversión en vía urbana del tramo de TF-5 que atraviesa La Laguna, la realización de las dos circunvalaciones y los peines transversales que unen ambas.

Por otro lado, la circunvalación oeste permite guiar y controlar la expansión del suelo urbano hacia el suroeste, ejerciendo un efecto de barrera al crecimiento descontrolado y consolidar los vacíos en suelo urbano, permitiendo el crecimiento de la ciudad hasta alcanzar las nuevas infraestructuras, dejando los territorios rurales en su exterior.

Desde el punto de vista **ambiental**, se consigue preservar los recursos naturales con que cuenta el área metropolitana y evitar la fragmentación y destrucción de los hábitat de especial interés.

Asimismo, permite integrar las nuevas infraestructuras de acuerdo con el modelo de ordenación previsto, minimizando la ocupación en superficie de las infraestructuras y corrigiendo la descompensación de infraestructuras existente en las nuevas zonas ocupadas por el crecimiento urbano hacia el suroeste.

La reducción del tráfico en las principales vías urbanas, permite a su vez reducir la contaminación por emisión de partículas y ruidos en el área de Santa Cruz-La Laguna, fundamentalmente en el paso de la TF-5 por La Laguna, y en el eje litoral de Santa Cruz.

Por otro lado, el modelo evita la creación de vertederos incontrolados susceptibles de generar graves alteraciones ambientales y paisajísticas, permite conservar las áreas de interés natural como los conos volcánicos, que han sido objeto de afecciones por su

ocupación y explotación y evitar la introducción de material vivo exótico y con alto poder expansivo o propagativo.

Desde el punto de vista **socioeconómico**, evitando repetir los logros que ya se han comentado, cabe destacar que se favorecen los movimientos insulares y la interconexión de las principales infraestructuras básicas de comunicación con el exterior: Aeropuerto de Tenerife Norte y Puerto de Santa Cruz de Tenerife (ubicados en la zona de estudio) y Aeropuerto de Tenerife Sur

Asimismo, se propicia al conjunto de la población de la isla el acceso a los servicios administrativos de ámbito supramunicipal mediante la introducción de las mejoras introducidas en la red viaria.

Con la consecución de los puntos anteriores se mejora en parte la calidad de vida de los ciudadanos, uno de los objetivos de todo proceso de ordenación del territorio.

Por otro lado, potencia al sector industrial ya que se favorece el acceso a los diversos polígonos industriales y de estos al puerto y los aeropuertos, centros por los que se realizan las importaciones y exportaciones necesarias.

Por último, el modelo de ordenación propuesto facilita la atracción turística de la zona mediante unas óptimas conexiones con las áreas turísticas ubicadas en el resto de la isla, evitando a los tráficos de paso las posibles retenciones que actualmente existen en el Área Metropolitana.

Finalmente, desde el punto de vista **funcional**, se consiguen solucionar los principales problemas viarios existentes en la actualidad, al presentar alternativas viarias que captan tráfico de los ejes principales de circulación y facilitar la comunicación a o entre zonas que actualmente presentan importantes problemas de accesibilidad.

Se ha conseguido un modelo viario que apoya y coordina sus actuaciones con las del resto de elementos del modelo de transporte favoreciendo la generación de viajes en transporte colectivo y ayudando a disminuir la movilidad en el centro de los cascos urbanos y en sus correspondientes accesos.

