

PLAN DE CIRCULACIÓN DEL CENTRO DE BRIGHTON

Mayo, 2025



Agradecimientos

[El Estudio de Circulación del Núcleo Urbano de Brighton](#) está dirigido y financiado por DRCOG en colaboración con la Ciudad de Brighton. El estudio forma parte del Programa de Planificación del Transporte Basada en la Comunidad de DRCOG, luego de ser nominado para el programa por la Ciudad de Brighton.

Equipo Encargado del Proyecto

Jeanne Shreve, *Planning Consultant*

Greg Labrie, *Director of Public Works (City of Brighton)*

Christopher Montoya, *Assistant Director of Public Works (City of Brighton)*

Brittney Compton, *Multimodal Planner (DRCOG)*

Nora Kern, *Subarea & Project Planning Program Manager (DRCOG)*

Comité directivo

Michelle Riccio, *Adams County*

Jessica Fiedler, *Almost Home*

David McWilliams, *Bike Brighton*

Brent Reed, *Brighton Care Center*

Robin Martinez, *Brighton Economic Development*

Julie Ramsey, *Brighton Economic Development*

Debra Bristol, *Brighton Housing Authority*

Megan Shibao, *Brighton Japanese American Association*

Yvette Martinez, *Brighton Legacy Foundation*

Tara Gallegos, *Brighton Rotary Club*

Andrew Sword, *Brighton Shares the Harvest*

Aaron Herrera, *Brighton Urban Renewal Authority*

John Gardocki, *CDOT*

Emma Lane, *Brighton Community Development*

Gary Montoya, *Downtown Partnership Committee*

Nataly Handlos, *RTD*

Elaborado por:

TOOLE
DESIGN

Si necesita asistencia con la accesibilidad digital, envíe una solicitud a drcog.org/access o llame al 303-455-1000. Recibirá una respuesta en un plazo de 72 horas (tres días hábiles).

La información contenida en este documento es únicamente para fines de planificación y no debe utilizarse para el diseño final de ningún proyecto. Todos los resultados, recomendaciones, esquemas conceptuales, estimaciones de costos y comentarios aquí presentados se basan en datos e información limitados, así como en condiciones existentes que están sujetas a cambios.

Índice

Introducción	4
Usos y desarrollo de la tierra a lo largo de Bridge Street	5
Orígenes y destinos de viaje comunes y potencial de cambio de modalidad	6
Cómo es viajar por Bridge Street ...	7
Caminando y rodando	7
En bicicleta o micromovilidad	10
En autobús.....	12
En carro	14
Seguridad vial a lo largo de Bridge Street	16
Próximos pasos	19



Fuente: Scott Beitendorf

Introducción

Bridge Street se construyó originalmente como la Carretera Rural Estatal 7 (CO 7) para apoyar el comercio local y el tráfico vehicular de las comunidades de alrededor. Las carreteras rurales no solían diseñarse para satisfacer las futuras necesidades de derecho de paso ni para otros modos de transporte además del automóvil. Los tiempos han cambiado para Brighton, incluyendo un crecimiento significativo que transformó la ciudad de una pequeña comunidad rural a una importante área suburbana independiente. El crecimiento de Brighton fue una razón principal para la decisión de la ciudad de convertir la CO 7 en una arteria vial de propiedad local. Esta acción permitió a Brighton adaptarse mejor al deseo de la comunidad de gestionar el acceso y planificar más opciones para el desplazamiento de las personas a lo largo del corredor, incluyendo caminar, andar en patineta, ir en bicicleta y viajar en autobús.

Como indicio de una antigua carretera rural, los trabajos de planificación anteriores han citado repetidamente desafíos como las aceras irregulares, la falta de carriles para bicicletas y los cruces incómodos como factores que contribuyen a que las personas no utilicen otro modo

de transporte además del automóvil por Bridge Street. El Plan de Circulación del Centro de Brighton se basará en esfuerzos previos y se apoyará en las mejores prácticas actuales para identificar un conjunto de mejoras prácticas en el transporte y la seguridad vial que puedan implementarse a corto, mediano y largo plazo. Distrito Histórico del Centro. El primer paso del proceso consiste en comprender las condiciones existentes a lo largo de Bridge Street. Un conocimiento profundo de diversas variables, desde el número histórico de accidentes automovilísticos hasta los tipos de usos actuales y futuros de la tierra, es una información clave que el estudio utilizará para fundamentar cada paso posterior del proceso de planificación. Esto, en última instancia, dará lugar a un conjunto de secciones transversales de calles que reflejen mejoras realistas en la multimodalidad y la seguridad vial. El área de estudio incluye Bridge Street entre el río South Platte al oeste y la 22nd Avenue al este, así como el radio circundante de media milla a ambos lados del corredor, que se extiende hasta Denver Street al norte y Southern Street al sur.

La opinión pública recopilada para este plan y para planes anteriores destaca repetidamente las barreras a la movilidad, incluyendo la dificultad para circular

por las rotondas a ambos lados de la US 85, los retrasos y los problemas de seguridad vial relacionados con las líneas ferroviarias de carga activas que bifurcan el Distrito Histórico del Centro y discurren paralelas a la US 85 al este, y los puntos de acceso individuales sin control que aumentan los puntos de conflicto entre el tráfico motorizado y no motorizado en la parte este del corredor.

Usos y desarrollo de la tierra a lo largo de Bridge Street

El nuevo desarrollo planificado impulsará un crecimiento significativo del empleo y de los hogares para el año 2040.

Los tipos y la antigüedad de los usos de la tierra presentes en los alrededores de Bridge Street varían. Al examinar el área de estudio de oeste a este, el uso del suelo desde el río South Platte hasta la Miller Avenue se compone de parcelas destinadas a la agricultura y los espacios abiertos. Entre la Miller Avenue y las rotondas de la US 85, el uso de la tierra se transforma en residencial, comercial e industrial. El distrito del centro se encuentra entre las rotondas de la US 85

y la 4th Avenue. Entre la 4th Avenue y la 22nd Avenue, el corredor alberga principalmente usos comerciales adyacentes a la vía, así como residencial en el resto del área de estudio. La 19th Avenue, hacia el este, incluye usos residenciales de mayor densidad, así como desarrollos de unidades planificadas.

El área de estudio contiene varios usos de la tierra que generan demanda de transporte para bienes y servicios. Estos usos incluyen:

- **Escuelas:** Escuela Secundaria Brighton, Escuela Primaria South, Escuela Primaria Southeast, Escuela Primaria Northeast, Escuela Primaria North
- **Tiendas minoristas**, incluyendo varios centros comerciales
- **Instalaciones públicas/gubernamentales:** Biblioteca Anythink, Museo de la Ciudad de Brighton, Oficina de Correos, Centro de Negocios y Fuerza Laboral del Condado de Adams, Centro de Detención del Sheriff del Condado de Adams

Según el Pronóstico para Áreas Pequeñas del DRCOG para el área de estudio, entre el 2020 y el año 2040 habrá un aumento del 30% en las oportunidades de empleo y del 20% en el número de

hogares en el área de estudio. Esto resultará en un total de 8,293 empleos (en comparación con 6,606 en 2020) y 7,033 hogares (en comparación con 5,860 en 2020). Hay varios desarrollos planeados cerca del centro y en el extremo este del área de estudio.

CONCLUSIÓN:

Para satisfacer la demanda actual de viajes y los viajes adicionales previstos en el futuro, las recomendaciones de mejoras para Bridge Street deben reconocer que el corredor tiene paso restringido a lo largo del corredor, así que hay que determinar la mejor manera de asignar el espacio limitado para atender a una variedad de viajeros. Esto puede incluir mejoras de seguridad vial e instalaciones para peatones y ciclistas que faciliten los viajes de manera eficiente.

Orígenes y destinos de viaje comunes y potencial de cambio de modalidad

La mayoría de los viajes hacia y desde la zona suroeste del área de estudio se realizan principalmente en coche, pero también a pie, en bicicleta y en transporte público.

Esta zona suroeste incluye un denso desarrollo residencial, con complejos de apartamentos y terrenos más pequeños

para viviendas unifamiliares. También incluye centros de actividades y espacios abiertos, como el Parque Carmichael, el Ayuntamiento, el centro comercial Brighton Pavilions, el Distrito Histórico del Centro y el aparcamiento para aparcar y montar transporte público de la US 85 y Bridge Street, y el centro de transporte principal público de la ciudad con el mayor número de autobuses en el área de estudio.

La distancia a la que se puede llegar cómodamente en 10 minutos caminando, en patines o en bicicleta dentro del área de estudio se ve limitada por aceras estrechas o inexistentes, carriles de bicicleta con alta demanda o deficiencias en la

conectividad de la red de carriles de bicicleta, así como por barreras como la US 85 y las vías del tren. Hay un puente peatonal sobre la US 85 cerca del extremo sur del área de estudio que facilita los viajes desde el sendero del río South Platte hasta la parte sur del área de estudio. Con una red de carriles de bicicleta y caminos y aceras para peatones diseñada para todas las edades y capacidades, como se establece en el [Plan de Bicicletas, Peatones y Transporte Multimodal de Brighton](#), gran parte de Brighton y la mayoría de las paradas de transporte público podrían ser accesibles caminando, en patines o en bicicleta desde el corredor.



Fuente: Toole Design Group

Cómo es viajar por Bridge Street

Caminando y rodando

En las vecindades céntricas e históricas del área de estudio más cercanos al centro de Brighton, muchas de las aceras de las calles locales tienen un ancho de 1.2 metros o menos, lo que puede ser inaccesible para personas en silla de ruedas o dispositivos de movilidad asistida, e incómodo para quienes caminan en paralelo. También hay calles que carecen por completo de aceras, lo que puede dificultar el tránsito para quienes usan un dispositivo de movilidad, a la vez que disuade a otros. Las vecindades más nuevas que rodean el área de estudio han tenido que construir calles completas con aceras para formar una red interconectada.

Los cruces en este tramo de Bridge Street están separados entre 1,000 pies (aproximadamente un quinto de milla), y 2,300 pies (un poco menos de una milla), lo que, en el extremo superior, puede aumentar drásticamente los desplazamientos fuera de dirección para quienes se encuentran entre dos cruces y tratan de llegar a un destino directamente al otro lado de la calle. El mayor espacio entre cruces se encuentra entre la 11th y la 18th Avenues.



Figura 1. Condiciones Deficientes y Faltantes de Aceras a lo Largo de Bridge Street

Los cruces existentes de Bridge Street presentan amplias distancias de cruce y sitúan a las personas que caminan y ruedan muy cerca de los vehículos. Los cruces de calles laterales también son anchos debido a los amplios radios de las esquinas, lo que puede aumentar la velocidad de giro de los vehículos y dificultar que los conductores vean a las personas que caminan y ruedan.

Las barreras de infraestructura física, como la US 85 y las vías del tren, dificultan el acceso cómodo a peatones y ciclistas a Main Street y al Distrito Histórico del Centro de Brighton y el Parque de Veteranos en el borde occidental del área de estudio, junto al sendero del río South Platte.. La US 85 corre de norte a sur por el lado oeste del área de estudio y representa un obstáculo para los peatones que cruzan la autopista hacia el este o el oeste, debido a la escasez de cruces disponibles y la falta de infraestructura de aceras en los alrededores. Los cruces de la US 85 se limitan al puente peatonal que cruza la autopista, justo al norte de Southern Street, y a las intersecciones con arterias principales como 168th Avenue, Bridge Street y Bromley Lane. Sin embargo, estas intersecciones pueden resultar incómodas para los peatones y ciclistas debido a las aceras relativamente estrechas adyacentes al

tráfico de alta velocidad y alto volumen. El puente peatonal sobre la US 85 permite el acceso a peatones y ciclistas, pero la estructura necesita una limpieza y una capa de pintura, además de una mejor iluminación para fomentar su uso.

La calidad de las aceras varía dentro del área de estudio; algunas presentan grietas, están desmoronadas o requieren la eliminación de vegetación y mantenimiento. Las aceras deficientes pueden representar dificultades de accesibilidad para quienes se desplazan en silla de ruedas.

El alumbrado público a lo largo de Bridge Street varía en calidad, escala y frecuencia. En el extremo oeste del corredor, más cerca de Main Street, las farolas están espaciadas con mayor regularidad y diseñadas a escala peatonal, con señalización municipal que da la bienvenida a los visitantes al centro. La iluminación hace que esta sección de Bridge Street se sienta más transitable y amigable para los peatones. Sin embargo, en el extremo este del área de estudio, las farolas están mucho más espaciadas y a una escala más orientada a los vehículos, lo que deja secciones de acera oscuras por la noche y dificulta el paseo nocturno de los peatones. La opinión pública indicó claramente la

necesidad de una mayor iluminación no solo para que Bridge Street se sienta más transitable, sino también para aumentar la percepción de seguridad personal.

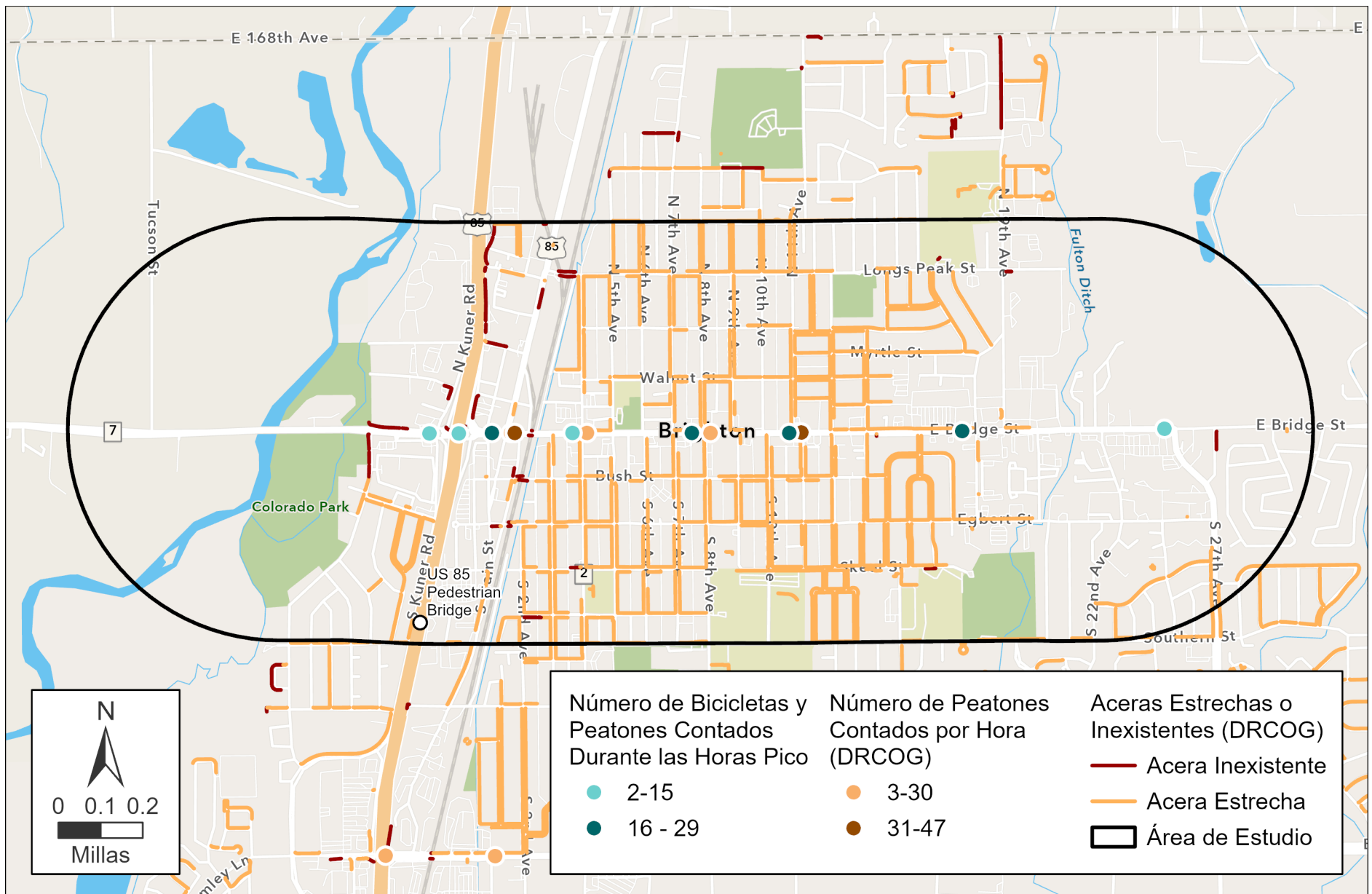


Figura 2. Red Peatonal

En bicicleta o micromovilidad

El área de estudio carece actualmente de espacios protegidos para ciclistas, patinetes o usuarios de otras opciones de micromovilidad. Las calles con infraestructura para bicicletas, como carriles para bicicletas y carriles compartidos, como la 4th Avenue la 8th Avenue, la 11th Avenue y la 18th Avenue, no están conectadas entre sí. Al cruzar las calles Longs Peak y Egbert, la calle Bridge representa una importante brecha en la red que, de completarse, podría integrar mejor estas instalaciones.

Para un ciclista que transita por la Bridge Street, las opciones son las aceras frecuentemente estrechas que se comparten con los peatones, o circular en bicicleta por la vía arterial con tráfico mixto, con un alto volumen de tráfico y altas velocidades. Las aceras estrechas son difíciles de transitar en bicicleta. Sin embargo, existen tramos cortos de aceras más anchas, algunas con una zona de amortiguación entre los carriles para automóviles y la acera, donde los ciclistas pueden adelantar a otros con mayor comodidad.

Además, las vías compartidas y los carriles para bicicletas rayados en las calles adyacentes no son cómodos para todas las edades y capacidades. Estas instalaciones no ofrecen protección contra el tráfico, ya que los ciclistas comparten el carril o se ven obligados a circular junto a los vehículos sin una barrera horizontal ni vertical. Existen caminos en los lados este y oeste del área de estudio, que conectan a los ciclistas con destinos regionales. El camino Colorado Front Range, que pasa por el Parque de los Veteranos, conecta a los ciclistas con Denver y los principales puntos intermedios, como el Parque y Recinto Ferial Riverdale del Condado de Adams, y la estación de tren de cercanías N-Line en la 72nd Avenue. El camino Fulton Ditch, en el extremo este del área de estudio, cruza Bridge Street en el semáforo peatonal y se conecta con el sistema de caminos recreativos más amplio de Brighton. Sin embargo, al igual que la red peatonal, tanto la US 85 como la vía férrea presentan barreras para los ciclistas.

CONCLUSIÓN:

Las recomendaciones deben priorizar la instalación de aceras, caminos y carriles de bicicleta de alta comodidad a lo largo de Bridge Street y alrededor de las paradas de autobús para mejorar el acceso al centro y al transporte público; así como cruces de alta comodidad de la US 85 en las rotondas y las vías del tren. Al hacer más cómodo y conveniente caminar, rodar y andar en bicicleta para trayectos cortos en el área de estudio, se podría aliviar la demanda de espacio vial y estacionamiento para facilitar los viajes de larga distancia.

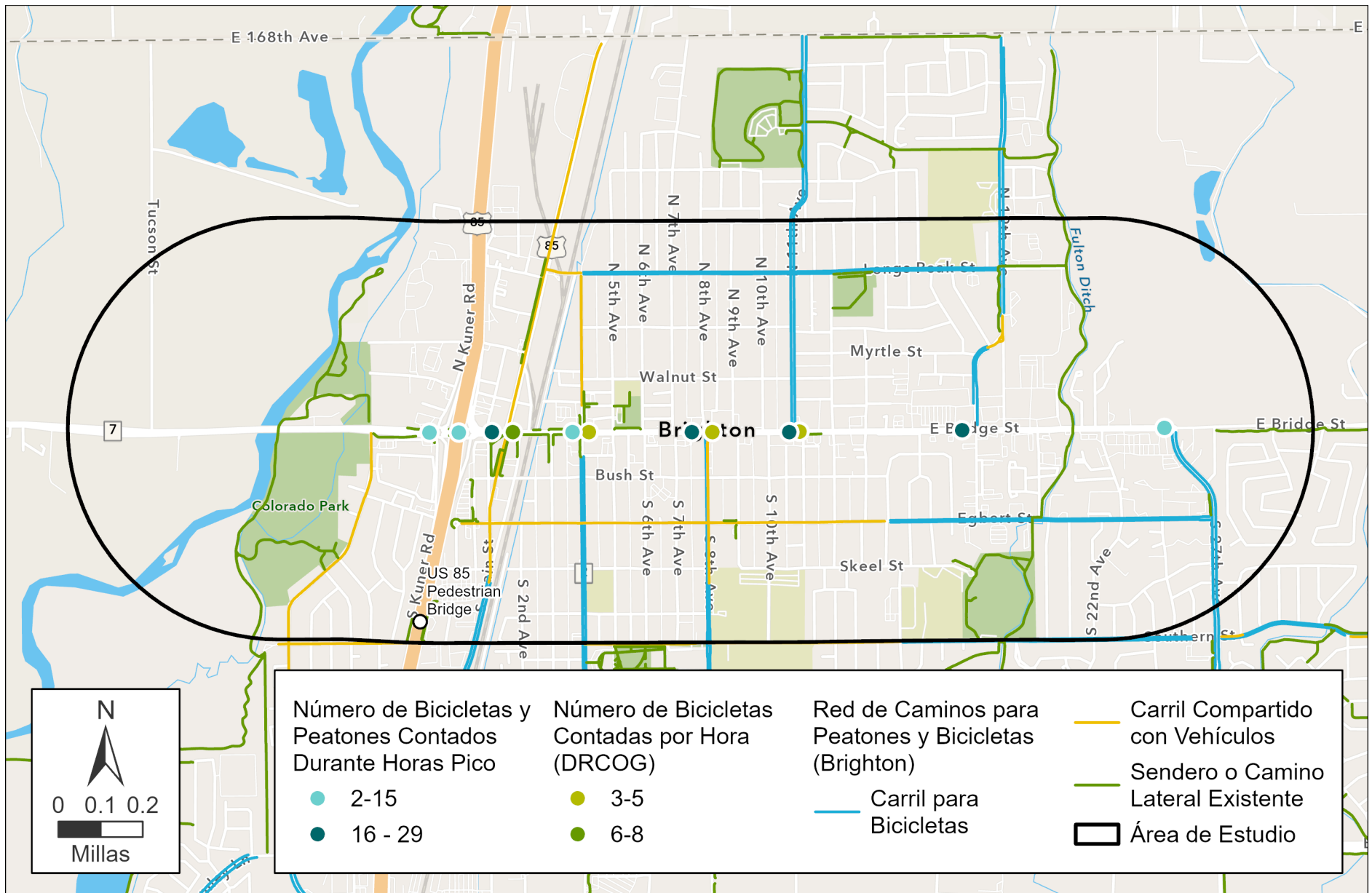


Figura 3. Red de bicicletas

En autobús

Mientras el servicio de autobuses de ruta fija es relativamente poco frecuente en Brighton, existen conexiones regionales y el servicio de transporte público mejorará a corto plazo con la implementación del servicio de microtránsito y el servicio de autobús rápido regional sobre la CO 7 entre Boulder y dos paradas en Brighton.

El área de estudio, y Brighton en general, cuenta con cuatro servicios de autobuses de ruta fija: la Ruta 120L (120th Avenue Limited), la Ruta 520, la Ruta 145X (Brighton/Aeropuerto de Denver) y la Ruta RX (Brighton Denver Express), así como el Brighton FlexRide. Los servicios existentes generalmente solo operan durante las horas pico, entre las 6:00 AM y las 6:00 PM, con frecuencias de una hora. La mayor afluencia de pasajeros se da en los aparcamientos para usar tránsito público de la US 85 y Bridge Street, Bridge Street y la 4th Avenue, Bridge Street y la 18th Avenue, y Bridge Street y la 19th Avenue. Sin embargo, la mayoría de las paradas de autobús a lo largo de Bridge Street carecen de servicios básicos para los pasajeros, como bancas, paradas cubiertas y botes de basura. Varias paradas de autobús a lo largo de Bridge Street se encuentran en lugares sin cruces señal-

izados, lo que hace casi imposible para los pasajeros acceder a estas paradas de manera segura.

A corto plazo, Brighton iniciará un servicio de microtránsito a demanda de demostración de tres años a partir de otoño de 2025. El servicio se concentrará inicialmente en el centro norte de la ciudad que abarca toda el área de estudio, con planes de expandirse a toda la zona de crecimiento de la ciudad a medida que aumente la demanda. Además, Brighton participa con las jurisdicciones a lo largo de la CO 7 para lanzar un servicio de autobús de prueba entre Boulder y Brighton durante el primer trimestre de 2026. El servicio de autobús de prueba de la CO 7 está financiado durante los dos primeros años y se acompaña de un proyecto de diseño conceptual que incluye carriles para bus, estaciones de alta calidad y prioridad de semáforos. La ruta conectará el centro de cada ciudad, con dos paradas en Brighton: una ubicada en el distrito histórico del centro y la otra en la terminal oriental en la 27th Avenue.

CONCLUSIÓN:

El estudio debe respaldar el tránsito identificando mejoras en la sincronización de las señales para la confiabilidad de los autobuses, mejoras en los cruces para la accesibilidad de las paradas de autobús y comodidades en las paradas para mejorar la experiencia del pasajero.

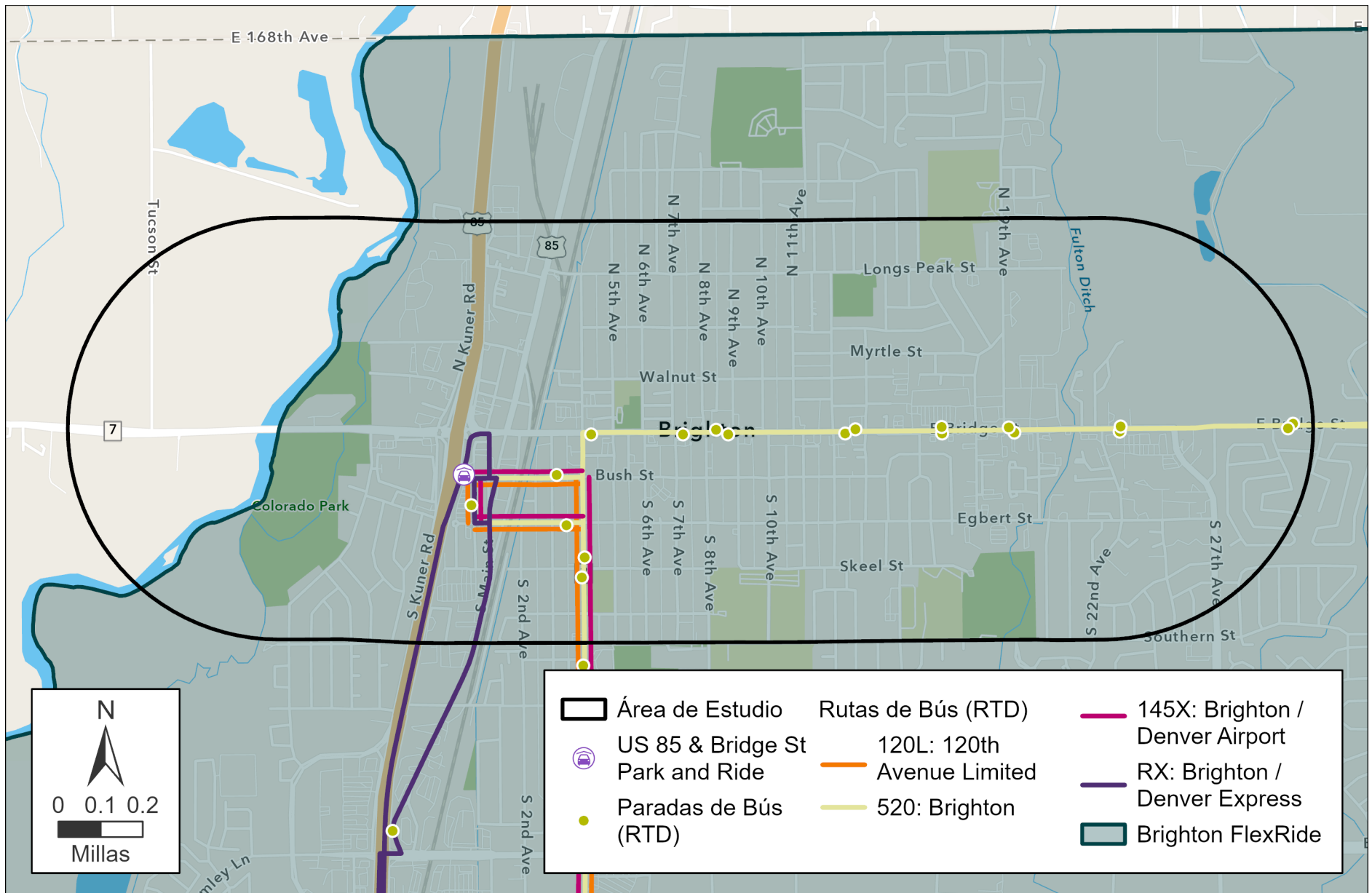


Figura 4. Rutas de Tránsito Existentes

En carro

El área de estudio cuenta con seis intersecciones semaforizadas y dos rotondas a lo largo de Bridge Street. El equipo del proyecto evaluó el rendimiento de las operaciones de tráfico en Bridge Street durante las horas pico de la mañana y la tarde, medido mediante las calificaciones de Nivel de Servicio (LOS) de la A a la F (Figura 5) y resumido en la Tabla 1. Las horas pico de la mañana y la tarde representan las peores condiciones del día, cuando la mayoría de los conductores circulan por Bridge Street.

Bridge Street opera con flujo fluido o estable durante la hora pico de la mañana, lo que significa que la congestión es mínima. Las demoras tienden a ser mayores durante la horas pico de la tarde. Solo una intersección tiene demoras de tráfico significativas, indicadas mediante las calificaciones de LOS de E y F, y los conductores tienen mayor probabilidad de experimentar demoras en las rotondas de la US 85. Los conductores que salen de la US 85 en cualquiera de las dos rotondas y se dirigen hacia el norte por Kuner Road tienen la mayor demora debido al alto volumen de tráfico en los accesos y

LOS	Definitions	Example
LOS A	Volúmenes bajos y sin demoras	
LOS B	Velocidades limitadas por las condiciones del viaje, con leves demoras	
LOS C	Las velocidades y la capacidad de maniobra se ven restringidas por el aumento en los volúmenes de tráfico	
LOS D	Las velocidades se ven considerablemente afectadas por el cambio en las condiciones de operación. La alta densidad de tráfico restringe la maniobrabilidad y el volumen se encuentra cerca de la capacidad.	
LOS E	Bajas velocidades; retraso considerable; volúmen al nivel de su capacidad o ligeramente por encima de ella	
LOS F	Velocidades extremadamente reducidas, con volúmenes que exceden la capacidad; demoras prolongadas y condiciones de tráfico con frecuentes detenciones y reinicios.	

Figura 5. Definiciones del Nivel de Servicio

Fuente: Transportation for America

Intersección	AM Existente LOS	PM Existente LOS
Bridge St y US 85 Rampa de salida hacia el Sur (Rotonda)	D	F
Bridge St y US 85 Rampa de salida hacia el Norte (Rotonda)	B	D
Bridge St & Main St (Señalizado)	B	C
Bridge St & 4th Ave (Señalizado)	C	D
Bridge St & 8th Ave (Señalizado)	B	C
Bridge St & 11th Ave (Señalizado)	B	B
Bridge St & 18th Ave (Señalizado)	C	C
Bridge St y Midblock Paso de Peatones (Señalizado)	A	A
Bridge St & 27th Ave (Señalizado)	A	B

Tabla 1. Rendimiento del Tráfico en el Área de Estudio

en Bridge Street, lo que limita el número de espacios disponibles para que un vehículo entre en la rotonda.

El análisis operativo reveló que el tráfico vehicular en dirección este y oeste por Bridge Street es más eficiente que el tráfico en dirección norte y sur (es decir, calles laterales) que cruza Bridge Street. Esto sugiere que las operaciones de los semáforos están optimizadas para el flujo vehicular en Bridge Street, lo que podría resultar en desventajas para los peatones y ciclistas, como tiempos de espera más largos para cruzar Bridge Street.

El análisis de las operaciones de tráfico también simuló el impacto del cruce ferroviario a nivel de la calle al este de Main Street para comprender las interrupciones derivadas de los cruces ferroviarios. Los vehículos en dirección este forman cola (es decir, se acumulan) más allá de Main Street, mientras que los vehículos en dirección oeste forman cola aproximadamente hasta la 4th Avenue. Se requieren varios ciclos de semáforos para que el corredor reanude sus operaciones normales una vez que pasa un tren.

CONCLUSIÓN:

Mientras Bridge Street actualmente tiene una congestión mínima, los retrasos en los viajes son más comunes cerca de las rotondas de la US 85 y del cruce ferroviario a nivel de la calle. Los semáforos a lo largo de Bridge Street están optimizados para el flujo vehicular de este a oeste, lo que puede generar desventajas para los viajes de norte a sur, especialmente para peatones y personas en bicicleta. Basado en este análisis inicial, existe la posibilidad de evaluar cambios en la sincronización de los semáforos que podrían mejorar la comodidad de las personas que cruzan la calle fuera de un vehículo y mejorar la seguridad vial en las intersecciones, manteniendo al mismo tiempo las operaciones de tráfico.

Seguridad vial a lo largo de Bridge Street

La mitad de todos los accidentes, tanto los que involucraron a personas que no son automobilistas como los que resultaron en la muerte o lesiones graves en el área de estudio, ocurrieron a lo largo de Bridge Street.

En esta parte de Bridge Street se produce un promedio de 120 accidentes al año, con un aumento constante de accidentes graves desde 2019. Las intersecciones con accidentes más frecuentes incluyen las rotondas de la US 85, la 4th Avenue, la 18th Avenue y la 19th Avenue. Las intersecciones con los accidentes más graves y aquellos que involucran a personas que no son automobilistas incluyen la rotonda oeste, Main Street y la 18th Avenue.

Los tipos de accidentes más comunes y graves a lo largo de Bridge Street (choques laterales, choques por alcance, choques al acercarse a los giros y choques con ciclistas y peatones involucrados) están relacionados con el exceso de velocidad y los giros a la izquierda y a la derecha en estas intersecciones clave del corredor.

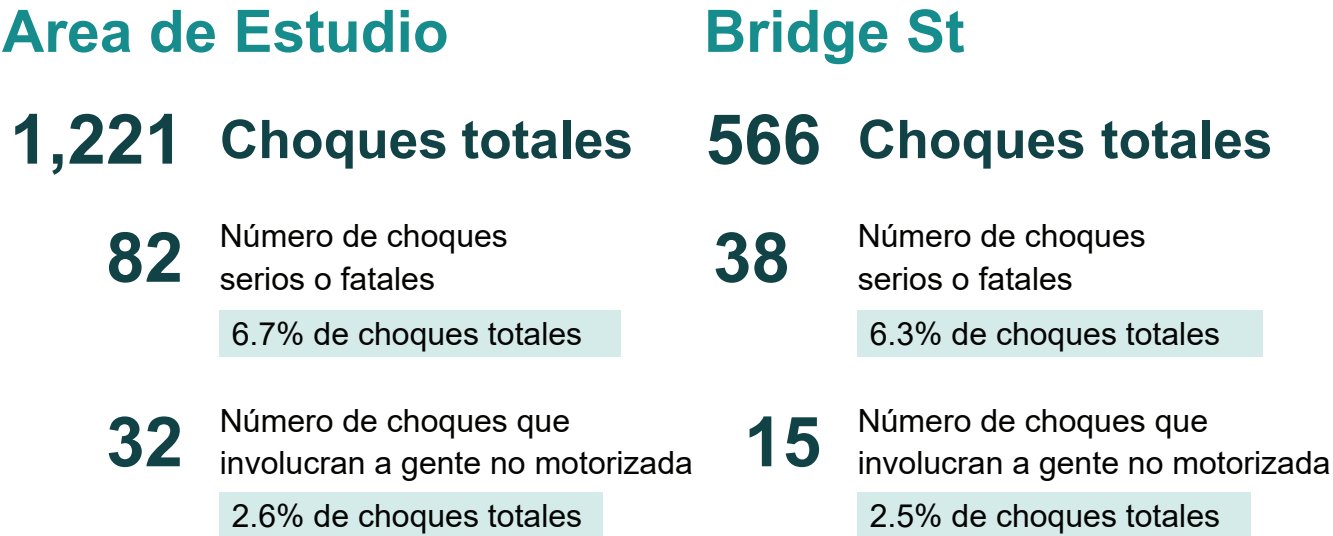


Figura 6. Resumen de Accidentes en Bridge Street y el Área de Estudio

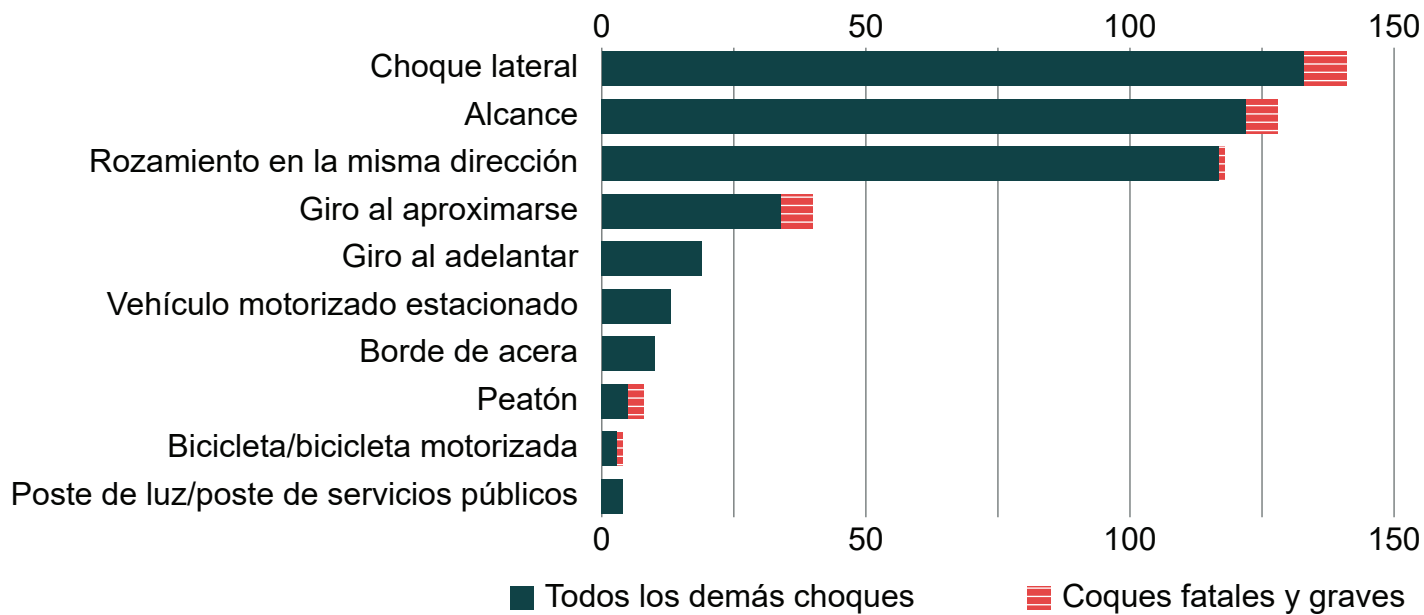


Figura 7. Tipos de Accidentes Más Comunes a lo Largo de Bridge Street

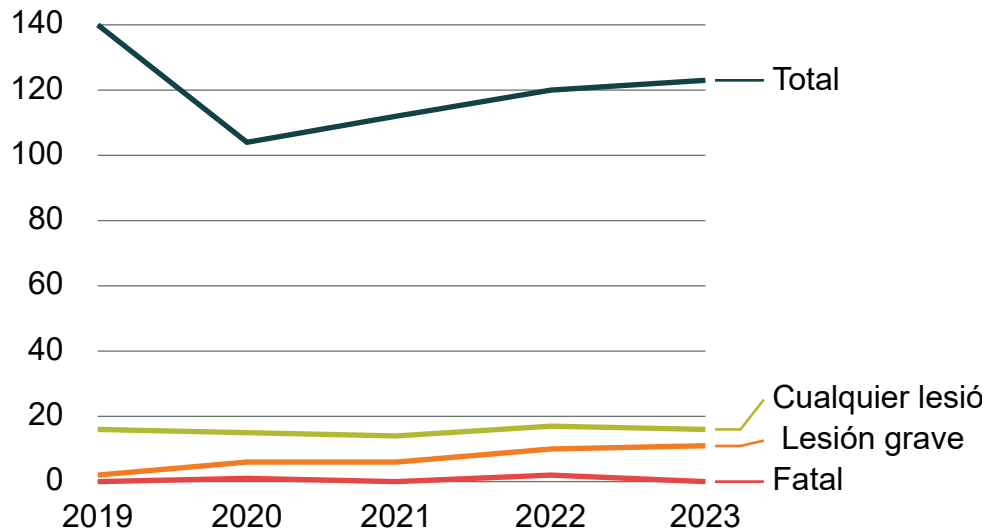


Figura 8. Choques a lo largo de la Bridge Street entre el río South Platte y la 22nd Avenue, 2019–2023

Fuente: DRCOG

CONCLUSIÓN:

La siguiente fase del proyecto debe explorar medidas para contrarrestar accidentes, incluyendo giros protegidos a la izquierda, no girar a la derecha con luz roja, intervalos para peatones, mejores controles para las intersecciones, islas de refugio para peatones y extensiones de aceras, barras de parada y cruces peatonales marcados, y realineamiento de la calle en cada una de estas intersecciones prioritarias y a lo largo de segmentos de Bridge Street.

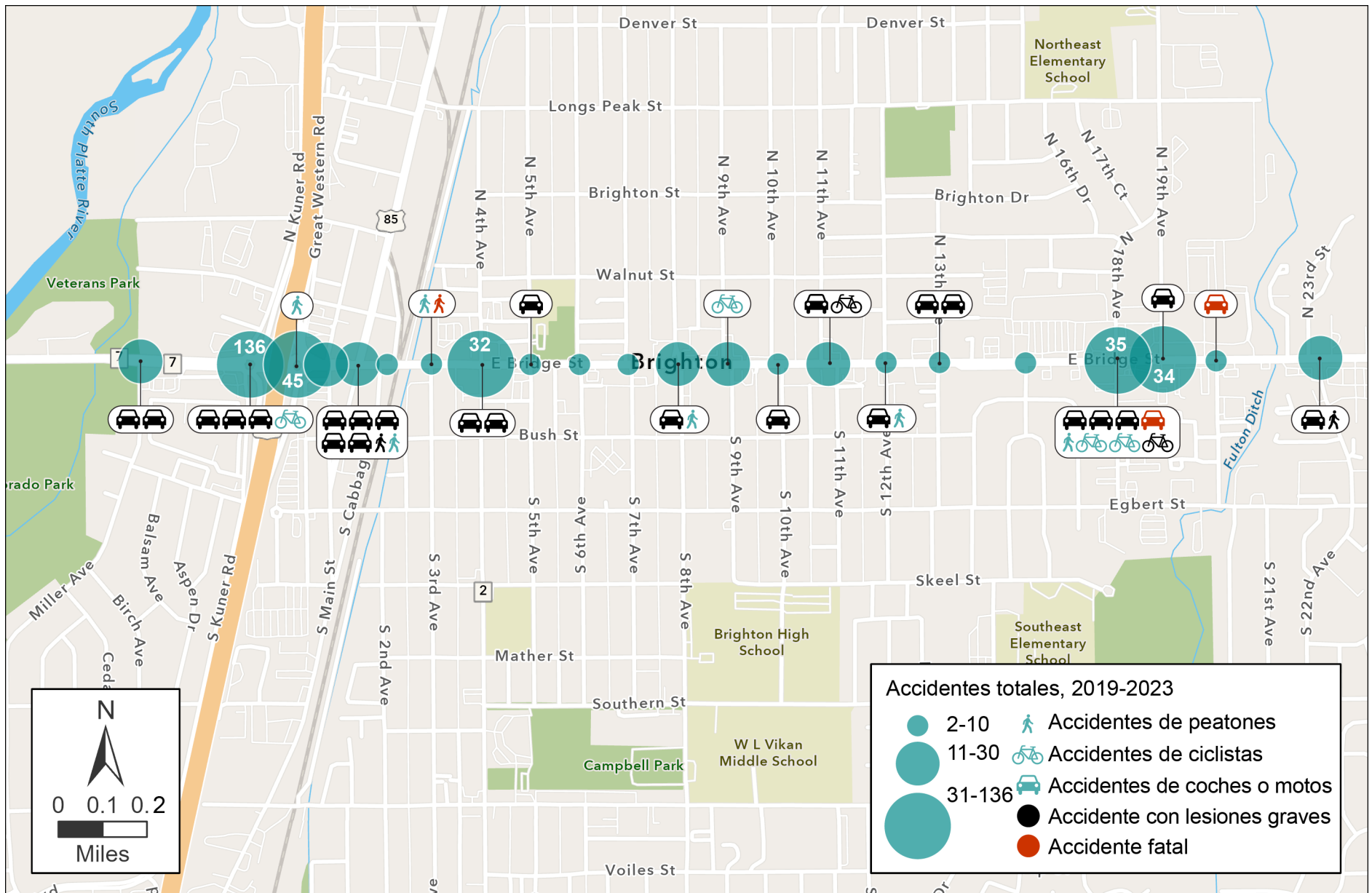


Figura 9. Ubicaciones de Choques e Intersecciones

Próximos pasos

El equipo del proyecto desarrollará borradores de secciones transversales para Bridge Street basándose en la información recibida durante la Fase 1 de participación pública. Esta fase del proyecto también desarrollará mejoras en las intersecciones a lo largo del corredor para aliviar las preocupaciones de seguridad vial.

El equipo del proyecto volverá a reunirse con el público durante la Fase 2 de participación pública en Julio y Agosto de 2025 para recopilar comentarios sobre cada alternativa y determinar la sección transversal preferida para el corredor. Posteriormente, procederemos a desarrollar recomendaciones de proyecto a corto, mediano y largo plazo que la Ciudad podrá considerar implementar una vez finalizado el plan en el invierno de 2025-2026.

Manténgase informado sobre el proyecto y las próximas oportunidades de participación visitando el sitio [web del proyecto](#).



Fuente: Toole Design