SPENCER HIGHWAY CORRIDOR STUDY

ESTUDIO DEL CORREDOR DE LA CARRETERA SPENCER

Making Precinct 2 the best place to Live, Work, and Play

ADRIAN GARCIA
COMMISSIONER

REVIVE 2 THRIVE
Community Revitalization Initiative

REIMAGINE/ REIMAGINAR

Corridor Studies/ Estudios del Corredor

ADRIAN GARCIA
COMMISSIONER

REVIVE 2 THRIVE
Community Revitalization Initiative

• ABOUT REVIVE2THRIVE

Revive2Thrive is Commissioner Garcia's community initiative focused on making Harris County Precinct 2 the best place to live, work, and play. The goal is to invest in improving infrastructure, creating economic opportunities, and enhancing residents'overall quality of life.

• PART OF REVIVE2THRIVE

Reimagine Corridor Studies aim to revitalize Harris County Precinct 2's streets for safety and vibrancy. Through community engagement and partnerships, we prioritize safety, integrate community input, and align with Vision Zero's goal of zero traffic-related fatalities and injuries by 2030.

• SOBRE REVIVE2THRIVE

Revive2Thrive es una iniciativa comunitaria del Comisionado García enfocada en hacer del Precinto 2 del Condado de Harris el mejor lugar para vivir, trabajar y disfrutar. El objetivo es invertir en la mejora de la infraestructura, crear oportunidades económicas y elevar lacalidad de vida de los residentes.

• PARTE DE REVIVE2THRIVE

Los estudios del corredor Reimagine buscan revitalizar las calles del Precinto 2 del Condado de Harris para mayor seguridad y dinamismo. A través de la participación comunitaria y alianzas estratégicas, priorizamos la seguridad, integramos las opiniones de la comunidad y nos alineamos con la meta de Vision Zero de eliminar muertes y lesiones relacionadas con el tráfico para el año 2030.

OUR APPROACH

These projects follow a three-step process.

LISTEN

Engage and listen to the community. We do this by having in-person meetings with key stakeholders, community meetings, and online surveys.

REPORT

Our team gathers feedback, reports options, and presents trade offs back to the community.

FINALIZE

The preferred option is finalized and presented for further feedback.

NUESTRO ENFOQUE

Estos proyectos siguen un proceso de trespasos.

ESCUCHAR

Nos involucramos y escuchamos a la comunidad. Para ellos, reuniones en persona con lideres comunitarios, reuniones comunitarias y encuestas en línea.

INFORMAR

Nuestro equipo recopila comentarios, presenta opciones y expone los pros y contras a la comunidad.

FINALIZAR

Se define la opción preferida y se presenta para recibir más retroalimentación.

ABOUT

- **WHAT IS THIS PROJECT?**

  The Spencer Highway Corridor Project is a 13.7-mile improvement initiative to create an inclusive, resilient, and safe corridor for all users, including vehicles, pedestrians, cyclists, and transit users.

- **WHY IS IT HAPPENING?**

  The study will develop engineering solutions to address current traffic safety concerns with improvements to provide spaces for all road users to create a safer and more efficient corridor.

- **WHAT IS NEXT?**

  The next steps include gathering public feedback, developing a recommended alternative, completing the design process, applying for funding opportunities, and preparing for construction to bring these improvements to the Spencer Highway corridor.

ACERCA DE

- **¿QUÉ ES ESTE PROYECTO?**

  El Proyecto del Corredor de Carretera Spencer es una iniciativa de mejora de 13.7 millas que busca crear un corredor inclusivo, resiliente y seguro para todos los usuarios, incluyendo vehículos, peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

- **¿POR QUÉ SE ESTÁ REALIZANDO?**

  El estudio desarrollará soluciones de ingeniería para abordar las preocupaciones actuales sobre la seguridad del tráfico, implementando mejoras que proporcionen espacios para todos los usuarios de la vía y creen un corredor más seguro y eficiente.

- **¿QUÉ SIGUE?**

  Los próximos pasos incluyen recopilar la opinión del público, desarrollar una alternativa recomendada, completar el proceso de diseño, solicitar oportunidades de financiamiento y prepararse para la construcción de estas mejoras en el corredor de Carretera Spencer.

WHAT IS THIS EVENT?

- **COMMUNITY WORKSHOP**

  This is an opportunity for the design team to hear directly from the community on what you would like to have incorporated into this new project. How would you like to reimagine Spencer Highway?

- **VISIT ALL OF THE STATIONS**

  Each station has a unique topic with multiple opportunities for input and engagement.

- **PROVIDE YOUR IDEAS & FEEDBACK**

  Your input is critical to the success of the project. We are excited to talk with everyone and hear what would make this a great project for you!

¿QUÉ ES ESTE EVENTO?

- **TALLER COMUNITARIO**

  Esta es una oportunidad para que el equipo de diseño escuche directamente a la comunidad sobre lo que les gustaría incorporar en este nuevo proyecto. ¿Cómo les gustaría reimaginar Carretera Spencer?

- **VISITA TODAS LAS ESTACIONES**

  Cada estación tiene un tema único con múltiples oportunidades para aportar ideas y participar.

- **COMPARTE TUS IDEAS Y OPINIONES**

  Tu opinión es clave para el éxito del proyecto. ¡Estamos emocionados de conversar con todos y saber qué haría de este un gran proyecto para ti!

HARRIS COUNTY PRECINCT 2 · ADRIAN GARCIA COMMISSIONER · REVIVE 2 THRIVE Community Revitalization Initiative · HARRIS COUNTY TEXAS

ADRIAN GARCIA
COMMISSIONER

REVIVE 2 THRIVE
Community Revitalization Initiative

SPENCER HIGHWAY

Project Timeline/ *Calendario del proyecto*

1

Winter/ *Invierno* 2024
Data Collection/ *Recolección de datos*

2

Spring/ *Primavera* 2025
Listen/ *Escuchar*

3

We are here
Estamos aquí

Summer/ *Verano* 2025
Develop Preliminary Concepts/ *Desarrollar conceptos preliminares*

4

Winter/ *Invierno* 2025
Refine Preliminary Concepts/ *Refinar conceptos preliminares*

5

Spring/ *Primavera* 2026
Finalize Study/ *Finalizar el estudio*

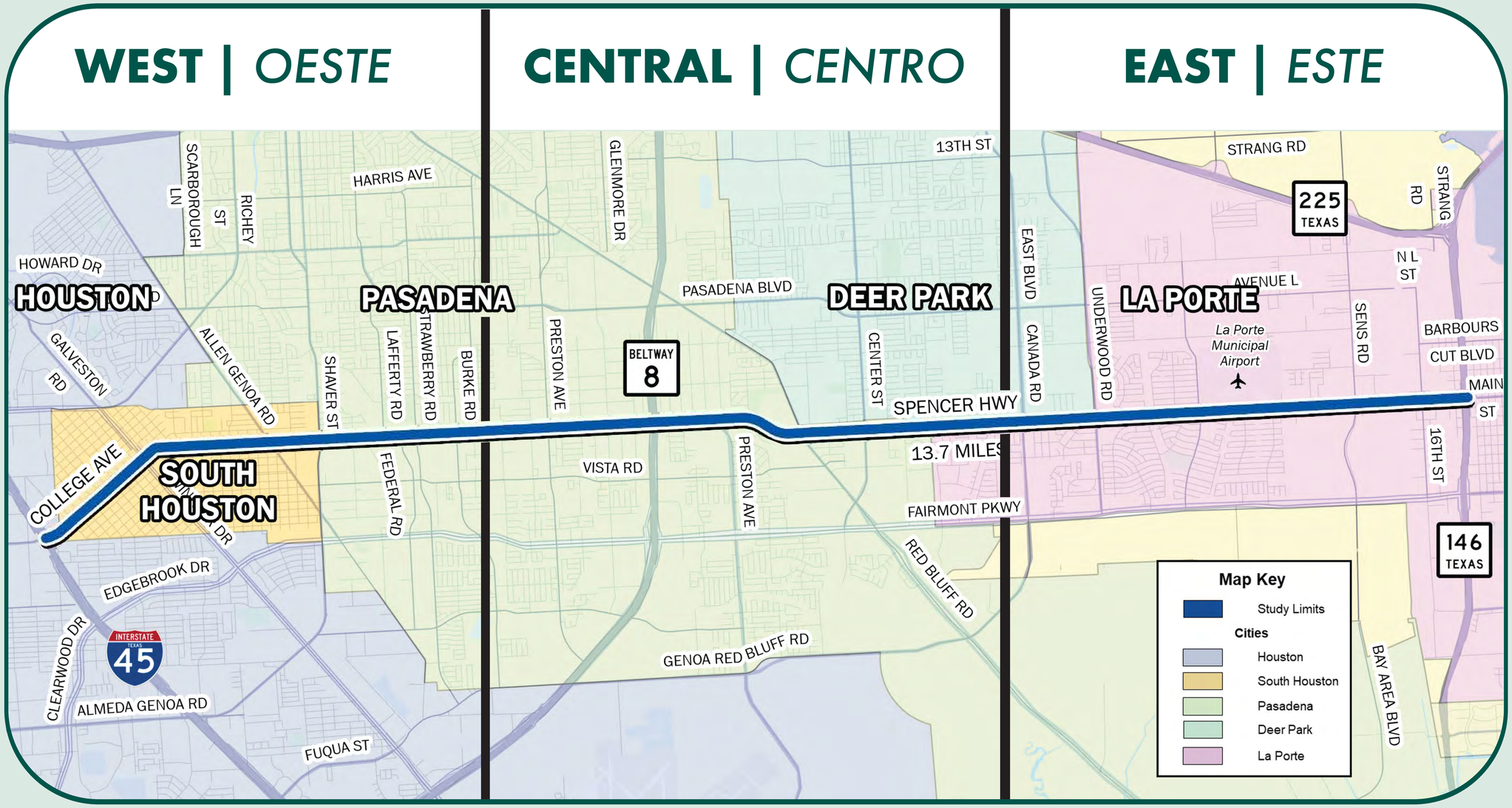
The study schedule dates are approximate and subject to change.
Las fechas del calendario del estudio son aproximadas y están sujetas a cambios.

1st Public Meeting Series - April 2025
2nd Public Meeting Series - November 2025
3rd Public Meeting - TBD

Primera serie de reuniones públicas – *Abril de 2025*
Segunda serie de reuniones públicas – *Noviembre de 2025*
Tercera serie de reuniones públicas – *Por definir*

SPENCER HIGHWAY STUDY LIMITS

Límites del estudio de Spencer Highway



STUDY LIMITS / *LÍMITES DEL ESTUDIO*

- IH-45 to SH 146

STUDY LENGTH / *LONGITUD DEL ESTUDIO*

- 13.7 miles / millas

CITIES / *CIUDADES*

- Deer Park • Houston • La Porte
- Pasadena • South Houston

WHAT WE HEARD

Lo que escuchamos

In April 2025, Precinct 2 held three public meetings to gather community feedback on Spencer Highway. Residents shared experiences using the corridor and safety concerns.

En abril de 2025, la Precincta 2 realizó tres reuniones públicas para conocer la opinión de la comunidad sobre el Spencer Highway. Los residentes compartieron sus experiencias y preocupaciones de seguridad.

USER EXPERIENCE

- Majority of the community uses the corridor daily, primarily by car
- If the corridor were safer, people would want to walk and bike safely
- Corridor described as “unsafe” with “poor lighting” and with “excessive speeding”
- Drainage issues on the west side of the corridor (I-45 to Beltway 8)

EXPERIENCIA DE LA COMUNIDAD

- *La mayoría de la comunidad usa el corredor a diario, principalmente en automóvil*
- *Si el corredor fuera más seguro, la gente querría caminar y andar en bicicleta de manera segura*
- *El corredor se describe como “inseguro”, con “poca iluminación” y “exceso de velocidad”*
- *Problemas de drenaje en el lado oeste del corredor (de la I-45 al Beltway 8)*

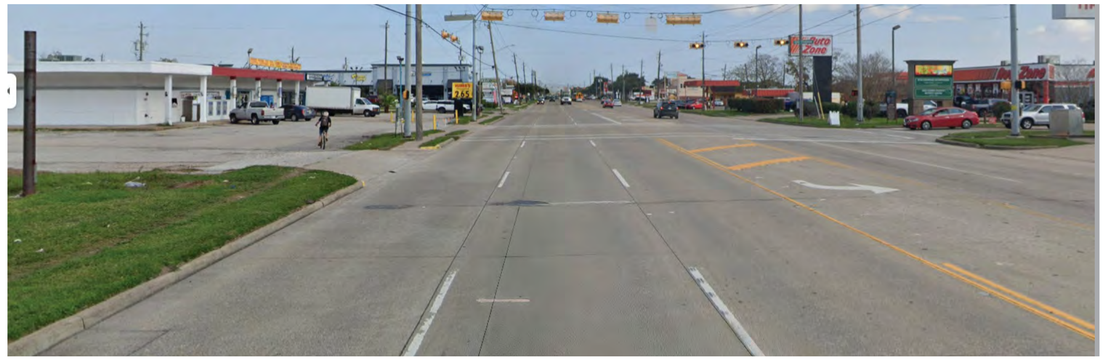
EXISTING CONDITIONS/ *CONDICIONES DEL CORREDOR*











WHAT WE HEARD

Lo que escuchamos

In April 2025, Precinct 2 held three public meetings to gather community feedback on Spencer Highway. Residents shared experiences using the corridor and safety concerns.

En abril de 2025, la Precincta 2 realizó tres reuniones públicas para conocer la opinión de la comunidad sobre el Spencer Highway. Los residentes compartieron sus experiencias y preocupaciones de seguridad.

SAFETY ISSUES

- Unsafe sidewalks or crosswalks
- Poor lighting
- Limited or no bicycle infrastructure
- Excessive speeding
- Dangerous intersections
- Poor sight distance

DESIRED IMPROVEMENTS

The following were the most requested corridor improvements:

- Street and sidewalk lighting
- Signal improvements
- Crosswalks
- Drainage improvements
- Vehicles lanes
- Shared paths

PROBLEMAS DE SEGURIDAD

- *Banquetas y cruces inseguros*
- *Poca iluminación*
- *Sin infraestructura ciclista*
- *Exceso de velocidad*
- *Intersecciones peligrosas*
- *Poca visibilidad*

MEJORAS DESEADAS

Las siguientes fueron las mejoras más solicitadas para el corredor:

- *Alumbrado en calles y banquetas*
- *Mejoras en los semáforos*
- *Cruces peatonales*
- *Mejoras en el drenaje*
- *Carriles para vehículos*
- *Senderos compartidos*







WHAT WE HEARD: BUILD YOUR OWN CROSS SECTION

Lo que escuchamos: Diseña tu propia calle

A total of 78 participants created their own cross section of Spencer Highway. / *Un total de 78 participantes diseñó su propia calle de Spencer Highway.*

IDEAL CROSS SECTIONS INCLUDED

- Shared use paths on both sides of the corridor
- A buffer separating travel lanes from sidewalks
- Retain the existing number of lanes
- Continuous illumination along the corridor
- Additional greenspace and landscaping

DISEÑOS IDEALES INCLUÍDOS

- *Caminos para caminar y andar en bici a ambos lados del corredor*
- *Una franja que separe los carros de las banquetas*
- *Mantener el mismo número de carriles*
- *Alumbrado continuo en toda la calle*
- *Más áreas verdes y plantas*

SPENCER HIGHWAY CROSS SECTION EXAMPLES
EJEMPLOS DE DISEÑOS DE SPENCER HIGHWAY















TO IMPROVE SAFETY

Median Options

WHEN RAISED MEDIANS ARE CONSIDERED

- Average daily traffic (ADT) is 20,000 or more vehicles per day
- Areas with safety concerns
- Urban streets with four or more lanes

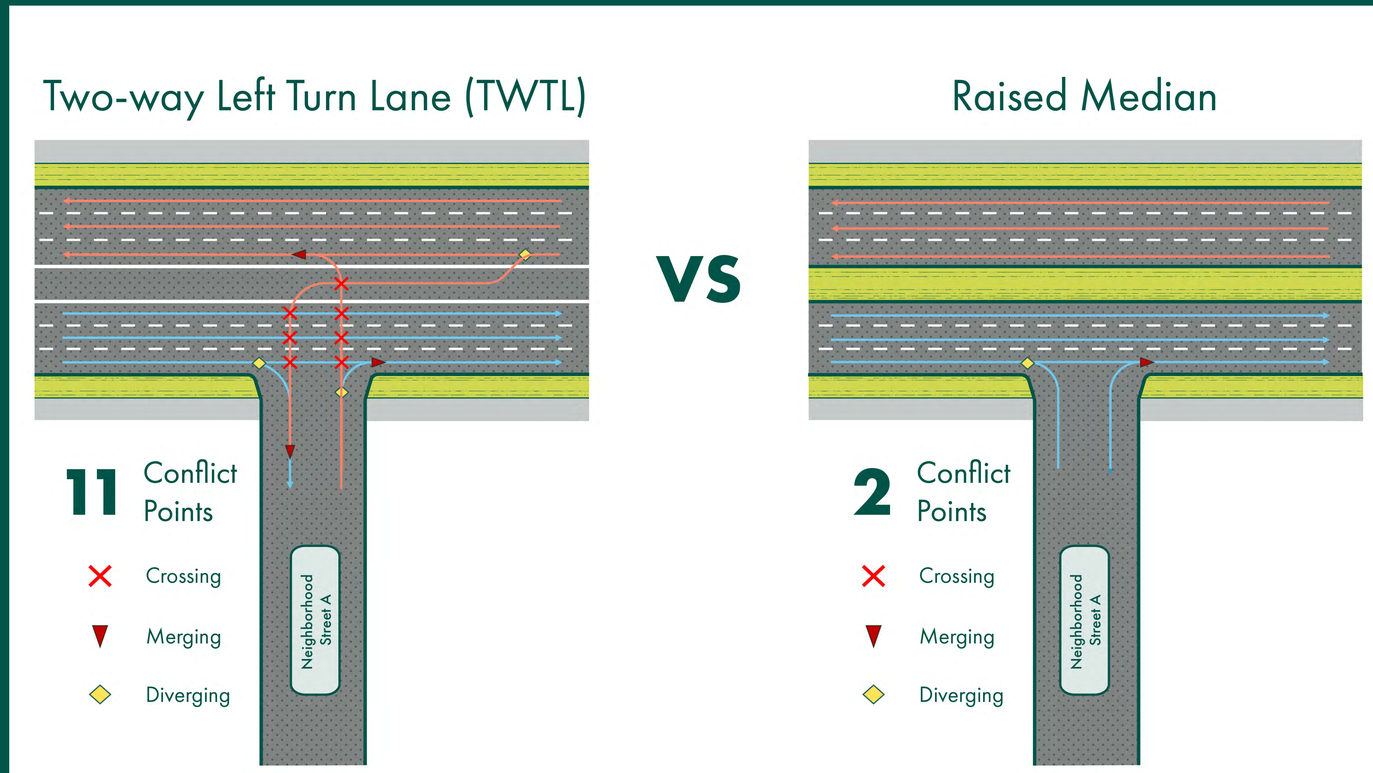
WHY A RAISED MEDIAN FOR SPENCER HIGHWAY?

- Has high traffic volumes, ADT is 25,000
- From 2019 to 2024:
  - » More than 4,000 crashes
  - » Crash Rate for similar Texas roadway is 388. Spencer Highway Crash Rate is 688, about 80% higher than the statewide average
  - » 13 fatal crashes, half involving pedestrians
- Consists of a high number of travel lanes: 6

RAISED MEDIAN BENEFITS

- Reduces conflict points
- Reduces crashes by 47%
- Allows for a pedestrian refuge
- Provides opportunities for beautification

Raised medians help reduce the number of conflict points from eleven to two. A "conflict point" is where a crash could potentially occur.



Economic Assessment of Access Management Projects in the Houston, Texas Region (H-GAC & TxDOT, 2015) found that access management projects, such as raised medians, in many cases, increased economic activity.

PARA MEJORAR LA SEGURIDAD

Opciones de Mediana

CUÁNDO SE CONSIDERAN LAS MEDIANAS ELEVADAS

- Volumen diario promedio de tráfico (ADT) ocurrir un choque. es de más de 20,000 vehículos por día
- Áreas con problemas de seguridad
- Calles urbanas con cuatro o más carriles

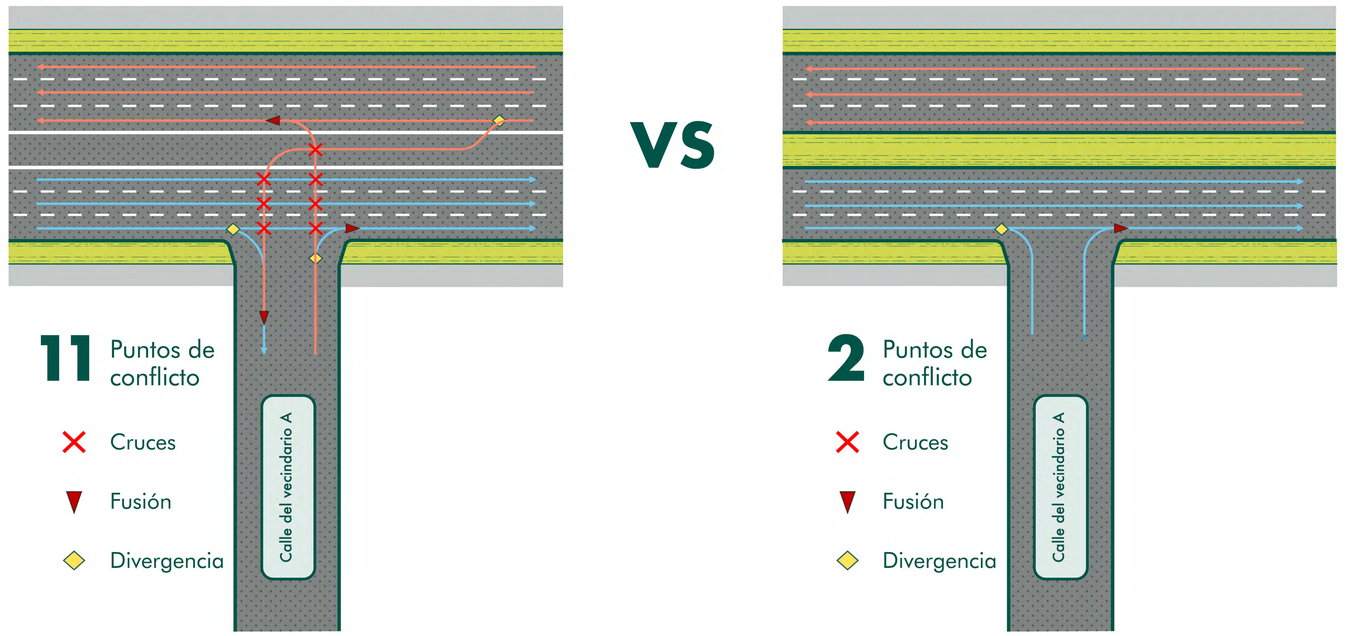
¿POR QUÉ UNA MEDIANA ELEVADA EN SPENCER HIGHWAY?

- Tiene volúmenes de tráfico altos, ADT es 25,000
- De 2019 a 2024:
  - » Mas de 4,000 choques
  - » 13 choques fatales, la mitad de ellos con peatones
  - » La tasa de choques en carreteras similares de Texas es de 388. La tasa de choques en Spencer Highway es de 688, aproximadamente un 80 % más alta que el promedio estatal
- Consta de un número alto de carriles de circulación: 6

BENEFICIOS DE LAS MEDIANAS ELEVADAS

- Reducen los puntos de conflicto
- Reducen los choques en un 47%
- Ofrecen un refugio para peatones
- Brindan oportunidades de embellecimiento

Las medianas elevadas ayudan a reducir el número de puntos de conflicto de once a dos. Un punto de conflicto es donde podría ocurrir un choque.



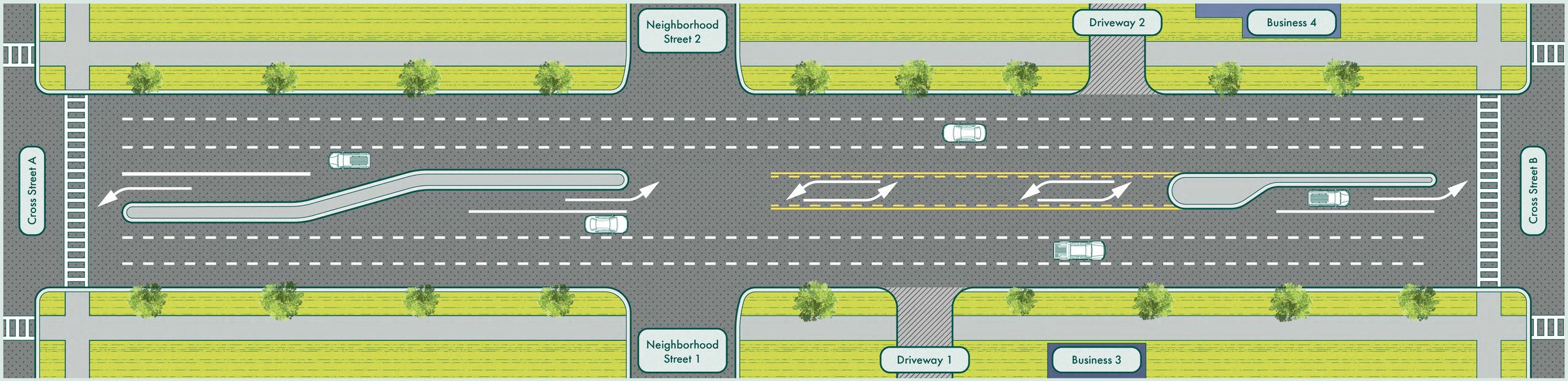
Evaluación Económica de Proyectos de Manejo de Accesos en la Región de Houston, Texas (H-GAC y TxDOT, 2015). El estudio encontró que proyectos de manejo de accesos, como las medianas elevadas, en muchos casos aumentaron la actividad económica.

OPTION 1: MEDIAN STRIPING AND STAMPING

Opción 1: Pintura y estampado en el camellón central

Consists of a visible separation such as striping or stamped concrete without any physical obstruction.

Consiste en una separación visible, como el rayado o el concreto estampado, sin ningún tipo de obstrucción física.



PROS

- Retains most existing access
- Allows emergency vehicles to cross
- Does not require as much maintenance

CONS

- Minimal reduction in potential crashes
- Minimal pedestrian refuge
- Does not provide any area for landscaping or beautification

Example image

Imagen de ejemplo



VENTAJAS

- *Mantiene o reduce mínimamente el acceso existente*
- *Permite el cruce de vehículos de emergencia*
- *No requiere tanto mantenimiento*

DESVENTAJAS

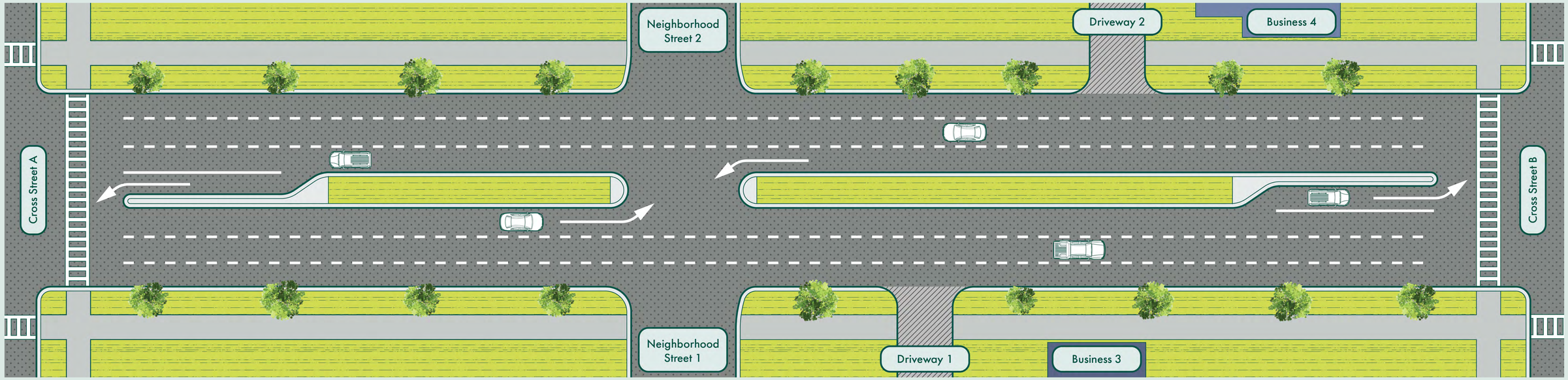
- *Reducción mínima en los choques potenciales*
- *Refugio peatonal mínimo*
- *No proporciona espacio para áreas de jardinería o embellecimiento*

OPTION 2: MEDIAN LANDSCAPED WITH FULL OPENING

Opción 2: Camellón ajardinado con apertura total

Consists of a visible and physical separation of the roadway such as a concrete barrier or a raised concrete curb with grass. This type of median can provide cars the opportunity to turn left from either side of the roadway at the same location.

Consiste en una separación visible y física de la vía, como una barrera de concreto o un cordón de concreto elevado con césped. Este tipo de camellón permite que los vehículos puedan girar a la izquierda desde cualquiera de los dos lados de la calle en el mismo lugar.



PROS

- Provides area for pedestrian refuge
- Provides the most area for landscaping or beautification
- Provides some reduction in potential crashes

CONS

- Reduces some existing access
- Does not allow emergency vehicles to easily cross
- Requires more maintenance

Example image

Imagen de ejemplo



VENTAJAS

- *Proporciona un área de refugio para peatones*
- *Ofrece la mayor área para paisajismo o embellecimiento*
- *Ayuda a reducir en parte los posibles choques*

DESVENTAJAS

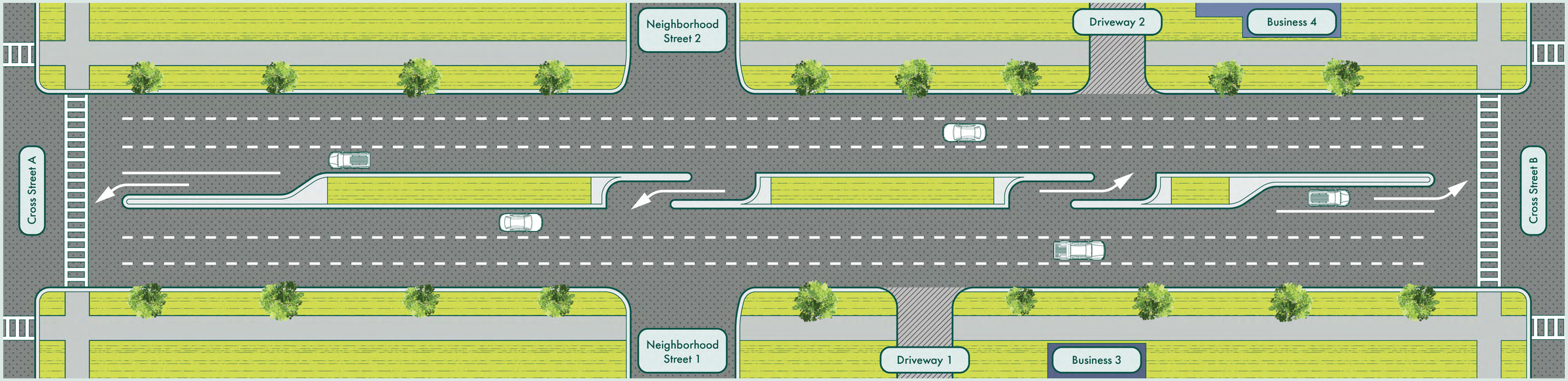
- *Reduce más el acceso existente*
- *No permite que los vehículos de emergencia crucen fácilmente*
- *Requiere más mantenimiento*

OPTION 3: MEDIAN LANDSCAPED WITH HOODED LEFT TURN

Opción 3: Camellón ajardinado con giro a la izquierda en capucha

Consists of a visible and physical separation of the roadway such as a concrete barrier or a raised concrete curb with grass. This type of median can provide cars the opportunity to turn left from either side of the roadway at different locations.

Consiste en una separación visible y física de la vía, como una barrera de concreto o un cordón de concreto elevado con césped. Este tipo de camellón permite que los vehículos puedan girar a la izquierda desde cualquiera de los dos lados de la calle en diferentes lugares.



PROS

- Provides area for pedestrian refuge
- Provides some area for landscaping or beautification
- Provides the most reduction in potential crashes

CONS

- Reduces some existing access
- Does not allow emergency vehicles to easily cross
- Requires more maintenance

Example image

Imagen de ejemplo



VENTAJAS

- *Proporciona un área de refugio para peatones*
- *Ofrece algo de espacio para paisajismo o embellecimiento*
- *Ayuda a reducir más los posibles choques*

DESVENTAJAS

- *Reduce parte del acceso existente*
- *No permite que los vehículos de emergencia crucen fácilmente*
- *Requiere más mantenimiento*

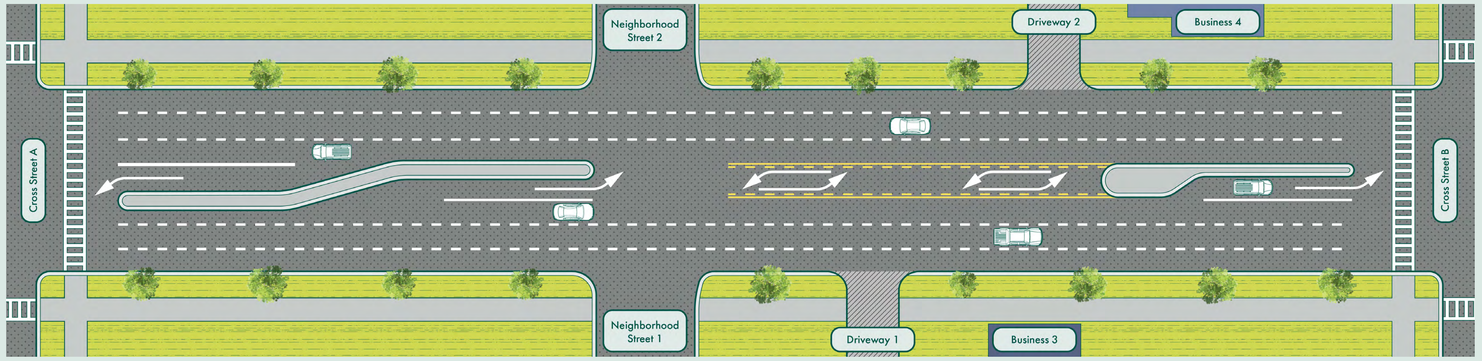
VOTE FOR YOUR PREFERRED MEDIAN

Vote por su camellón preferido

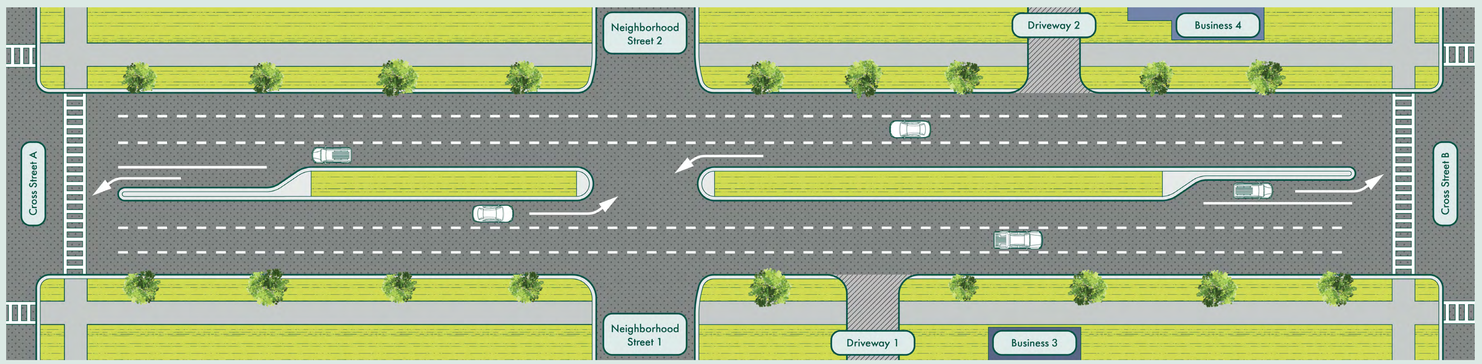
1st choice
2nd choice
3rd choice

Place your sticker below

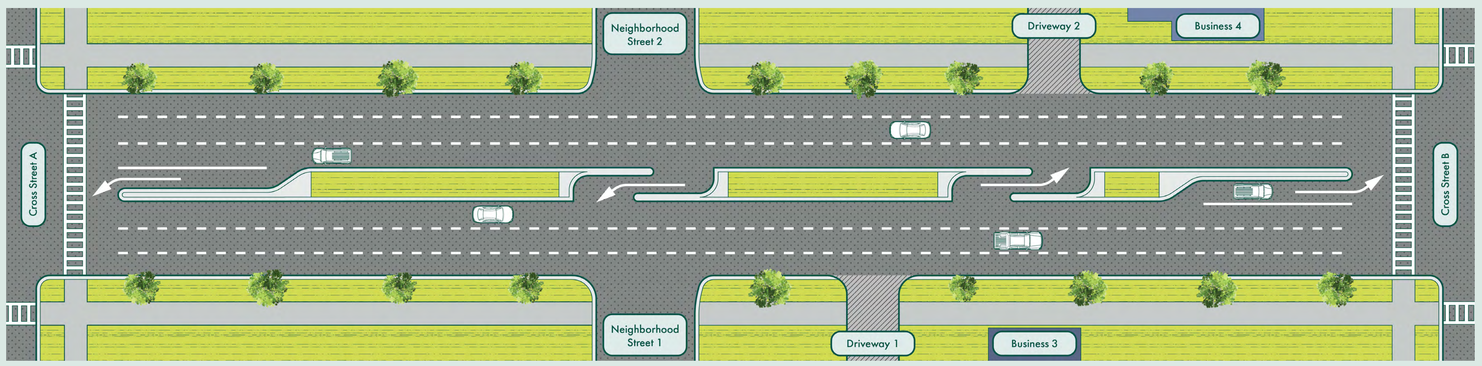
Option 1: Median Striping and Stamping | *Opción 1: Pintura y estampado en el camellón central*



Option 2: Median Landscaped with Full Opening | *Opción 2: Camellón ajardinado con apertura total*



Option 3: Median Landscaped with Hooded Left Turn | *Opción 3: Camellón ajardinado con giro a la izquierda en capucha*



SHARED USE PATHS

When Shared Use Paths are Considered

- There is a high volume of bicyclists and pedestrians
- There is a high number of severe crashes associated with bicyclists and pedestrians

Why a Shared Use Path for Spencer Highway?

- We received feedback that many people walk and bike in the area and would like shared use paths on both sides
- Limited sidewalk infrastructure
- Need for connected community hub and improved accessibility at places such as schools, churches, hospitals, and parks

Shared Use Path Benefits

- Improves surrounding area's
  - Economy
  - Health
  - Environment
- Reduces crashes by 25%
- Provides accessibility and equity

A **shared-use path (SUP)** is a separated, off-road path for non-motorized travel. Unlike sidewalks, they are meant for transportation and must be accessible to people with disabilities.



Shared Use Path Impacts Study (MassTrails, 2021)

Paths improved the local economy by generating between $378,000 and $9.2 million per path for businesses near the trails during the four-month study period alone. Paths increased the level of physical activity for those who live nearby, saving a combined $2.8 million on healthcare expenditures across the four paths in 2019.

SENDEROS DE USO COMPARTIDO

Cuándo se consideran los senderos de uso compartido

- Hay un alto número de ciclistas y peatones
- Hay un alto número de choques graves que involucran ciclistas y peatones

¿Por qué un sendero de uso compartido para Spencer Highway?

- Recibimos comentarios de que muchas personas caminan y andan en bicicleta en el área
- Infraestructura limitada de banquetas
- Necesidad de conectar centros comunitarios y mejorar la accesibilidad en lugares como escuelas, iglesias, hospitales y parques

Beneficios de los senderos de uso compartido

- Mejoran el área circundante en cuanto a:
  - Economía
  - Salud
  - Medio ambiente
- Reducen los choques en un 25 %
- Brindan accesibilidad y equidad

Un **sendero de uso compartido** es un camino separado, fuera de la vía, para transporte no motorizado. A diferencia de las banquetas, están diseñados para transporte y deben ser accesibles para personas con discapacidades.



Impactos de los senderos de uso compartido (MassTrails, 2021)

Los senderos mejoraron la economía local al generar entre $378,000 y $9.2 millones por sendero para los negocios cercanos durante solo el período de estudio de cuatro meses. También aumentaron el nivel de actividad física para quienes viven cerca, lo que permitió ahorrar un total de $2.8 millones en gastos de salud en los cuatro senderos en 2019.

OPTION 1 - Continuous Sidewalks on Both Sides

OPCIÓN 1 - Banquetas continuas en ambos lados

Consists of making the sidewalks on either side of the roadway continuous but does not provide a buffer from the roadway or wider path to accommodate multiple modes of transportation at the same time such as bicyclists and pedestrians.

Consiste en hacer continuas las banquetas a ambos lados de la vía, pero no incluye una separación de la calle ni un camino más ancho que permita acomodar varios modos de transporte al mismo tiempo, como ciclistas y peatones.

Side A / *Lado A*

Side B / *Lado B*

Pros

- Requires no land acquisition

Cons

- Does not provide a buffer zone between the sidewalk and roadway
- Does not provide improved accommodations for other modes of transportation such as bicyclists
- Requires additional land acquisition to provide bus curb for transit

---

Ventajas

- *No requiere adquisición de terrenos*

Desventajas

- *No proporciona una zona de separación entre la banqueta y la calle*
- *No ofrece mejores condiciones para otros modos de transporte, como ciclistas*
- *Requiere adquisición adicional de terreno para instalar un espacio de autobús para el transporte público*

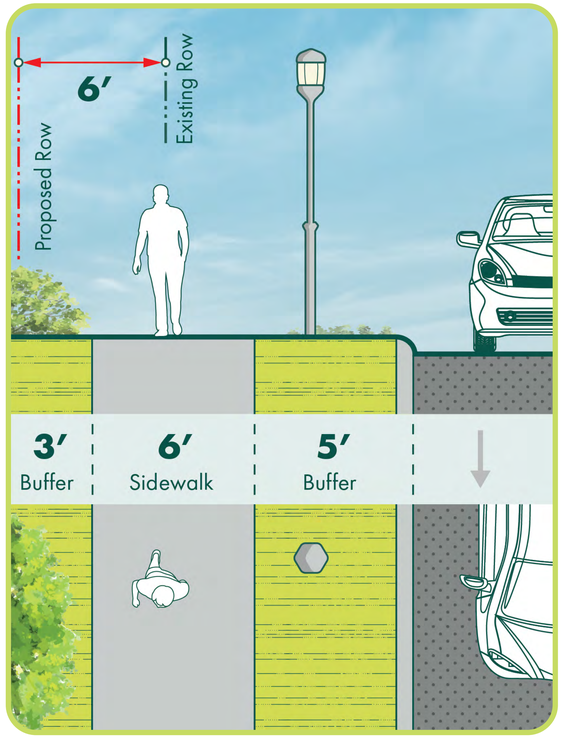
OPTION 2 - Continuous Sidewalks on Both Sides with Buffer

OPCIÓN 2 - Banquetas continuas en ambos lados con separación

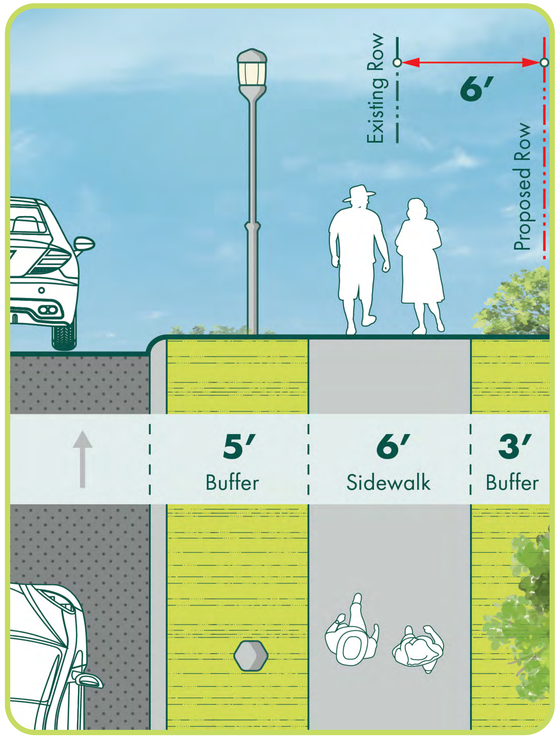
Consists of making the sidewalks on either side of the roadway continuous and provides a buffer from the roadway but does not provide a wider path to accommodate multiple modes of transportation at the same time such as bicyclists and pedestrians.

Consiste en hacer continuas las banquetas a ambos lados de la vía y proporcionar una separación de la calle, pero no incluye un camino más ancho que permita acomodar varios modos de transporte al mismo tiempo, como ciclistas y peatones.

Side A / *Lado A*



Side B / *Lado B*



Pros

- Provides a buffer zone between the sidewalk and roadway

Cons

- Requires some land acquisition
- Does not provide improved accommodations for other modes of transportation such as bicyclists
- Requires additional land acquisition to provide bus curb for transit

---

Ventajas

- *Proporciona una zona de separación entre la banqueta y la calle*

Desventajas

- *Requiere adquisición de algunos terrenos*
- *No ofrece mejores condiciones para otros modos de transporte, como ciclistas*
- *Requiere adquisición adicional de terreno para instalar un espacio de autobús para el transporte público*

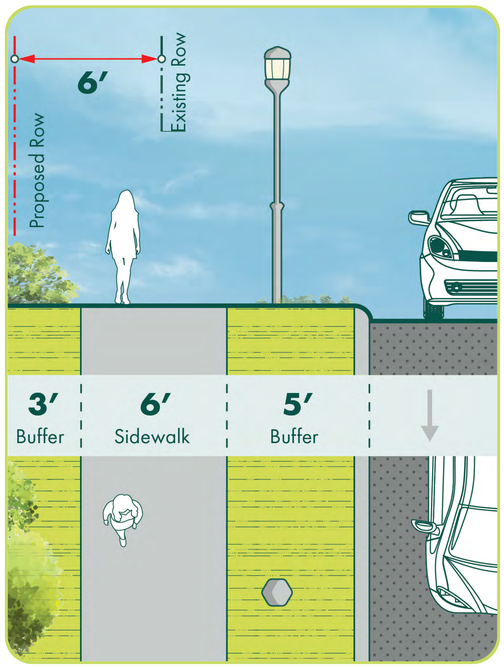
OPTION 3 - Continuous Sidewalk and SUP to one side with Buffer

OPCIÓN 3 - Banqueta continua y un sendero compartido en un lado de la vía, con zona de separación de la calle

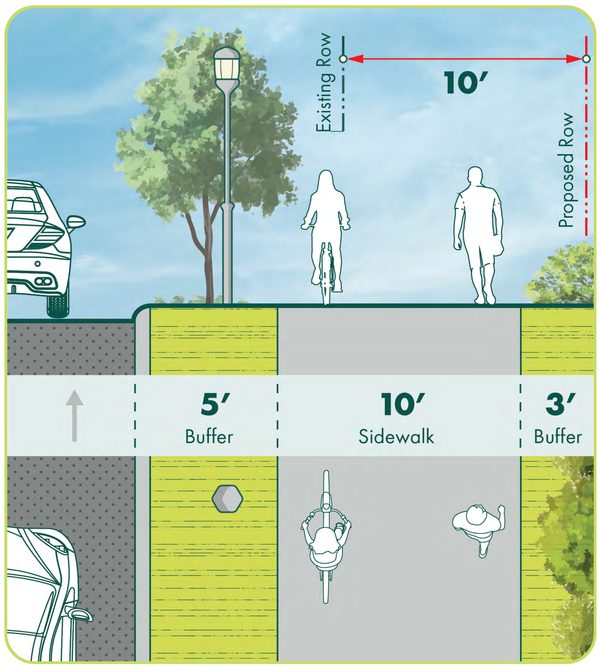
Consists of making the sidewalks on either side of the roadway continuous, provides a buffer from the roadway, provides a wider path to accommodate multiple modes of transportation at the same time such as bicyclists and pedestrians but only to one side.

Consiste en hacer continuas las banquetas a ambos lados de la vía, proporcionar una separación de la calle y un camino más ancho que permita acomodar varios modos de transporte al mismo tiempo, como ciclistas y peatones, pero solo en un lado.

Side A / *Lado A*



Side B / *Lado B*



Pros

- Provides some improved accommodations for other modes of transportation such as bicyclists
- Provides a buffer zone between the sidewalk and roadway

Cons

- Requires some land acquisition
- Requires land acquisition to provide bus curb for transit

Ventajas

- *Ofrece algunas mejores condiciones para otros modos de transporte, como ciclistas*
- *Proporciona una zona de separación entre la banqueta y la calle*

Desventajas

- *Requiere adquisición de algunos terrenos*
- *Requiere adquisición de terreno para instalar un espacio de autobús para el transporte público*

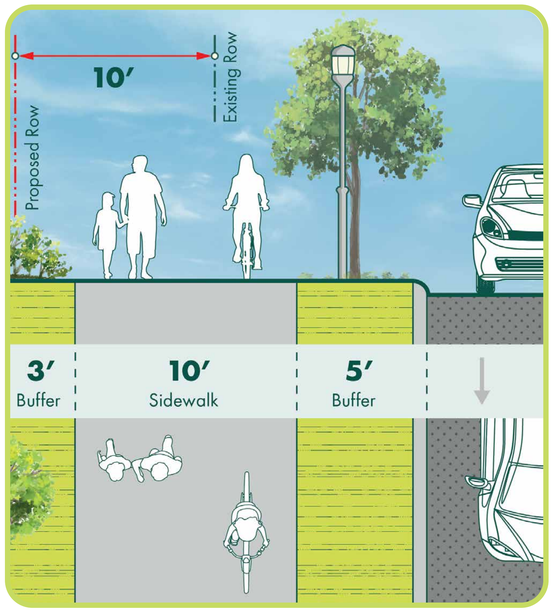
OPTION 4 - Continuous SUP on Both Sides with Buffer

OPCIÓN 4 - Sendero compartido continuo en ambos lados con separación

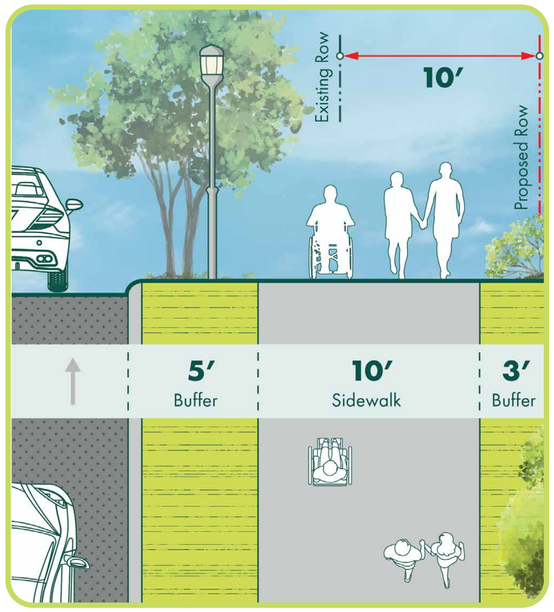
Consists of making the sidewalks on either side into continuous SUP which provides a wider path to accommodate multiple modes of transportation at the same time such as bicyclists and pedestrians as well as provides a buffer from the roadway.

Consiste en convertir las banquetas de ambos lados en senderos de uso compartido continuos, que ofrecen un camino más ancho para acomodar varios modos de transporte al mismo tiempo, como ciclistas y peatones, además de proporcionar una separación de la calle.

Side A / *Lado A*



Side B / *Lado B*



Pros

- Provides the most improved accommodations for other modes of transportation such as bicyclists
- Provides a buffer zone between the sidewalk and roadway
- Does not require additional land acquisition to provide bus curb for transit

Cons

- Requires the most land acquisition

Ventajas

- *Ofrece las mejores condiciones para otros modos de transporte, como ciclistas*
- *Proporciona una zona de separación entre la banqueta y la calle*
- *No requiere adquisición adicional de terreno para instalar un espacio de autobús para el transporte público*

Desventajas

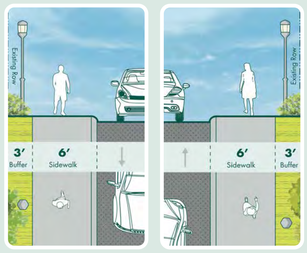
- *Requiere la mayor adquisición de terrenos*

VOTE FOR YOUR PEDESTRIAN OPTION

Vote por su opción peatonal

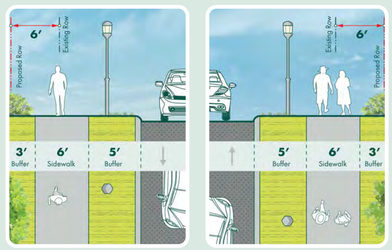
1st choice
2nd choice
3rd choice

Place your sticker below



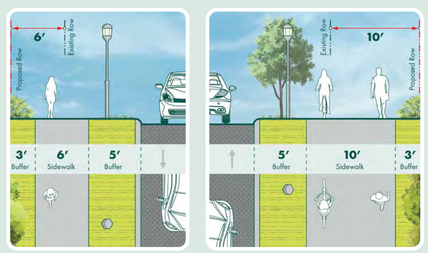
Option 1: Continuous Sidewalks on Both Sides

Opción 1: Banquetas continuas en ambos lados



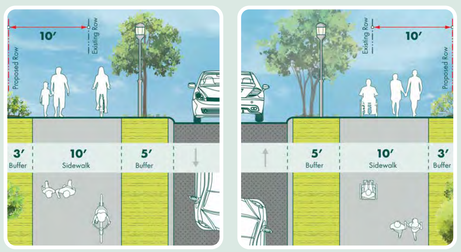
Option 2: Continuous Sidewalks on Both Sides with Buffer

Opción 2: Banquetas continuas en ambos lados con separación



Option 3: Continuous Sidewalk and SUP to one side with Buffer

Option 3: Banqueta continua y sendero de uso compartido en un lado con separación



Option 4: Continuous SUP on Both Sides with Buffer

Opción 4: Senderos de uso compartido continuos en ambos lados con separación

ARE THERE ANY OTHER ALTERNATIVES THAT SHOULD BE CONSIDERED?

¿Existen otras alternativas que deberían considerarse?

Place a sticky note here!

¡Coloque una nota adhesiva aquí!