

TODCONNECTS

CRECIMIENTO
EQUITATIVO BASADO
EN EL DESARROLLO
ORIENTADO AL
TRANSPORTE

UN PLAN DE VECINDARIO
PARA WALKER'S POINT

RESUMEN EJECUTIVO

MOVING MILWAUKEE FORWARD

Introducción

¿Por qué Milwaukee está creando un plan de desarrollo orientado al transporte?

El Proyecto de Moving Milwaukee Forward ofrece una nueva estructura de vecindario enfocado en atraer inversión, mejorando la conectividad y reforzando la identidad de vecindario. Esto a través de la futura expansión del sistema de tranvía de Milwaukee a Walker's Point y el Distrito Harbor, extendiendo la inversión del centro de la ciudad a este vecindario.

El tranvía de Milwaukee llamado "Hop", comenzará a operar en el otoño del 2018 e inicialmente servirá a una ruta de 2.9 millas a través del centro de Milwaukee, incluyendo una conexión con el frente del lago de Milwaukee.

La ciudad de Milwaukee está evaluando una posible extensión del Hop que viajaría hacia el sur del centro de la ciudad, mediante una nueva línea a través de Third Ward a lo largo de la Calle 1ª o 2ª hasta la Avenida National, donde continuaría en dirección sur de la Avenida Greenfield o en dirección oeste a lo largo de la Avenida National. La ruta dependerá de los resultados adicionales que entreguen los estudios de los sistemas de ingeniería y planificación. Esta extensión sería la mejor forma de conectar Walker's Point y el Distrito Harbor con los puestos de trabajo, lugares de entretenimiento y conexiones de transporte en el centro de la ciudad.

La ciudad de Milwaukee y Harbor District Inc., en conjunto con la Asociación de Walker's Point, han creado este documento de crecimiento equitativo basado en el desarrollo orientado al transporte. Este documento servirá como una guía para la futura de extensión del tranvía que asegurará que las nuevas iniciativas recomendadas por dicho plan reflejen los deseos de la comunidad, atrayendo nuevas viviendas, negocios y opciones recreativas que satisfagan

las necesidades de los residentes actuales.

Las metas fundamentales de este plan son:

- Ampliar la inversión desde el centro de Milwaukee hacia los vecindarios adyacentes
- Conectar los vecindarios de forma física y económica
- Fomentar la identidad local y distintiva
- Beneficiar a los residentes y comunidades existentes, a través de estrategias equitativas e inclusivas

Al ejecutar el presente plan, la ciudad de Milwaukee estableció una serie de objetivos:

- Involucrar a residentes, negocios y otras partes interesadas en el proceso de toma de decisiones
- Lograr plenamente la potencial inversión de transporte para los vecindarios de Milwaukee
- Identificar oportunidades para nuevos desarrollos económicos, habitacionales y comunitarios
- Aumentar la inversión del sector privado
- Focalizar estratégicamente la inversión del sector público
- Definir y asegurar un desarrollo de alta calidad a las zonas potenciales de transporte
- Demostrar cómo los vecindarios y corredores adyacentes pueden ser conectados e impactados positivamente por el nuevo transporte
- Fomentar la caminata y andar en bicicleta como formas de conectar a los residentes
- Desarrollar un "manual" de políticas, herramientas e incentivos que busquen avanzar el desarrollo orientado al transporte y minimizar el desplazamiento de los residentes y negocios existentes

¿Qué es el desarrollo orientado al transporte?

El Desarrollo Orientado al Transporte (TOD, por sus siglas en inglés) buscan atraer nuevas inversiones a través del transporte público. Esta inversión puede ser en vivienda, empleo, comercio minorista, arte y cultura, o servicios comunitarios. Estas actividades se concentran más en estaciones y puntos de transferencia, lo que resulta en una mayor concentración de personas que viven y trabajan cerca de donde están las estaciones. Esto a su vez aumenta la demanda y el apoyo para negocios minoristas y de servicios, que también pueden crear las condiciones necesarias para atraer más puestos de trabajo así como a empresas capitalizando en ubicaciones cerca del transporte.

De igual forma, el desarrollo orientado al transporte también está basado en la mejora del lugar y calidad de vida. Puede crear una amplia mezcla de lugares transitables que ofrecen realizar compras, entretenimiento, puestos de trabajo y espacios públicos, que se pueden llegar a pie, en bicicleta o en transporte público. La parada de transporte es el eje que agrupa la mayor concentración de actividad. Busca también anclar un vecindario residencial más amplio con la gente atraída por la conectividad y la conveniencia que ofrece el transporte público.

El resultado es un vecindario más caminable con mayor actividad comercial y pública que puede beneficiar a todos los residentes.



La idea de Milwaukee... Avanzando con el proyecto TOD

Moving Milwaukee Forward busca crear un sistema de transporte orientado a la comunidad, logrando comunidades más transitables y lugares habitables que proporcionen a todos los residentes un acceso al transporte público.

Temas Comunes - TOD

VIAJAR DIARIAMENTE

USO COMBINADO

DENSIDAD

DOMINIO PÚBLICO

VIABILIDAD

DAR VALOR



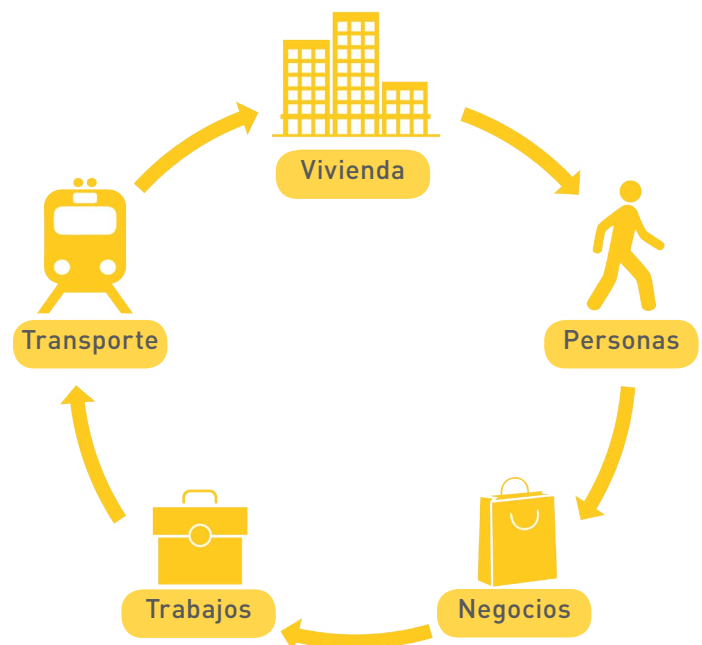
Temas Equitativos-TOD

 PERSONAS

 ECONOMÍA Y TRABAJO

 LUGARES

 CAMBIO



Planificación de información comunitaria

El compromiso con el público fue un elemento crítico en el enfoque de Milwaukee para el desarrollo orientado al transporte y varias conversaciones con los residentes, dueños de negocios, líderes locales, miembros de la comunidad creativa y otras partes interesadas guiaron las recomendaciones en este plan. Tener una sólida estrategia de divulgación aseguró de que el plan respondiera a las necesidades y visión de la comunidad para el futuro de su vecindario. Esto incluye:

CINCO Talleres comunitarios
CINCO Reuniones de asesoramiento del plan
TRES Reuniones de negocios
DOS Talleres de artistas en Bronzeville
 Presentar TOD/ Presentaciones
 Información en línea
 Reuniones con el distrito de mejora empresarial (BID, por sus siglas en inglés) & la asociación de vecinos
 Reuniones comunitarias con cena
 Volantes y colgantes para puertas
 Encuestas individuales sobre compromiso del proyecto

Lo que la comunidad quiere para el futuro

Vivienda

- Preservar departamentos asequibles y evitar el desplazamiento
- Proporcionar una combinación de vivienda de acuerdo a la tasa de mercado y fuerza laboral
- Mejorar la calidad de viviendas existentes
- Proporcionar una mezcla de tipos de vivienda

Negocios y establecimientos comerciales

- Utilizar el transporte público para conectar a los trabajadores con los puestos de trabajo existentes en la zona, así como atraer a nuevos empleadores a la zona
- Traer más negocios y establecimientos comerciales en el vecindario que permitan a los residentes satisfacer más de sus necesidades diarias de compras dentro del vecindario
- Incluir una fuerte presencia de empresas y organizaciones creativas, artísticas y culturales en el vecindario

Historia e Identidad

- Honrar y mantener la historia e identidad latina del área
- Promover el desarrollo en lotes vacíos
- Mantener la identidad de los barrios residenciales de una sola familia
- Edificios con mayor altura en las intersecciones principales si tienen buen diseño

Calles y espacios abiertos

- Activar las calles
- Hacer vecindarios más amigables para los peatones
- Tratar las preocupaciones sobre estacionamiento
- Integrar carriles de bicicleta en calles claves
- Crear más espacios públicos verdes

Compromiso con la comunidad

¿Qué es lo que quieres ver en el vecindario?



Participantes del taller



Dialogando sobre el desarrollo potencial



Recopilación de la reunión comunitaria



Tour en el tranvía por el vecindario



Aportación de posibles ideas para desarrollo en el vecindario



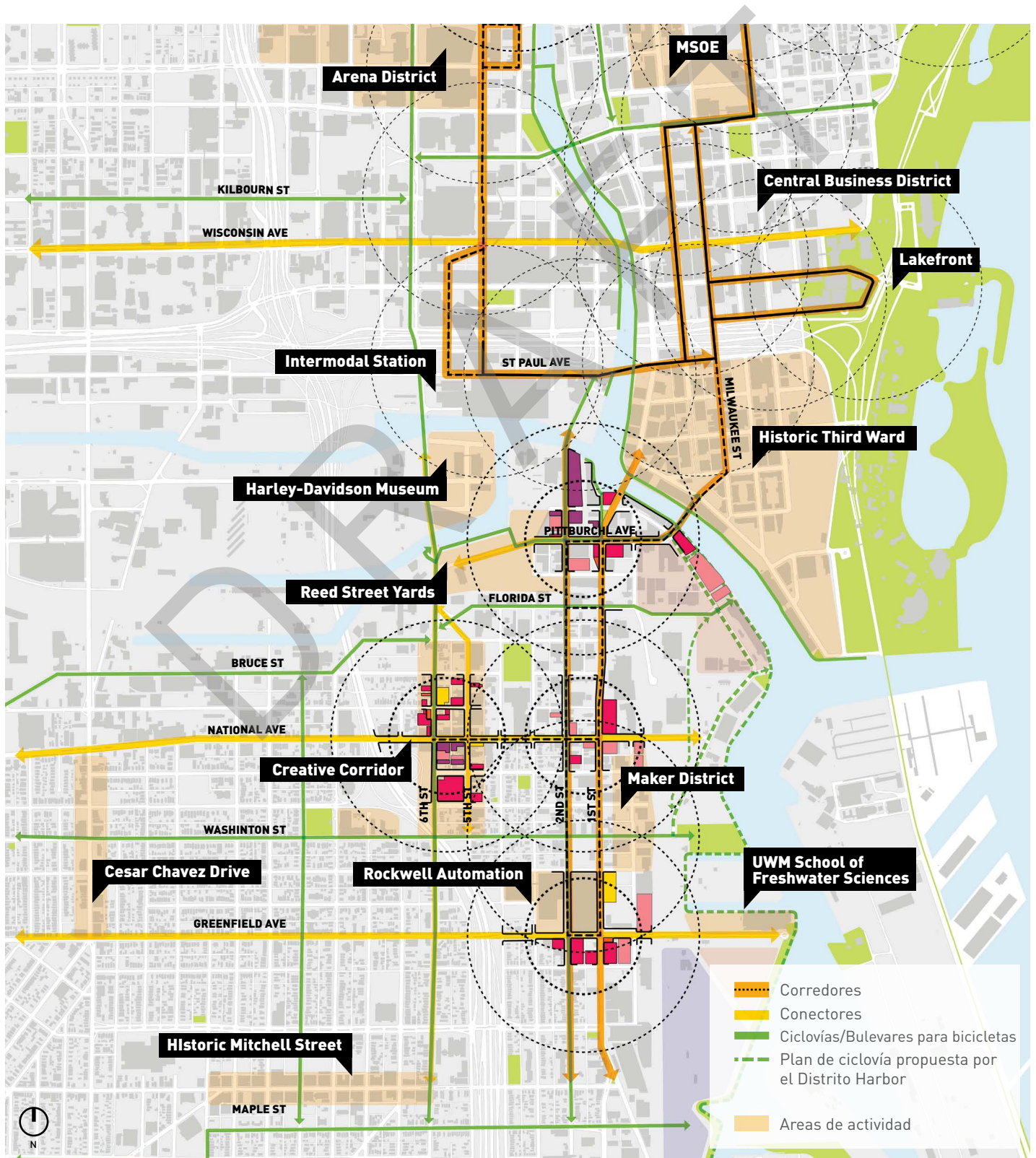
Reportando ideas



Construyendo un consenso comunitario



Una estrategia de conectividad



El crecimiento equitativo a través del plan de desarrollo orientado al transporte ha tomado la “conectividad” como un concepto central en la generación de ideas para el vecindario Walker’s Point.

La conectividad permite a las personas tener un mayor número de opciones sobre los lugares, servicios, comodidades y puestos de trabajo que pueden acceder desde casa. El plan requiere un conjunto de mejoras de conectividad para conectar a los residentes, negocios y entre los diferentes vecindarios.

Áreas de enfoque

La idea central del proyecto de desarrollo orientado al transporte busca que en los cruces donde los corredores de la Calle 1ª y la Calle 2ª se unen con conectores claves del este y oeste como: Greenfield, Washington, National y Pittsburgh, se creen lugares de futuro desarrollo. Estos son los lugares con el mayor número de personas que empiezan o terminan su viaje, van de paso, cambian de rutas o cambian su modo de transporte. Las intersecciones claves también tienen oportunidades para nuevas inversiones.

Corredores y conectores

La Calle 1ª y Calle 2ª son corredores primarios para el vecindario. La Calle 1ª es la ruta de norte a sur más transitada, con un movimiento significativo hacia y desde el centro de la ciudad. La futura extensión de tranvía viajará a lo largo de la Calle 1ª y/o Calle 2ª dependiendo del análisis final de ingeniería, trayendo una forma adicional de conectar el vecindario con el resto de la ciudad, permitiendo pensar en cómo estos corredores sirven a diferentes usuarios.

Los conectores son las calles de tráfico más significativas que van del este a oeste y rutas de transporte público a través del vecindario. También

conectan Walker’s Point con Walker square y con otros vecindarios.

Bulevares para bicicletas

Los bulevares de bicicletas son calles del vecindario con menos tráfico y velocidades más bajas que se diseñan para crear un ambiente de bajo estrés y amigable para las bicicletas. Los bulevares de bicicletas se recomiendan para un número de calles que conectan con Walker’s Point, el Distrito Harbor, y los vecindarios de Walker Square.

Ciclovías

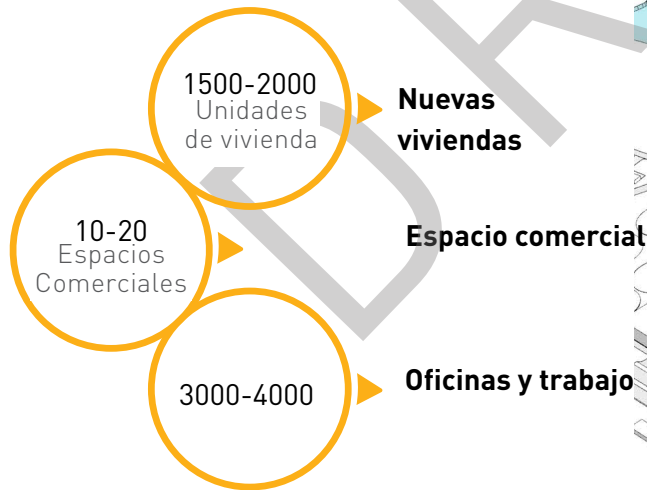
Se recomiendan mejoras de bicicletas para las calles conectoras que pueden no ser factibles para convertirse en bulevares de bicicletas. Generalmente, estas ciclovías son calles más concurridas o más comerciales, que también ayudan a la gente a moverse por el vecindario.

Estrategia de crecimiento potencial

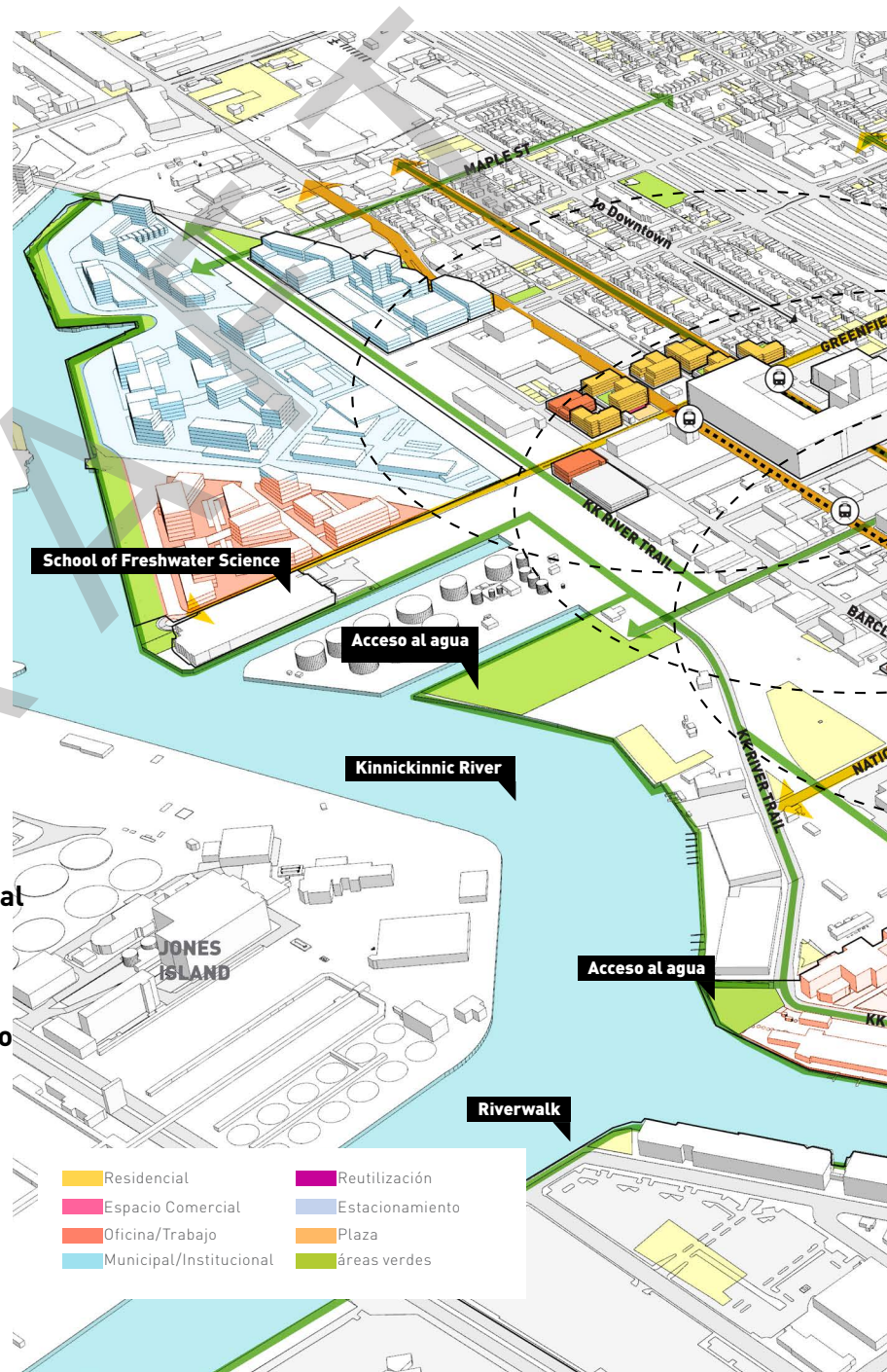
Donde los corredores y conectadores de Walker's Point se unen

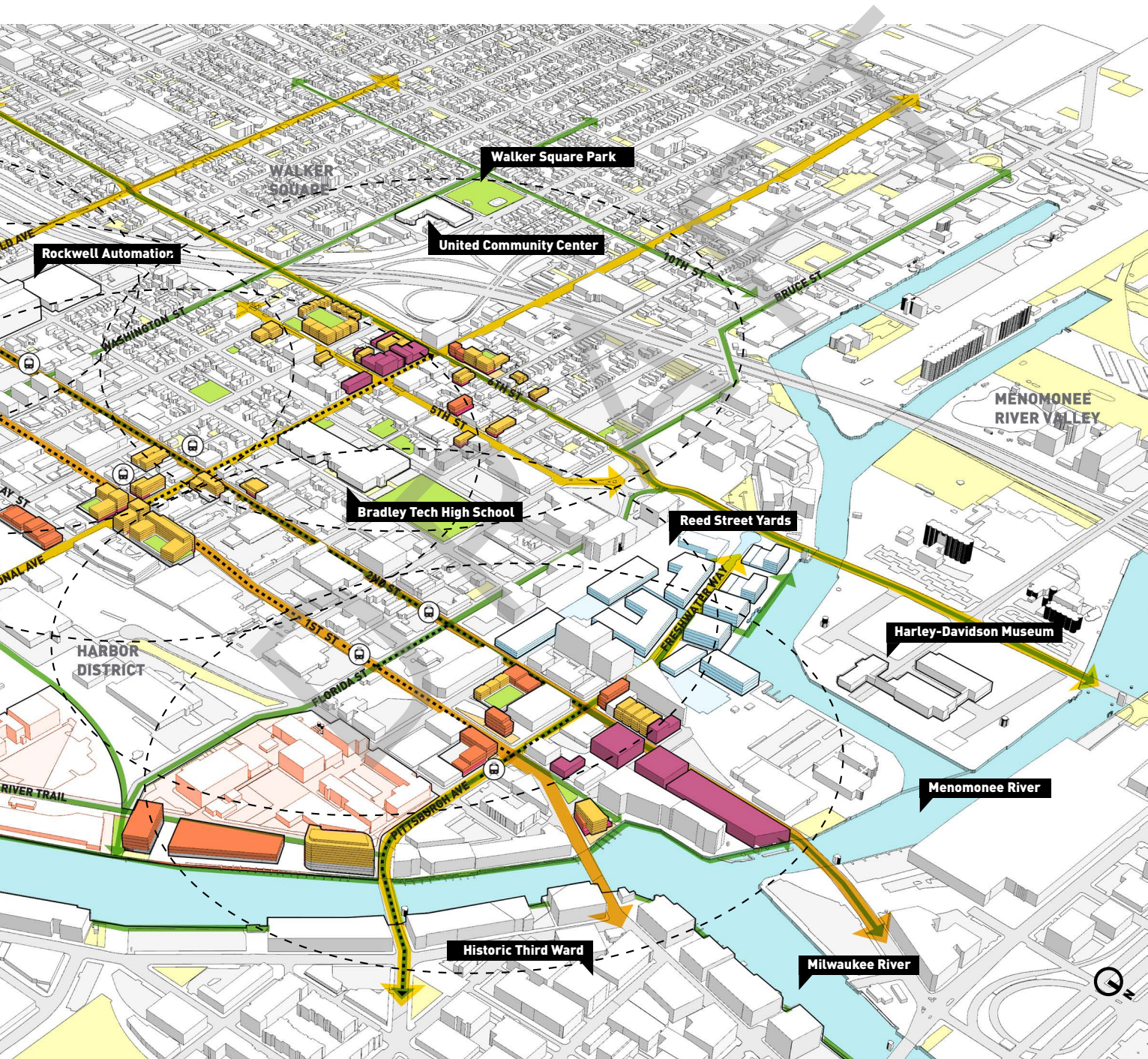
Hay muchas oportunidades para adaptarse al nuevo crecimiento de desarrollo dentro del vecindario existente. Esto puede venir en varias formas e incluye:

- **RENOVACIÓN** y reutilización de edificios existentes a través de la restauración de antiguos edificios industriales y comerciales para nuevos negocios, servicios y residentes antiguos edificios industriales y comerciales
- **DESARROLLO** en lotes vacíos pequeños en toda la zona
- **REURBANIZACIÓN** de sitios amplios que actualmente tienen bajos niveles de actividad, como lotes de estacionamientos donde los usuarios existentes están planeando reubicarse

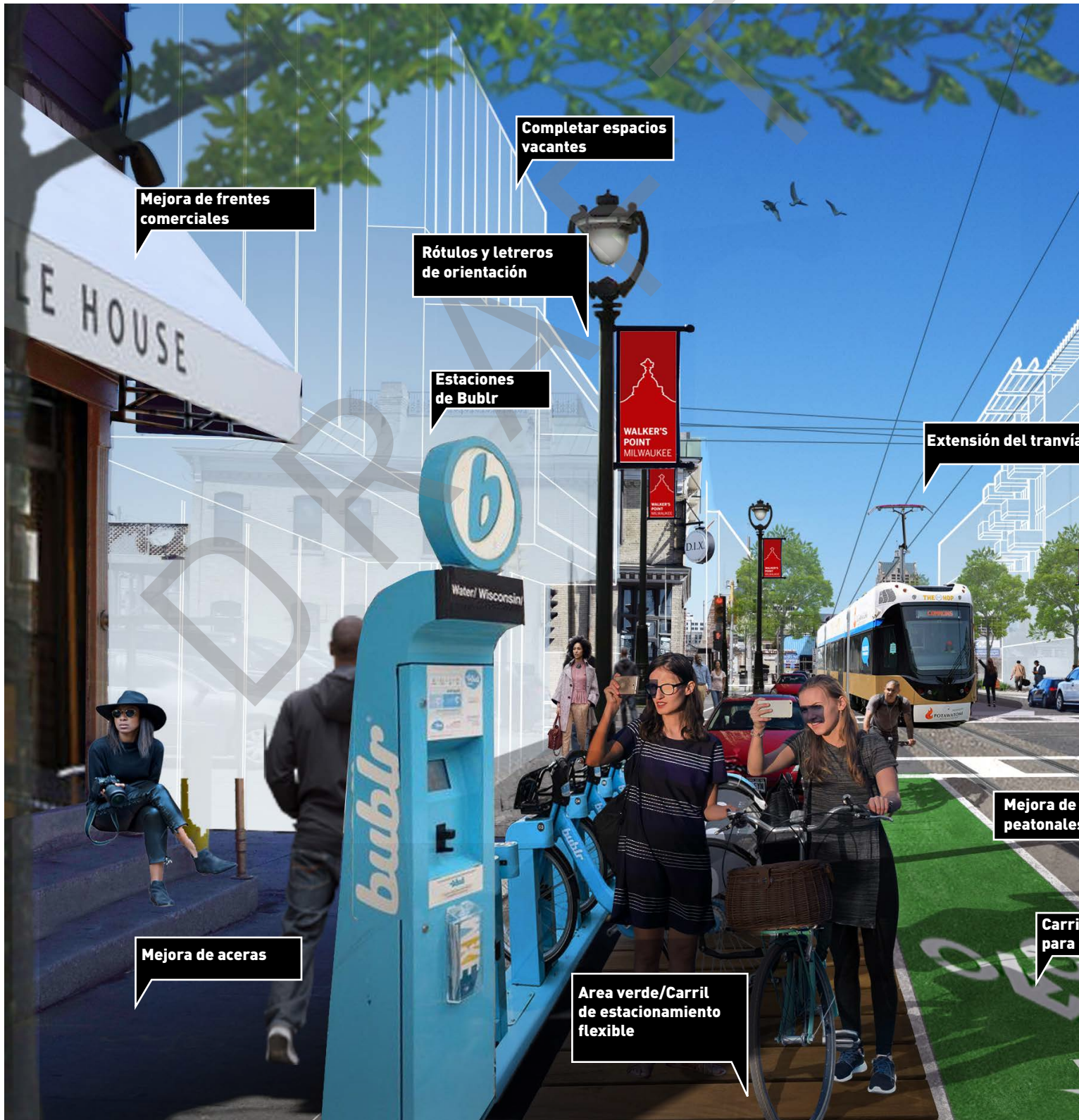


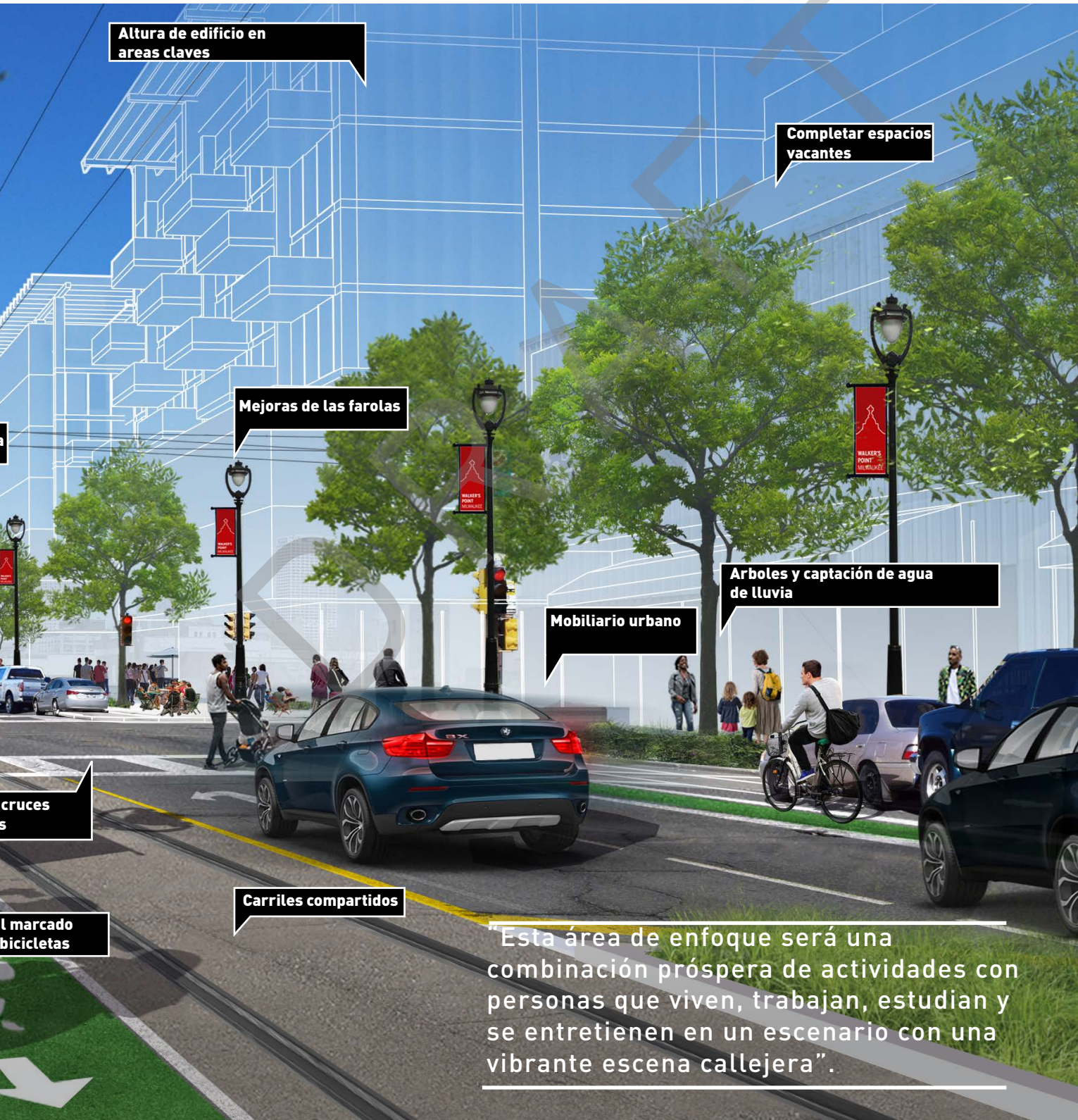
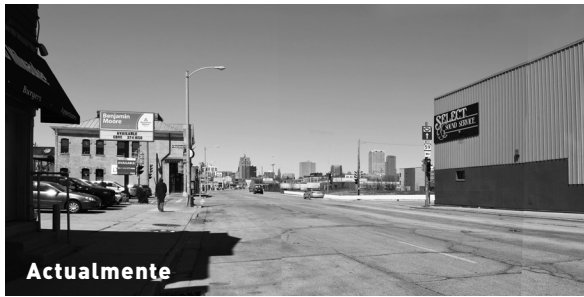
Con condiciones favorables del mercado, hay capacidad para el desarrollo adicional con una distancia caminable de las paradas del tranvía.





Mejoras potenciales para el corredor de la Calle 1ª





Altura de edificio en áreas claves

Completar espacios vacantes

Mejoras de las farolas

Arboles y captación de agua de lluvia

Mobiliario urbano

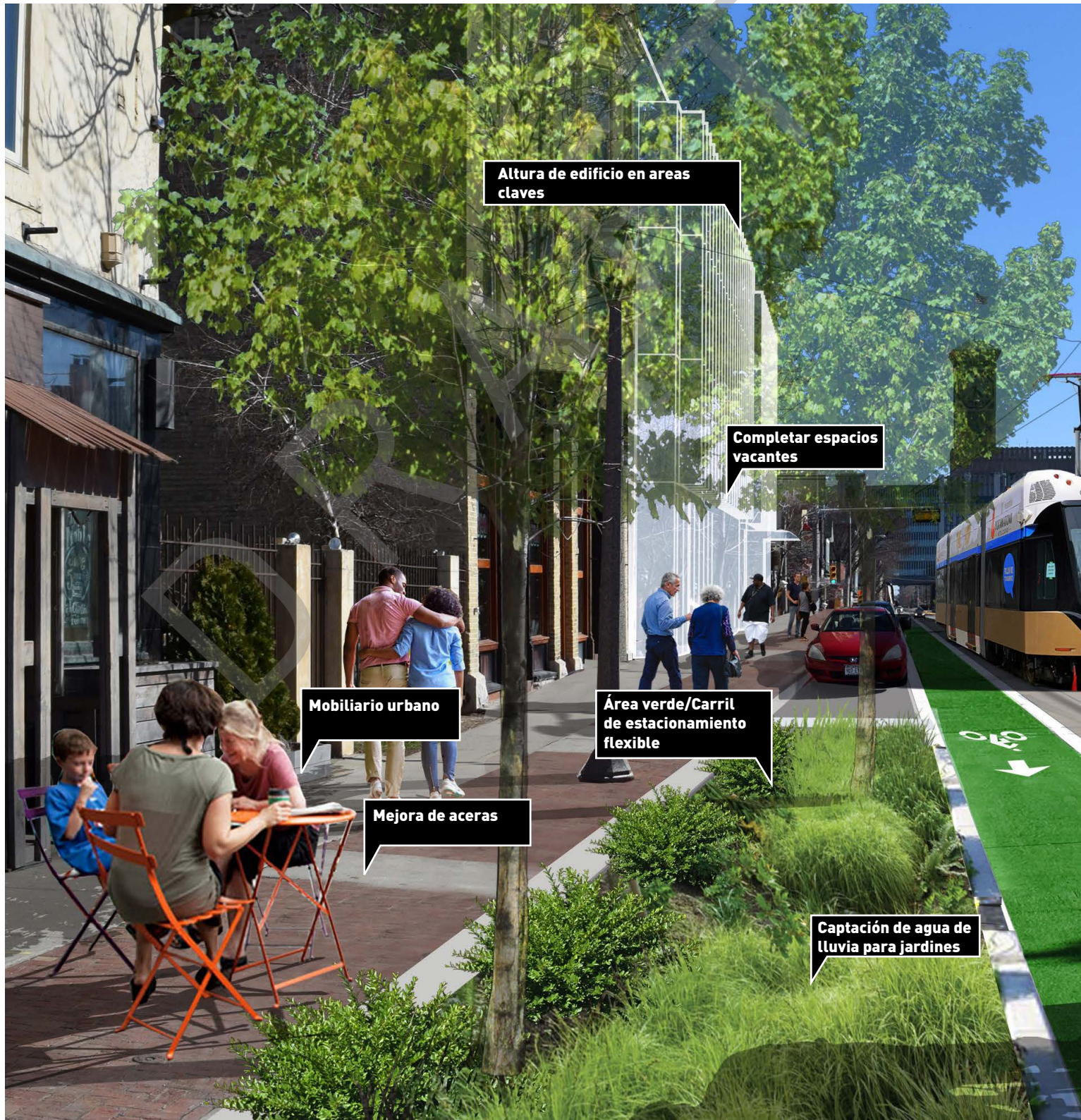
cruceros

El mercado de bicicletas

Carriles compartidos

“Esta área de enfoque será una combinación próspera de actividades con personas que viven, trabajan, estudian y se entretienen en un escenario con una vibrante escena callejera”.

Mejoras potenciales para el corredor de la Calle 2ª





Propuesta de mejoras de la Calle Washington

Mejoras del espacio público y la calle (Washington Street Greenway)



Rótulos y letreros de orientación

Estación de Bubl

Carriles compartidos y marcados



Mejora de cruces peatonales

Captación de agua de lluvia para jardines

Letreros de orientación

“Mejorando como un conector para bicicletas, peatones y recreación”

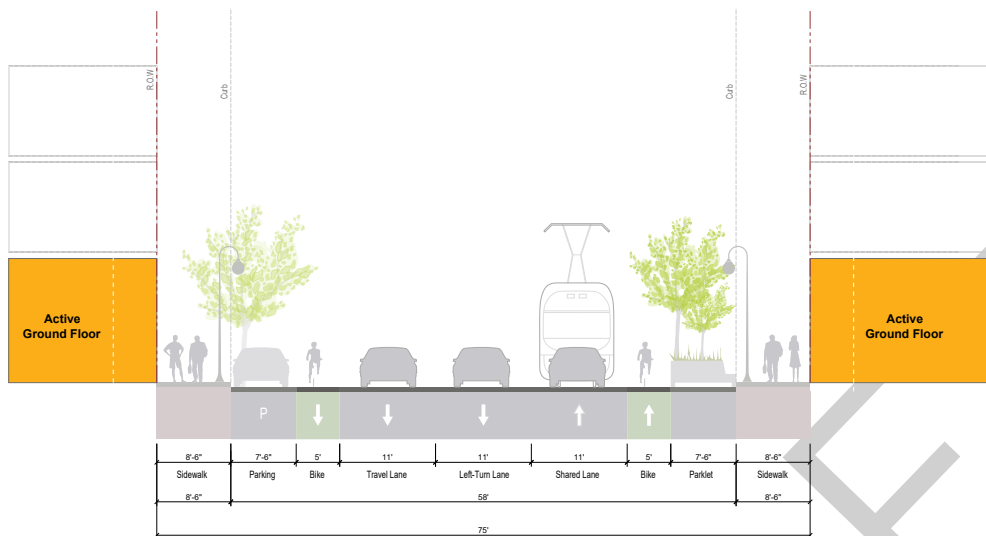
Guías de diseño de la Calle 1ª y Calle 2ª

Con el tiempo, el diseño de corredores, conectores, bulevares de bicicletas y ciclovías deben ser actualizados para mejorar el desarrollo orientado al transporte y mejorar la experiencia de todos los usuarios, especialmente las personas que caminan, usan bicicletas o tomar el transporte. Mientras que la ingeniería futura será requerida para finalizar cualquier diseño, hay algunos principios subyacentes que guiarán el diseño de calles en el futuro. La extensión de tranvía presenta una oportunidad generacional para rediseñar la Calle 1ª a una calle mas atractiva para peatones, conductores y personas en bicicleta. Las mejoras se pueden lograr incluso antes de cualquier extensión del tranvía.

- Acercas mejoradas
- La introducción de carriles de bicicleta en la Calle 1ª requerirá equilibrio con estacionamiento y carriles de tránsito y de giro
- Mejoras en la seguridad del tráfico

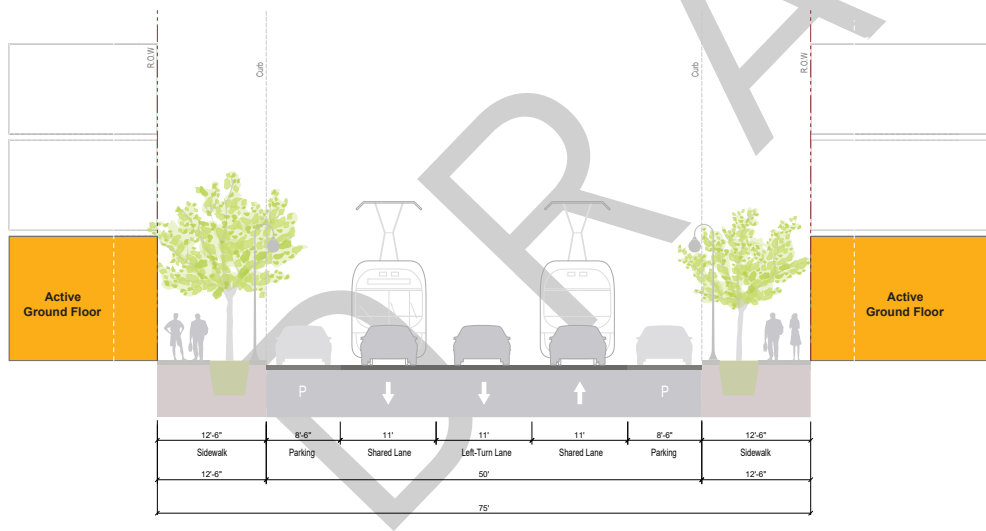
Hay muchas posibilidades de reconfigurar la Calle 1ª o la Calle 2ª para incluir un tranvía y mejorar el entorno para caminar y uso de bicicletas. El ancho de las calles en las zonas urbanas muchas veces es limitado y a menudo se deben hacer equilibrar sobre si proporcionar espacio para bicicleta, aceras más amplias, jardines y otras características dentro del derecho de paso. Los dos dibujos de abajo no pretenden sugerir que estas son las únicas opciones, sino más bien mostrar una serie de ideas. Cuando se implemente el tranvía, se necesitará más ingeniería y opinión pública.

CONCEPTO DE REDUCCION PARA LA CALLE 1^a



- Travía en una sola dirección
- Reducir a 2 carriles de tránsito con un carril dedicado para giros a la izquierda donde sea apropiado
- Mantener estacionamiento existente en la calle
- Implementar áreas verdes en espacio de estacionamiento y zonas de estacionamiento flexible donde sea posible
- Agregar carriles de bicicletas

CONCEPTO DE ACERA MAS ANCHA PARA LA CALLE 1^a



- Tranvía en dos direcciones
- Reducir a 2 carriles de tránsito
- Mantener estacionamiento existente en la calle
- Aceras mas anchas
- Considerar la opción de varios carriles

VIA UNIDIRECCIONAL PARA EL TRANVIA PARA LA CALLE 2^a

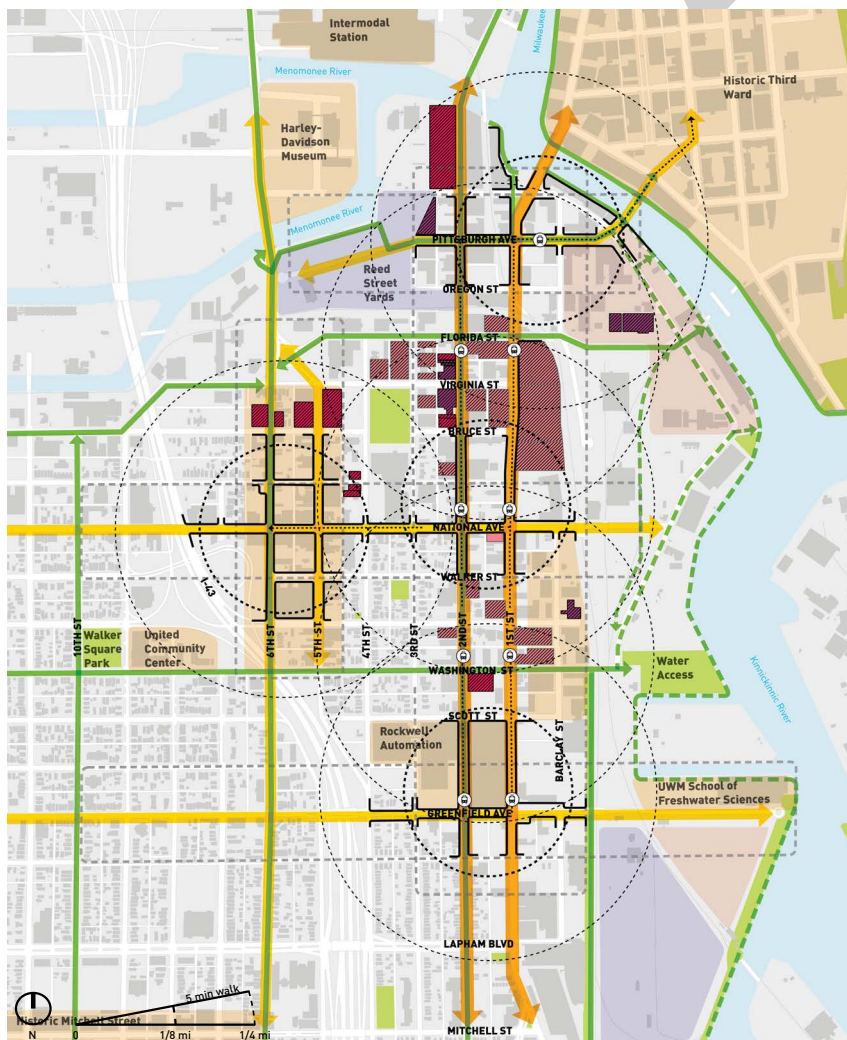


- Travía en una sola dirección
- Mantener estacionamiento existente en la calle
- Mantener carriles de bicicletas

Sitios Extendidos

De forma acumulativa, el nuevo desarrollo y la reurbanización de las áreas de enfoque podrían representar de 1.500-2.000 nuevas unidades de vivienda; 10-20 nuevos locales; y 3.000-4.000 puestos de trabajo en nuevas oficinas y espacios de trabajo. Para los efectos de este estudio, la concentración para el potencial de desarrollo se colocó en sitios y áreas de enfoque, alrededor de las intersecciones de los corredores y conectores identificados y en posibles futuras paradas del tranvía. Sin embargo existen sitios de oportunidad abundante en Walker's Point y en el área del Distrito Harbor, desde edificios vacíos y subutilizados a los lotes de estacionamiento, más allá de las áreas de enfoque. Hay un número

significativo de posibles sitios de desarrollo en las cercanías de estas paradas futuras (dentro de un viaje de 5 minutos) que también están bien situados para adaptarse al futuro desarrollo orientado al transporte. Si bien las condiciones actuales del mercado pueden no apoyar el desarrollo en todos estos sitios, todavía vale la pena entender la capacidad potencial para el nuevo desarrollo en la zona. Estos "sitios extendidos" se categorizan abajo por prioridad y el tiempo potencial como sitios primarios o secundarios. Juntos, entre las áreas de enfoque y los sitios extendidos, el desarrollo podría sumar un total de 3.000 a 3.800 nuevas unidades de vivienda, entre 35 y 45 nuevos locales y espacio para 6.000 a 7.500 empleos.



Potencial de desarrollo

Sitios primarios

- 500-600 unidades de vivienda
- 55.000-65.000 ft2 de espacio comercial
- 60.000-70.000 ft2 de oficina

Sitios secundarios

- 800-900 unidades de vivienda
- 150.000-200.000 ft2 de espacio comercial
- 650.000-700.000 ft2 de oficina

Reutilización potencial/Renovación

- 200-300 unidades de vivienda
- 10.000-15.000 ft2 de espacio comercial
- 250.000-300.000 ft2 de oficina

Total

- 1.500-1.800 unidades de vivienda
- 215.000-250.000 ft2 de espacio comercial
- 960.000-1.1 millones ft2 de oficina

- Corredores
- Conectores
- Áreas verdes
- Áreas de actividad
- Sitios primarios
- Sitios secundarios
- Reutilización potencial/renovación

Implementación

El desarrollo potencial que se describe en este plan es sustancial y tendrá un impacto significativo en el vecindario. Las políticas, programas y acciones que deben alinearse para convertir las metas y recomendaciones de este plan en realidad se esbozan brevemente a continuación:

ESTRATEGIA DE ZONIFICACIÓN

- Mejorar el formato del documento a través de la ilustración de distritos
- Reducir el área/unidad (aumentar la densidad)
- Prohibir futuros usos relacionados con vehículos
- Nueva opción del distrito de uso mixto con estructuras más altas
- Tipos de alojamiento adicionales
- Expandir ocupaciones casas y el vivir – trabajar en el área

ESTRATEGIA DE DESARROLLO

Estrategias para mantener la asequibilidad

- Permitir una mayor densidad en áreas definidas en intercambio de compromisos de asequibilidad
- Priorizar el uso de recursos públicos para apoyar estrategias de vivienda asequibles para mejorar la viabilidad de los proyectos
- Optimizar soluciones de estacionamiento
- Aprovechar los programas para mejorar la viabilidad del proyecto

OBJETIVOS DE DISEÑO URBANO

Reflejando el contexto de Walker's Point

- Las edificaciones y renovaciones de los nuevos edificios deben ser de alta calidad y deben reflejar el contexto histórico de Walker's Point
- Hay oportunidades para realizar edificios más altos y de mayor densidad en intersecciones claves, particularmente en los límites de la construcción de la 1ª calle y de la Avenida National

Línea de los edificios

- Los edificios deben ser construidos a la línea de propiedad, pero considere la variación a crear espacio público y añadir espacio público.
- Los límites de construcción para terrazas hace que se anime a estacionamiento y acceso del servicio

Estacionamiento y el acceso al servicio

- El estacionamiento y el acceso al servicio deben estar en la parte trasera o lateral de los edificios en el callejón o las calles secundarias y no deben tener frente a los corredores comerciales

Usos en corredores y conectores

- Las calles principales pueden albergar una variedad de usos: minorista, restaurante, entretenimiento, cultural, comunitario, oficina, taller y/o residencial.
- La planta baja siempre debe tener usos activos frente a la calle

Flexibilidad y transparencia en la planta baja

- La planta baja de los nuevos edificios de uso mixto debe diseñarse para su adaptabilidad y debe incluir una transparencia o translucidez significativas independientemente del uso.

UN COMPROMISO CON EL ANTI-DESPLAZAMIENTO

La ciudad de Milwaukee completó el plan de Anti-Desplazamiento en marzo de 2018. Se han identificado una serie de siete estrategias generales que la ciudad y sus socios deben llevar a cabo para cumplir con el compromiso de anti-desplazamiento que sirva como fundamento de este proceso de planificación.

1. Educar y comprometer a los residentes en el desplazamiento y asuntos relacionados
2. Monitorear las condiciones del mercado local y adaptar las estrategias según sea necesario
3. Ayudar a los propietarios existentes a conservar sus hogares
4. Ayudar a los inquilinos de vecindarios existentes a convertirse en propietarios
5. Preservar la vivienda de alquiler asequible existente y proteger a los inquilinos en riesgo de desplazamiento
6. Priorizar viviendas asequibles y de ingresos mixtos en vecindarios en riesgo de desplazamiento
7. Preservar el carácter de la vecindad y construir la riqueza comunitaria

Plan de Implementación

Actividades	Cronograma			Ejecutor	Socios potenciales
	1-2 yrs	3-5 yrs	5+ yrs		
Participación comunitaria					
Continuar involucrando a los residentes, dueños de negocios y partes interesadas a tomar decisión sobre el uso del espacio (tierra) y desarrollo impactando el futuro de la zona	x	x	x	DCD	Harbor District Inc., Walker's Point Association Southside Organizing Center
Seguir alineando la planificación del transporte con el desarrollo orientado al transporte con actividades e iniciativas en curso de MKE United	x	x	x	MKE United	
Uso y desarrollo de la tierra					
Asociarse con un proyecto de desarrollo comunitario para asegurar que el nuevo desarrollo sea consistente con las recomendaciones del plan, incluyendo el objetivo de transporte que cumplan y se adhiera a las guías de diseño y densidad	x	x	x	DCD	Harbor District, Inc., Walker's Point Association
Reclutar empresas para Walker's Point and y el distrito Harbor que se alinean con los tipos de usos citados en este plan, incluyendo generación de empleos accesibles para los residentes de la zona	x	x	x	Harbor District, Inc.	DCD
Atraer un proyecto de desarrollo de la alta calidad con alta densidad que sustente el transporte público en la esquina actualmente vacante de la Calle 1ª y la Avenida National	x			Propietario	DCD, Harbor District, Inc.
Rellenar propiedades de la ciudad para el desarrollo orientado al transporte	x	x		DCD	
Aprovechar los créditos tributarios y otros programas de incentivos financieros para facilitar el desarrollo en sitios claves y que se pueden usar como catalizador	x	x	x	Promotor inmobiliario	DCD, WHEDA, CDFIs
A medida que se producen grandes desarrollos, se intenta crear oportunidades de estacionamiento compartido en nuevas estructuras de estacionamiento para reducir la necesidad general de nuevos parqueaderos en el corredor	x	x	x	Promotor inmobiliario	Walker's Point Association, DCD
Facilitar la vivienda de ingresos mixtos					
Lanzar un fondo de adquisición estratégica para el desarrollo orientado al transporte	x			DCD, LISC-Milwaukee	Prestamistas
Apoyar el desarrollo de viviendas mixtas consistente con los criterios de la ciudad de Milwaukee para la utilización del impuesto de financiación por incremento del valor (TIF, por sus siglas en inglés) para financiar viviendas asequibles	x	x		DCD	Promotor inmobiliario
Ajustar el plan de asignación calificada para créditos tributarios de vivienda de bajos ingresos para priorizar el desarrollo orientado al transporte	x			WHEDA	
Minimizar el desplazamiento					

Implementar las 19 recomendaciones contenidas en el anexo del plan anti-desplazamiento para los vecindarios alrededor del centro de Milwaukee	x	x	x	DCD	
Recomendaciones detalladas y próximos pasos están disponibles en https://city.milwaukee.gov/Anti-DisplacementPlan Suggest an edit					
Extensión del tranvía					
Continuar la planificación de la extensión del tranvía, incluyendo redefinición de las rutas, alineamientos de carril y ubicaciones de estación	x			DPW	DCD
Conseguir fondos federales para construir la extensión del tranvía en Walker's Point	x	x		DPW (cuando se ajusta fondos)	
Construir de la extensión del tranvía en Walker's Point		x	x	DPW	
Mejoras del paisaje y jardines					
Agregue atractivos a la calle 1ª y Calle 2ª incluyendo asientos adicionales, señalización, iluminación y mejora del paisaje (jardines o áreas verdes)	x	x		Harbor District, Inc. and Walker's Point Association	Propietario
Cuando la Calle 1ª se reconstruya, se rediseñará la calle como una calle completa para acomodar mejor a todos los usuarios			x	DPW, WisDOT	Harbor District, Inc., DCD
Cuando se reconstruya la Avenida National, se rediseñará la calle como calle completa para acomodar mejor a todos los usuarios y mientras tanto, conseguir mejorar y buscar otras alternativas para ir hacia este objetivo	x		x	DPW	Harbor District, Inc., Walker's Point Association, DCD
Adoptar formalmente la política de calles completas y utilizar en todos los proyectos dentro del área de estudio	x			DPW	
Crear un bulevar de la bicicleta en la Calle Washington y ciclovías en la Calle de Maple y Calles Bruce/Florida		x		DPW	DCD
Crear mejores instalaciones de bicicletas en la Calle 6 y la Avenida Pittsburgh		x		DPW	
Diseñar futuras estaciones de tranvía para reflejar la identidad e historia del vecindario			x	DPW	Harbor District, Inc., Walker's Point Association
Parques y espacios abiertos					
Fomentar áreas verdes a ser integrado en grandes proyectos de desarrollo y redesarrollo		x		Promotor inmobiliario	DCD
Código de zonificación					
Actualizar el código de zonificación para crear distritos de zonificación de alta densidad y uso mixto de desarrollo orientados al transporte	x			DCD	
Evaluar las propiedades para la rezonificación utilizando distritos de zonificación TOD según corresponda	x	x		DCD	Propietario



CODE STUDIO



SOM



La financiación de este proyecto fue proporcionada por el programa piloto de la Administración Federal de Transporte (FTA por sus siglas en inglés) para la planificación del desarrollo orientado al transporte.

Ver el plan completo en <http://www.movingmkeforward.com/>