

CONCURSO NACIONAL DE MASTER PLAN E IDEAS MORFOLÓGICAS

DISTRITO SUSTENTABLE

ESTACIÓN MENDOZA

CAMZA
COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MENDOZA



camza.org.ar/estacion-mendoza

INDICE

0. AUTORIDADES.....	5	05. PROGRAMA	24
1. DISTRITO SUSTENTABLE.....	8	06. PREMISAS -ETAPAS	25
1.1 VISION URBANA.....	9	6.1. PREMISAS GENERALES	25
1.2. VISION AMBIENTAL.....	9	6.2. CRITERIOS DE EVALUACIÓN	26
1.3. VISION PATRIMONIAL	10	6.3. INDICADORES URBANOS DE REFERENCIA.....	27
1.4. MISION.....	11	CARÁCTER URBANÍSTICO DEL SECTOR A INTERVENIR:.....	27
02. MARCO DEL CONCURSO.....	12	USOS DEL SUELO	27
2.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA	12	DENSIDAD DE POBLACIÓN	27
2.2. ESTRUCTURA URBANA.....	12	OCUPACIÓN DEL SUELO Y EDIFICACIÓN (SUPERFICIE EXISTENTE A	
2.3. CLIMA.....	12	CONSERVAR + SUP DE CIRCULACIONES).....	27
2.4. RELIEVE	13	OCUPACIÓN DEL SUELO Y EDIFICACIÓN (SUPERFICIE ESPACIOS VERDES	
2.5. HIDROGRAFÍA	13	Y SUPERFICIE A CONSTRUIR).....	27
2.6. SUPERFICIE.....	13	FOS. ÍNDICES DE CONSTRUCCIÓN	27
2.7. AMENAZAS NATURALES	13	6.4. ETAPAS	28
2.8. HISTORIA Y PATRIMONIO	14	6.5. CONCEPTOS DE URBANISMO SUSTENTABLE	29
03. OBJETIVO DEL CONCURSO.....	18	07. ENTREGA	30
3.1. OBJETIVO GENERAL	18	08. INFORMES, ESTUDIOS, LECTURAS Y SITIOS WEB.....	31
3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18	09. REGLAMENTO DELCONCURSO	32
04. ÁREA DE INTERVENCIÓN	19	9.1. LLAMADO A CONCURSO	32
4.1. POLIGONO ESTACION CENTRAL.....	19	9.2. BASE	32
4.1. PREDIO DE INTERVENCIÓN	21	9.3. CARÁCTER	33
		9.4. PARTICIPANTES	33

9.5. ASESORÍA Y COORDINACIÓN	35	C. 2. Situación actual- Dwg.....	42
9.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS	37	C. 3. Perfiles- Dwg	42
9.7. RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS.....	37	C. 4. Plano con superficies	42
9.8. JURADO.....	38	C. 5. Plano con sectores - Pdf.....	42
10. RETRIBUCIONES.....	40	C. 6. Mensura – Pdf	42
11. ANEXOS.....	42	C. 7. Plano Ferrocarril- Pdf	42
Anexo A - Declaración jurada	42	C. 8. Plano base de trabajo. Dwg	42
Anexo B - Marco Normativo	42	C. 9. Lámina tipo.Dwg	42
B. 1. Código Urbano y de Edificación.....	42	Anexo D – Documentación Complementaria	42
B. 2. Ordenanza N° 3688/14- Usos de Suelo	42	D. 1. Plano Usos de Suelo e Indicadores - Pdf.....	42
B. 3. Ordenanza N° 3888/15- Indicadores Urbanos	42	D. 2. Plano espacios verdes numerados- Pdf.....	42
B. 4. Ordenanza N° 3780/14- Cartelería.....	42	D. 3. Relevamiento forestales - Pdf.....	42
B. 5. Ordenanza N° 3719/08- Cocheras.....	42	D.4. MasterplanCiclovías- Pdf	42
B. 6. Ordenanza N° 3722/08- Cocheras.....	42	D.5.Plan Integral de Movilidad Sustentable área Metropolitana del Gran Mendoza 2030. Plan Provincial de Transporte - Pdf.....	42
B. 7. Ordenanza N° 3037/91- Patrimonio.....	42	D. 6. Metrotranvía Urbano - Pdf	42
B. 8. Ley N° 4341/79- Loteos	42	D. 7. Plano Fallas Sísmicas - Pdf	42
B. 9. Ley N° 6034/ - Patrimonio	42	D. 8. Plano Censo densidad por radios - Pdf.....	42
B. 10. Ley N° 6133/ - Patrimonio	42	D. 9. Plano Densidades proyectadas según Ordenanza - Pdf	42
B. 11. Decreto N° 1063/82- Patrimonio	42	D. 10. Flujo vehicular de la zona - Jpg	43
B. 12. Reglamento Impres Cirsoc.....	42	D. 11. Documentación Calle Godoy Cruz- Pdf.....	43
Anexo C– Documentación Gráfica	42	D. 12. Fichas Edificios Patrimoniales- Pdf	43
C. 1. Plano de Curvas de Nivel- Dwg	42		

Anexo E – Vuelo- Fotografías- Imágenes 43

E. 1. Vuelo Drone 43

E. 2. Fotografías del sector 43

E. 3. Imágenes Satelitales 43

Anexo F – Antecedentes43

F. 1. Parque Central- Pdf 43

F. 2. PRO.CRE.AR - Pdf..... 43



0. AUTORIDADES

AUTORIDADES MUNICIPALES

INTENDENTE: DR. RODOLFO SUAREZ

SECRETARIO DE PLANIFICACIÓN, INFRAESTRUCTURA
Y AMBIENTE: ARQ. MARIO ISGRÓ

SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO:
ARQ. JUAN MANUEL FILICE

AUTORIDADES DE F.A.D.E.A

PRESIDENTE DE FADEA:

ARQ. GERARDO MONTARULI

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MENDOZA

VICEPRESIDENTE:

ARQ. CARLOS GÖTTLING

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE SALTA

SECRETARIO:

ARQ. EDUARDO BEKINSCHTEIN

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

TESORERO:

ARQ. JORGE DANIEL RICCI,

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE CÓRDOBA

SECRETARIO DE CONCURSOS:

ARQ. FITO ALBANESE

AUTORIDADES DEL CAMZA

PRESIDENTE: ARQ. PABLO GUERRA

VICEPRESIDENTE: ARQ. PABLO PITHOD

SECRETARIA: ARQ. LETICIA MARTÍNEZ

TESORERO: ARQ. TOM HUGHES

PRESIDENTE REGIONAL CENTRO: ARQ. HUGO PONCE

SECRETARIO: ARQ. RAMIRO FERNANDEZ

ASESORAS DEL CONCURSO

ARQ. MARÍA ÁNGELA GATTI

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE MENDOZA

ARQ. NURIT SCHMULEVICH

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE MENDOZA

COLABORADORES

SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO.

PLANIFICACIÓN URBANA. CIUDAD DE MENDOZA

AGRIMENSURA. CIUDAD DE MENDOZA

ARQ. GRACIELA MORETTI

DIRECCIÓN DE PATRIMONIO Y MUSEOS DE LA PROVINCIA DE MENDOZA

Y REGIONAL CENTRO DEL CAMZA

ARQ. JUAN MANUEL ATENCIO

OBSERVATORIO URBANO CAMZA

CONCURSO NACIONAL DE MASTER PLAN E IDEAS MORFOLOGICAS DISTRITO SUSTENTABLE ESTACIÓN MENDOZA CIUDAD DE MENDOZA SINTESIS

PROMOTOR

Municipalidad de Mendoza

AUTORIDADES MUNICIPALES

INTENDENTE:

DR. RODOLFO SUAREZ

SECRETARIO DE PLANIFICACIÓN,
INFRAESTRUCTURA

Y AMBIENTE:

ARQ. MARIO ISGRÓ

SUBSECRETARIO DE DESARROLLO
URBANO:

ARQ. JUAN MANUEL FILICE

AUTORIDADES DE F.A.D.E.A

PRESIDENTE DE FADEA:

ARQ. GERARDO MONTARULI

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE
MENDOZA

ING. AGRON. PABLO SALOMÓN

VICEPRESIDENTE:

ARQ. CARLOS GÖTTLING

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE SALTA

SECRETARIO:

ARQ. EDUARDO BEKINSCHTEIN

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

TESORERO:

ARQ. JORGE DANIEL RICCI,

COLEGIO DE ARQUITECTOS DE

CÓRDOBA

SECRETARIO DE CONCURSOS:

ARQ. FITO ALBANESE

AUTORIDADES DEL CAMZA

PRESIDENTE: ARQ. PABLO GUERRA

VICEPRESIDENTE: ARQ. PABLO PITHOD

SECRETARIA: ARQ. LETICIA MARTÍNEZ

TESORERO: ARQ. TOM HUGHES

CARÁCTER

El presente CONCURSO es de carácter NACIONAL y No Vinculante.

OBJETIVO DEL CONCURSO

El objetivo del Concurso Nacional de Ideas es obtener propuestas para los terrenos del Ferrocarril, un vacío urbano dentro de la trama de la ciudad, una cicatriz que se transforma en una oportunidad.

Elaborar un Master Plan, con un modelo sustentable + económico + social + proyectual con recuperación Patrimonial, que tienda al desarrollo e integración del Predio a la ciudad Capital de la Provincia de Mendoza, de forma inclusiva y sustentable.

El **DISTRITO SUSTENTABLE** será para la ciudad de Mendoza, un lugar desde donde poder implementar políticas sustentables, desde el urbanismo, la arquitectura, la ingeniería, las ciencias políticas y sociales, que en forma multidisciplinar, logren la concreción de una nueva visión urbana

SUPERFICIE

22.4 Hectáreas

PREMIOS

Se establecen los siguientes premios:

1 PREMIO \$ 250.000.- y Diploma

2 PREMIO \$135.000.- y Diploma

3 PREMIO \$ 75.000.- y Diploma

1 y 2 MENCIÓNES : Diploma

Menciones Honoríficas a criterio del Jurado

CONDICIONES DE LOS PARTICIPANTES

La participación queda abierta a equipos profesionales de las múltiples disciplinas, conformado por al menos un (1) arquitecto.

Entre otras disciplinas, especialistas en sustentabilidad urbanismo, paisajismo, ingeniería, diseñadores industriales, nuevas tecnologías, patrimonio.

Los requisitos que deberán reunir los participantes se encuentran explicitados en el **punto 11.4** de las Bases

CALENDARIO DEL CONCURSO

Apertura del Concurso: 21-12-2016

Consultas recibidas hasta

el 15-01-17 se contestaran el 22-01-2017

el 02-02-17 se contestaran el 09-02-2017

Entrega de los trabajos: 03.03.2017

Fallo final: 17.03.2017

CONDICIONES DE ENTREGA

La entrega se realizará en su totalidad de manera virtual en acuerdo con lo dispuesto en el **punto 7** de las Bases.

ASESORÍA

Arquitecta **MARIA ANGELA GATTI**, designada por la Municipalidad de la ciudad de Mendoza

Arquitecta **NURIT SCHMULEVICH** designada por el Colegio de Arquitectos de Mendoza

Las consultas serán enviadas a: asesoriaconcurso@camza.org

BASES

Bases disponibles \$ 400 en: <http://camza.org.ar/>

Vista al norte desde calle Las Heras





INTRODUCCIÓN

1. DISTRITO SUSTENTABLE

La realización del presente Concurso, destinado a la elaboración de un Máster Plan e Ideas Morfológicas, se efectúa en base a un convenio entre la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza y la Agencia de Administración de Bienes del Estado, por una parte; y el Colegio de Arquitectos de Mendoza, como organizador del mismo.

Dicho concurso será de carácter Nacional no vinculante. El material elegido servirá para el posterior diseño de una nueva pieza urbana acorde a los criterios normativos dados por la Municipalidad.

El crecimiento urbano que se produjo a mediados del siglo pasado hacia la periferia norte de la ciudad de Mendoza a partir de terrenos nacionales del ferrocarril, así como su posterior desuso y abandono, dejó grandes vacíos dentro de la trama de la ciudad contemporánea. Estas cicatrices, con antiguas construcciones industriales casi sin uso, representan hoy uno de los espacios más significativos de intervención en la ciudad.

Por su ubicación estratégica dentro del tejido urbano capitalino y reconocido como núcleo central de un área Metropolitana de aproximadamente un millón de habitantes, se manifiesta la importancia de llevar adelante la formulación de un proyecto integral de desarrollo del sector a fin de recomponer la fisura histórica de la trama urbana y consiguiente malla social.

Es necesario priorizar la reflexión del sistema urbano planificando su integración con el resto de la ciudad y la consecuente consideración de los ejes estratégicos municipales que orientan el crecimiento y desarrollo urbanístico de la Ciudad. El Máster Plan sobre los terrenos del Ferrocarril debe abordar un escenario complejo y

proponer un tono de actuación de la urbanidad del siglo XXI con una visión sustentable.

Proyectar el vacío existente y planificar con precisión y sensibilidad, atentos a una operación significativa sin perder la mirada sobre las problemáticas e instituciones contemporáneas. Lo cual, se espera prevalezca por encima de suntuosas y estériles intervenciones urbanísticas.

Ver POLITICA AMBIENTAL NACIONAL. Ley 25.675

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/79980/norma.htm>



1.1 VISION URBANA

El relevante rol de la Ciudad de Mendoza como centro poli funcional en el área Metropolitana nos obliga a imaginar escenarios próximos sensibles a la multiplicidad de solicitudes ambientales, culturales y económicas que suponen el habitar en la Mendoza de hoy.

La incorporación de esta nueva pieza urbana no sólo tendrá implicancias en sus bordes, sino que será un elemento de atracción y desarrollo a nivel metropolitano, excediendo el ámbito barrial y contribuyendo a dinamizar la economía local, mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos.

Así mismo, a partir de la propuesta de usos de tejido urbano, deberá ser capaz de trascender paradigmas que parecieran agotados. La densificación de la ciudad deberá ser el motor de una Mendoza más sustentable. Que mejore la calidad de vida, desalentando el crecimiento desmedido en las periferias, y donde el transporte automotor privado deje de tener preponderancia sobre la movilidad activa y el transporte público. Un concepto urbanístico donde se priorizen los usos mixtos, el tejido compacto, la accesibilidad y la sustentabilidad, con prevalencia del área pública verde recreativa.

El territorio visto sólo como objeto de mercado puede transformar ciudades en meras urbanizaciones. Por este motivo, debemos pensar en un equilibrio entre las aspiraciones de la sociedad, las políticas públicas y el mercado. Buscando un ideal que proyecte desde la transversalidad, un sistema holístico pensado desde diversos aspectos. Se pretende un modelo en donde la rentabilidad económica logre encontrar el equilibrio sustentable.

1.2. VISION AMBIENTAL

La Ciudad de Mendoza ha desarrollado un modelo de urbanismo llamado “Ciudad Oasis” basado principalmente en el cuidado del agua, del suelo y del aire. Con un territorio atravesado por acequias que canalizan el agua que baja de las montañas, riegan las arboledas y protegen y cobijan la ciudad. Este patrimonio tangible, cultural y ambiental es sin dudas el más representativo de nuestras latitudes desérticas.

Este sistema histórico de sustentabilidad sensible a las condiciones ambientales marcó el crecimiento y el desarrollo de la Ciudad.

Hoy, ante un nuevo escenario de planificación y reconstrucción urbana en el corazón de la ciudad, son necesarios nuevos horizontes de reflexión sobre la condición sustentable. Un escenario urbano, lejos de descartar las estrategias que lo forjaron, encontrará en ellas el pulso de innovadoras operaciones que impulsen la transformación que la ciudad necesita para un desarrollo urbano inclusivo y sustentable.

El **DISTRITO SUSTENTABLE** significará para la ciudad de Mendoza el punto de apoyo desde donde manifestar el espíritu de una ciudad pujante; donde implementar políticas sustentables desde el Urbanismo, la Arquitectura, la Ingeniería y las Ciencias Políticas y Sociales en forma multidisciplinar para que logren la concreción de una nueva visión urbana con usos mixtos y espacios verdes en armonía con su patrimonio arquitectónico, natural y social; debiendo también fomentar valores éticos y de responsabilidad ciudadana. Valores de cuidado e higiene ambiental.

1.3. VISIÓN PATRIMONIAL

La ciudad se encuentra enmarcada por un telón de fondo que otorga características únicas respecto del paisaje: la Cordillera de los Andes.

Vista desde el aire, la ciudad emerge de forma armónica entre los árboles que forman parte de su indiscutible patrimonio.

Mendoza es una ciudad con un importantísimo patrimonio tangible, cultural y natural. Así como también, un patrimonio cultural intangible que debe ser considerado con espíritu innovador.

Es de vital importancia para la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza la preservación y puesta en valor del patrimonio del sector a intervenir.

Con respecto al patrimonio arquitectónico, y enmarcado en los nuevos paradigmas, se deberá respetar su arquitectura pensando en la restauración, re funcionalización y puesta en valor en función de nuevos usos.

El patrimonio arquitectónico y urbano del sector está enmarcado legalmente por el Decreto Nacional N° 1063/82 que toma medidas de resguardo para la defensa de los bienes inmuebles de interés cultural que integran el patrimonio nacional.



Ver Anexos:

B. 4. Ordenanza N° 3037/91- Patrimonio.pdf

B. 6. Ley N° 6034/ - Patrimonio.

B. 7. Ley N° 6133/ - Patrimonio

B. 8. Decreto N° 1063/82- Patrimonio.pdf

Ver Anexo D. 12. Fichas Edificios Patrimoniales.Pdf

1.4. MISIÓN

La Municipalidad de la Ciudad de Mendoza tiene como objetivo la incorporación del Predio de la Estación Mendoza del Ferrocarril a la ciudad de forma tal que gradual y armónicamente, se convierta en un espacio de calidad ambiental.

Mediante este Concurso de Máster Plan se pretende:

- Elaborar un modelo sustentable + económico + social + proyectual, que tienda al desarrollo e integración urbanística del predio a la Ciudad.
- Proponer una agenda de inversiones y etapas de proyecto.
- Planificar la puesta en valor y re funcionalización de los edificios históricos de valor patrimonial existentes, integrándolos en el Máster Plan.
- Encontrar maneras prácticas y realistas de transformación sustentable, generando atractores urbanos, que alienten la vida de calidad y el intercambio entre las personas.
- Mejorar la conectividad, vinculación y accesibilidad, con una propuesta vial que integre el sector y optimice las vías existentes.
- Eliminar barreras urbanas y proponer una reestructuración para crear nuevos espacios y potenciar nuevas centralidades.
- Densificar desde el punto de vista sustentable, lo que implica:

-Generar mayores posibilidades de hábitat a las personas que trabajan y/o estudian en la ciudad, evitando largos desplazamientos y proveyendo viviendas de calidad ambiental.

-Disminuir el impacto de la edificación generando una huella de carbono mínima y proponiendo sistemas energéticos limpios, sistemas constructivos y materiales ecológicos priorizando la mano de obra local.

-Mantener o mejorar la relación habitantes por m2 de espacio verde. (Según OMS: 9 m2/ pers.)

-Mantener la forestación existente reforzando con especies que se adapten al lugar.

-Evitar la expansión de la ciudad, que va en detrimento de las zonas del piedemonte.

-Mediante recursos sustentables minimizar el impacto que puedan causar las nuevas construcciones en las infraestructuras existentes

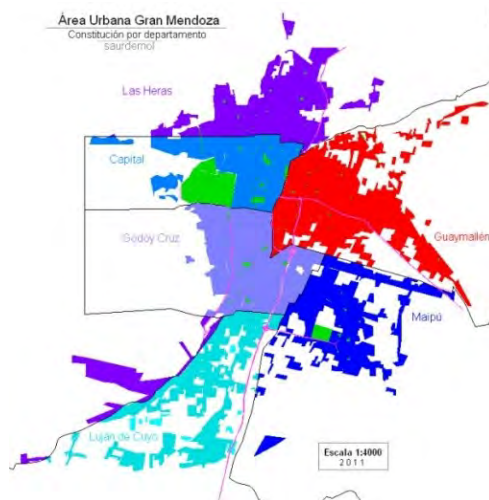
- Recibir propuestas de innovación Empresarial para la creación de hábitat urbano, incluyendo financiación y co-financiación de infraestructuras.
- Promover nuevos modelos de gestión Público-Privado, para el desarrollo del hábitat.

02. MARCO DEL CONCURSO

2.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA

La Ciudad de Mendoza, situada a 746 m.s.n.m. entre los 32°47' de latitud sur y 69° 05' longitud oeste, está emplazada al pie de la Cordillera de los Andes, sobre el corredor bioceánico más importante del Cono Sur. Se extiende en la zona de contacto entre el piedemonte de la Precordillera (Sierra de Uspallata) y las extensas llanuras orientales, sobre el gran cono aluvial del río Mendoza. (Abraham, E.)

Está ubicada en el Oasis Norte de la provincia y forma parte del Área Metropolitana de la provincia. Limita al norte y al oeste con Las Heras, al sur con Godoy Cruz y al este con Guaymallén.



2.2. ESTRUCTURA URBANA

La malla de calles en cuadrícula responde al plano de estilo hispanoamericano.

La presencia de los árboles que contrasta con el desierto circundante y que le ha conferido la denominación de "ciudad-bosque", "ciudad oasis", entre otras referencias que forman parte del patrimonio cultural urbano territorial de Mendoza.

Anchas veredas limitadas por una red de acequias, herencia de un pasado rural, componente del riego destinado a la agricultura y que ahora conforman los circuitos de agua para riego del arbolado. En la estructura urbana hay elementos articuladores, de tipo lineal, como son: las avenidas San Martín y Las Heras, el Ferrocarril General San Martín, ejes que han orientado el crecimiento de la ciudad

2.3. CLIMA

La temperatura máxima absoluta en la provincia alcanza los 42,7° C, la mínima absoluta desciende, en promedio, a 9,2° C y la media anual es de 15,6° C. Las precipitaciones apenas superan los 200 mm. anuales. Predominan los vientos del oeste y suroeste (otoño e invierno) y sur (primavera verano) y en menor medida los del noreste. Los vientos de mayor velocidad son los del noroeste ("zonda"), los cuales acusan las menores frecuencias.

Podemos caracterizar al clima de la ciudad de Mendoza como templado semiárido, con tendencia a cálido. (Sistemas de Estadísticas y de Información para el Desarrollo Municipal)

2.4. RELIEVE

El territorio capitalino se extiende en la unidad geomorfológica del piedemonte, limitada al oeste por la Precordillera y al este por la planicie o llanura. Al norte y al sur continúa el piedemonte, ya que los límites que tiene son puramente administrativos.

Las formas que aparecen actualmente en el piedemonte se han generado como consecuencia de procesos morfogenéticos típicos de zonas áridas y semiáridas. Las condiciones paleo climáticas de estas zonas han variado históricamente entre cálido y árido, hasta frío y húmedo (época glacial).

La ciudad de Mendoza se asienta sobre una zona de contacto entre el piedemonte y la planicie del este. A la altura de la calle Bolougne Sur Mer se produce una ruptura de pendiente del piedemonte con dirección norte sur.

2.5. HIDROGRAFÍA

El territorio que comprende la Capital no cuenta con cursos permanentes de agua. Los "ríos secos" que drenan la zona sólo transportan agua al producirse las fuertes lluvias de verano en la Precordillera y el piedemonte. Estos cursos secos se transforman en poderosos torrentes de agua, conocidos como aluviones, siendo estos un grave problema de la ciudad y sus zonas aledañas por los daños que ocasionan.

Sólo parcialmente se ha mitigado su peligro a través de diques aluvionales (diques Los Papagallos y Frías) que contienen los caudales producto de estas crecidas, retardan su evacuación y van encauzando los mismos para que no ofrezcan mayores peligros, por medio de defensas y canales revestidos de hormigón. (Sistemas de Estadísticas y de Información para el Desarrollo Municipal).

2.6. SUPERFICIE

La extensión de la ciudad es de sólo 10.607 ha. (2016. Dirección de Agrimensura. Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Capital) y ocupa el último lugar por su superficie entre los departamentos de la provincia. Además, es importante destacar que más de la mitad de esta superficie, 6.789 ha, son terrenos del piedemonte. Esta zona es resguardada por el municipio y por la provincia, por lo que presenta muy baja densidad poblacional.

2.7. AMENAZAS NATURALES

Problemática aluvional

El fenómeno aluvional es una problemática de gran importancia en la ciudad. Como se mencionó anteriormente, es generado por las intensas precipitaciones convectivas o de verano, que en unos pocos minutos producen importantes caudales que escurren por la superficie.

Amenaza sísmica

Mendoza es una provincia sísmica por lo que su área metropolitana, integrada entre otros departamentos por Capital, ha presentado históricamente una actividad sísmica frecuente.

Definición de Sismo: Es el proceso físico de liberación instantánea de energía acumulada en el interior de las rocas de la litósfera. La energía deformante acumulada es producto de los esfuerzos tectónicos generados en las partes rígidas de la Tierra. (INPRES. <http://contenidos.inpres.gov.ar>)

2.8. HISTORIA Y PATRIMONIO

Ciudad fundada en el siglo XVI

La Ciudad de Mendoza fue fundada el 2 de marzo de 1561 por Pedro del Castillo bajo el nombre de "Ciudad de Mendoza del Nuevo Valle de La Rioja".

La fundación consistió en un trazado de damero no diferenciado (tipo de planeamiento urbanístico que organiza una ciudad mediante el diseño de sus calles en ángulo recto, creando manzanas –cuadras–rectangulares), con una cuadrícula de 5 x 5 manzanas, y una plaza mayor descentrada.

Ciudad Independiente

El Segundo Triunvirato (1813) decretó que Mendoza, junto con San Juan y San Luis, formarían la Intendencia de Cuyo con cabecera en la Ciudad de Mendoza y compuesta por tres sub-delegaciones o partidos.

Pero luego, el 1 de marzo de 1820, se firmó el acta por la que Mendoza, San Luis y San Juan rompían los vínculos que los unían a la Intendencia de Cuyo adquiriendo soberanía como Estados provinciales independientes.

Un nuevo sistema de acequias y el arbolado público en la Ciudad Nueva

Las acequias habían existido en Mendoza, con la función de transportar agua de los deshielos hasta la región agrícola, desde la época de los primitivos habitantes de la región. Pero la propuesta urbanística para la Ciudad Nueva, posterior al terremoto de 1861, introdujo una importante variante respecto de la ciudad colonial.

Esta innovación fue el replanteo de todo el sistema de riego urbano. Las acequias, que durante el periodo colonial habían tenido un trazado sinuoso e irregular, a partir de 1872 se sistematizan en un tramado paralelo a las calzadas y acompañando el diseño de cuadrícula.

Colateralmente, este sistema de acequias callejeras también servía como evacuador del agua de lluvia, es decir, como desagüe pluvial que suplía el hecho de carecer de otras alternativas de evacuación.

Se planteó en la Nueva Ciudad un sistema de dos acequias paralelas al curso de las calles Oeste - Este. Una de las acequias cumplía la función de proveedora de agua. Y la otra, de colectora de aguas servidas. La fuerte pendiente del terreno, desde el sudoeste hacia el nordeste, donde se había emplazado la población, facilitaba el discurrir del agua por simple declive natural.

A partir de 1885 se comenzó a instalar la red de cañerías de agua corriente. De esta manera, el sistema hídrico urbano comenzó a despegarse de la problemática del agua para consumo.

La plantación de arbolado público surgió de la inquietud de armar un cuadrículado que acompañase el amanzanamiento urbano. Esta propuesta de forestación generó la necesidad de asignar una distancia prudente entre el tronco y la línea de edificación para permitirle al árbol desarrollar su copa. Esto trajo como consecuencia indirecta el ensanchamiento de las veredas.

Tales consideraciones preliminares permiten comprender la razón de la aparición de las acequias callejeras. Su existencia posibilitó que se plantasen árboles en las calles mendocinas, por dos motivos:

- 1) Sin acequias que asegurasen el riego, los árboles callejeros no podrían sobrevivir en un clima semidesértico.
- 2) El nuevo ancho de las calles posibilitaría la aparición de veredas perimetrales donde pudieran desarrollarse las copas de los árboles callejeros que se plantarían.

La forestación callejera, planteada con árboles de hojas caducas y en hileras simétricas, comienza a ser a partir de entonces un componente de la identidad urbana, una característica distintiva de la ciudad contemporánea y un elemento bioclimático, ya que constituye un atemperador de los fuertes calores estivales y conforma verdaderos túneles de sombra que facilitan la circulación y la estancia en las calles y veredas de la ciudad.

Del terremoto de 1861 a la Mendoza Moderna

El terremoto de 1861 destruyó la mayoría de las casas y edificios públicos, acabó con la mitad de la población de la ciudad y sepultó toda una etapa de la Historia de Mendoza. Por esto, las autoridades dispusieron trasladar la ciudad hacia el oeste.

El Paseo Alameda, creado por disposición del Cabildo en 1808 sobrevivió al gran terremoto y se convirtió tanto en centro de las nuevas construcciones como lazo entre la ciudad de las ruinas y la Ciudad Nueva.

El eje dejó de ser la Plaza Pedro del Castillo, para centrarse en la calle San Martín. El diseño de la Ciudad Nueva fue pensado para la evacuación rápida de los habitantes frente a una posible emergencia sísmica. Para ello, se previeron calles anchas con numerosas plazas, una de las cuales abarcaba cuatro manzanas: la actual Plaza Independencia.

Hacia 1863 se realizó una nueva fundación de la ciudad, a instancias del entonces ministro Eusebio Blanco y del agrimensor francés Julio

Ballofet, quien la proyectó bajo los conceptos de orden, higiene, eficiencia y regularidad.

Esta nueva Mendoza presentaba un esquema homogéneo de 8 x 8 manzanas con una plaza central de mayores dimensiones y cuatro plazas equidistantes, que aportaron espacios abiertos en la trama urbana. Estos se vieron completados con la aparición de los Parques del Este, en un claro objetivo de incorporar calidad ambiental.

Asimismo, al diseño de la ciudad se añadió un sistema de riego con acequias revestidas en piedra bola y canales para el sustento del arbolado público. El diseño de calles, bulevar y grandes avenidas de circunvalación compuso una traza jerarquizada para el orden del tránsito y la evacuación ante posibles siniestros.

Allí se desarrollaron las viviendas urbanas llamadas “casa chorizo” con materialidad de adobe o ladrillo y con un lenguaje que sigue el modelo del neo-renacimiento italiano. Mientras que la ciudad decimonónica, amparada por la idea del progreso, se pobló de viviendas y edificios en altura construidos con altas tecnologías.

A finales del siglo XIX, más precisamente en 1884, se plasma el progreso de la mano de la llegada del ferrocarril. Junto a las locomotoras, llegó también una importante cantidad de inmigrantes principalmente de origen Italiano, español, árabe y judío, y con ellos una gran transformación para Mendoza.

El patrimonio cultural de la Estación Mendoza. Ferrocarril Gral. San Martín.

La estación Mendoza del Ferrocarril General San Martín es el conjunto ferroviario más importante del oasis norte de la provincia de Mendoza. Esta estación era la cabecera del ramal Mendoza – Retiro y tenía gran importancia en la conexión interoceánica, del Atlántico al Pacífico, ya que desde allí se comunicaba Argentina con Chile, a través del Trasandino. Para la instalación de la estación y de sus

anexos, el Gobierno de Mendoza había cedido a la Nación un predio ubicado en el noroeste de la "Ciudad Nueva". El conjunto se inauguró el 7 de abril de 1885 con la llegada de las locomotoras "Maipú" y "Paraguay" que transportaba a la comitiva encabezada por el presidente Julio A. Roca. Hacia 1887 el presidente Juárez Celman transfirió por decreto el tramo Villa Mercedes - San Juan, del F.C. Andino, a Juan E. Clark. De este modo se conformó el F.C. Gran Oeste Argentino (F.C.G.O.A.), empresa de capitales ingleses a la que se le quitó la concesión en 1907 para entregársela al F.C. Buenos Aires al Pacífico (BAP). A finales del siglo XIX comenzaron a realizarse las construcciones más emblemáticas del conjunto y que hoy constituyen el patrimonio ferroviario más valioso del predio, comprendido entre las avenidas Juan B. Justo, Las Heras, Perú, Suipacha y Tiburcio Benegas.

Luego de la nacionalización de los ferrocarriles el conjunto pasó en 1949 a la órbita del Ferrocarril Gral. San Martín. Los sectores más relevantes del conjunto, que incluye tanto piezas industriales como forestales de alto valor patrimonial, son:

- a) **La estación de pasajeros situada en Villalonga s/n° y sus anexos.** Mientras la estación cabecera expresaba al academicismo francés (el edificio sufrió un incendio y debe restaurarse), el andén remite al lenguaje de la expresión funcionalistas, con estructuras de montaje en seco, como es el también el caso de la pasarela peatonal y el refugio sobre el andén. Completan esta zona una serie de construcciones y espacios complementarios: bloque de baños, garita de señales, garita de guardabarrera, mesa giratoria y depósitos.
- b) **El edificio de Administración** (Vías y Obras), situado en Perú 1520 esquina Las Heras junto al edificio de Tráfico, ubicado en avenida Las Heras esquina Villalonga. Ambas construcciones fueron resueltas en lenguaje pintoresco inglés, con el tradicional ladrillo a la vista, techos inclinados con cubierta de tejas, galerías con cenefas de madera y típicos goterones.

- c) **El taller de Locomotoras y Galpones**, localizado en el remate de la avenida Roque Sáenz Peña a la altura de Tiburcio Benegas al 1799, con límite al norte dado por la calle Suipacha. Esta zona incluye edificios de administración de los talleres y galpones, entre otros componentes ferroviarios que integran las obras de arte vinculadas al predio. Un conjunto que llegó a tener cerca de 32 hectáreas y que posee además un pulmón verde, con especies ya centenarias que brindan espacios ambientales de alto valor.
- d) **Otros bienes asociados** son el antiguo Club Unión de tenis, el Club San Martín y el estadio Pacífico, el predio de la terminal de troles, las viviendas del personal y el edificio para instructores.

Tanto el predio en su totalidad como los bienes ferroviarios de la Estación del ferrocarril Gral. San Martín, están protegidos por el decreto nacional 1063/82 que resguarda a todas aquellas construcciones del Estado Nacional y por ello deben ser conservadas.

Esto no significa que no puedan intervenir o reutilizarse, sino todo lo contrario. Estos espacios pueden ser susceptibles de refuncionalizaciones, restauraciones o reciclajes; entre otras acciones que los reinserten como bienes de alto valor económico. Además de esta norma a nivel nacional, tres de los edificios (Estación, Vías y Obras y Tráfico) cuentan con una protección municipal, a través de la ordenanza 3037/1991.

En el caso de la normativa nacional, esto implica que las tareas deben contar con la aprobación previa de la autoridad de aplicación respectiva, que es la Comisión de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos, la cual debe autorizar los proyectos. Por ello, todo proyecto que se piense en el predio deberá contemplar de un modo integral, la reutilización de los espacios ferroviarios, y el equilibrio entre las piezas que se incorporen, para que de una forma

contemporánea se plantee una vinculación entre lo antiguo y lo moderno, sin que el conjunto pierda su identidad ferroviaria.

Las propuestas para la intervención del predio deberán contemplar tanto los lineamientos del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH, por sus siglas en inglés) como la normativa de Áreas de Protección [AP] del conjunto elaborada desde la Dirección de Patrimonio Cultural y la respectiva valoración de las piezas arquitectónicas y de los espacios exteriores del conjunto.

Textos: Arq. Graciela Moretti (Dirección de Patrimonio Cultural y Museos, Delegada por Mendoza de la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos)

(*)<http://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>



Ver Anexo D. 12. Fichas Edificios Patrimoniales.Pdf

CONCURSO

03. OBJETIVO DEL CONCURSO

3.1. OBJETIVO GENERAL

El objetivo del **CONCURSO NACIONAL MASTERPLAN E IDEAS MORFOLÓGICAS. DISTRITO SUSTENTABLE. ESTACIÓN MENDOZA** es obtener propuestas de morfología urbana de carácter multidisciplinar, que se resuman en un Máster Plan para la transformación de los terrenos del Ferrocarril en un nuevo Distrito inclusivo y sustentable que interprete un cambio de paradigma en la forma de vivir de los habitantes.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos están centrados en la transformación de este vacío urbano en un nuevo polo administrativo, financiero, comercial y residencial, en donde se puedan desarrollar las siguientes propuestas:

- Ofrecer a la ciudad un nuevo modelo urbano, pensado hacia el futuro, en donde puedan desarrollarse diversas actividades y donde, a partir de criterios de sustentabilidad, se pueda lograr un equilibrio que tenga repercusión ambiental, económica, social y cultural.
- Generar conciencia ambiental, promoviendo una mejor calidad de vida para las personas.

- Revitalizar este sector de la ciudad tanto desde el punto de vista urbanístico como social. Creando una nueva centralidad, articulada y vinculada con el resto de la ciudad.
- Poner en valor el patrimonio cultural, ambiental y arquitectónico, refuncionalizando las naves existentes que de manera progresiva puedan incorporarse con nuevos usos al Distrito Sustentable, pudiendo generar también un polo de atracción turística.
- Se apunta a premiar un conjunto de ideas urbanas que sean factibles, sustentables e innovadoras, prestando especial atención a la identidad urbana de la Ciudad de Mendoza y su paisaje, donde los nuevos gestos proyectuales dejen ver las huellas de su pasado.
- Realización un Máster Plan. Una intervención sobre un vacío urbano ubicado el centro del Departamento Capital, en el que se deberán tener en cuenta diferentes factores:
 - Condiciones y características del entorno mediato.
 - Categoría y valor del terreno a intervenir.
 - Normativa vigente.
 - Oportunidades de crecimiento e integración u otras, que se lograrían al dar una respuesta al sector mencionado

04. ÁREA DE INTERVENCIÓN

4.1. POLIGONO ESTACION CENTRAL

Dentro de la Ciudad de Mendoza, se destaca el sector correspondiente a la Ex Estación Central de Trenes del Ferrocarril General San Martín, Depósitos y Talleres anexos.

La zona de referencia se encuentra delimitada por las Avenidas Juan B. Justo, General Las Heras y Perú, Calles Pellegrini, Tiburcio Benegas, Joaquín V. González y Francisco Moyano, comprende bienes del dominio privado del Estado Nacional Argentino que fueron antiguamente ocupados por las instalaciones del ferrocarril General San Martín.

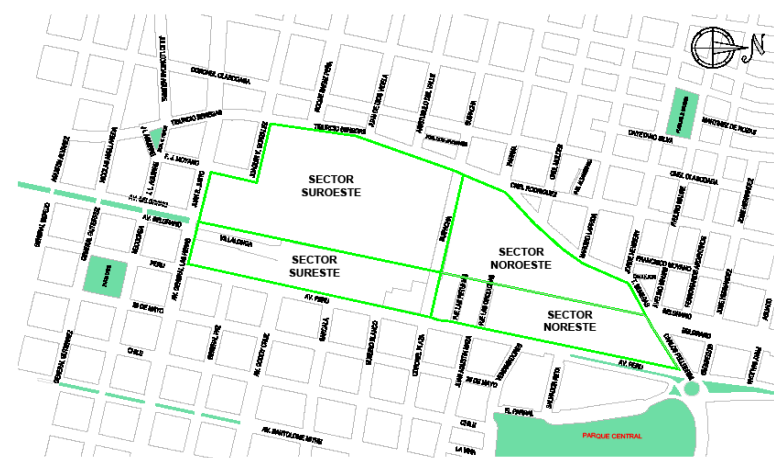
A los efectos de una mejor ubicación y análisis del terreno, se consideran cuatro sectores delimitados por la calle Suipacha y la traza del Metrotranvía Urbano.

A los efectos de una mejor ubicación y análisis del terreno, se consideran cuatro sectores delimitados por la calle Suipacha y la traza del Metrotranvía Urbano.

Ver Anexo D. 6. Metrotranvía Urbano.Pdf

1. **Sector Noroeste:** Se encuentra destinado parcialmente a la localización del proyecto PROCREAR Mendoza, importante desarrollo edilicio, que permitirá consolidar la función residencial de la ciudad. Además de acompañar el eje estratégico de densificación urbana promovido por la comuna.

2. **Sector Nordeste:** Actualmente ocupado por variadas instalaciones: un sector de tejido consolidado que se estructura a partir de calles y parcelas privadas, un sector ocupado por un asentamiento informal denominado B° Malargüe e instalaciones del Club Pacifico.
3. **Sector Suroeste:** En él se encuentran elementos de la infraestructura ferroviaria que ameritan ser incorporados al patrimonio público urbano. Está ocupado en forma parcial por instalaciones pertenecientes al Ministerio de Transporte.
4. **Sector Sureste:** Este sector ha sido objeto de intervenciones parciales ya concretadas y de propuestas de proyectos en curso para la localización de equipamiento urbano de carácter metropolitano por parte del Municipio.



A partir de un Convenio de Comodato entre Nación y Municipio se concretaron, en marzo de 2010, las primeras intervenciones. Estas estuvieron orientadas al el uso del inmueble patrimonial ubicado en la Intersección de Av. Las Heras y Av. Perú.

Las obras comprendieron:

Por un lado, la recuperación de la Calle Villalonga para la localización del Paseo de Artesanos; una propuesta de construcción de puestos de exhibición y venta de artesanías que contribuyó a mejorar las condiciones de trabajo de los emprendedores beneficiados y la calidad del paisaje urbano, convirtiéndolo en una zona de importante significación turística e histórica, colindante al punto de arribo del Metrotranvía.

Se evidencia, luego de las intervenciones realizadas, una franca recuperación de la zona.

Por otra parte, la puesta en valor del edificio patrimonial que alojaba las ex oficinas del Ferrocarril mediante la creación de talleres culturales y espacios para exhibición o conciertos en la vía pública. Lo que lo mantiene en permanente uso incorporando dicha estructura edilicia a la ciudad activa.

Otras intervenciones importantes realizadas en el área:

1. **Parque Central:** realizado a través de un Concurso Nación-Municipalidad de Mendoza.
[Ver Anexo F. 1. Parque Central.Pdf](#)
2. **Nave Cultural:** re funcionalización de naves para uso Cultural. Obra de la Municipalidad de Mendoza.
3. **Procrear:** proyecto llevado a cabo por el gobierno nacional.
[Ver Anexo F. 2. PRO.CRE.AR. Pdf](#)

4. **Nave Universitaria:** refuncionalización de naves para uso cultural. Universidad Nacional de Cuyo.

Parque Central



Nave Cultural



4.1. PREDIO DE INTERVENCIÓN

4.1.2. SITUACIÓN ACTUAL

El sector de interés se ha convertido en una barrera urbana, determinando un crecimiento fragmentado y desarticulado, como consecuencia de cambios estructurales.

Los Terrenos del Ferrocarril General San Martín pueden definirse como cicatrices urbanas que han quedado dentro o envueltas en un tejido urbano que continúa su desarrollo.

Visto desde otra perspectiva, este escenario puede constituir un espacio de oportunidad que, bien aprovechado, ayudará a recomponer y ordenar la ciudad en su conjunto. Es decir, determinadas situaciones de privilegio le confieren un carácter estratégico, que va más allá del terreno que ocupan, e incluso de sus inmediaciones.

Es necesario que se tomen medidas de acción para redefinir y transformar estos terrenos que han quedado en situación de vacíos urbanos, con el objetivo de eliminar esas barreras, conectar la ciudad y proponer una reestructuración capaz de crear nuevos espacios y potenciar nuevas centralidades.

Actualmente, parte del sector ha sido objeto de usurpaciones dando lugar a asentamientos clandestinos y pérdida del patrimonio ferroviario.

Es una zona fuertemente vinculada a la historia de Mendoza por su referencia directa al Ferrocarril y el rol significativo que éste desempeñó en el crecimiento y desarrollo de la ciudad y de la provincia.

Considerando los cambios producidos en el modelo de desarrollo local y en su composición social, resulta necesario producir cambios morfológicos y funcionales en el área que permitan asignarle un carácter identitario que lo vincule a la ciudad actual y al modelo de ciudad deseado.

Las construcciones que se encuentran en los terrenos del Ferrocarril están catalogadas como Patrimonio arquitectónico y cultural, mediante declaratoria por Ordenanza Municipal N° 3037/91 y Leyes Provinciales N° 6034 y 6133

Es necesario tomar medidas de acción para redefinir y transformar estos terrenos, que han quedado en situación de vacíos urbanos, con el objetivo de eliminar esas barreras, conectar la ciudad y proponer una reestructuración capaz de crear nuevos espacios y potenciar nuevas centralidades.

Ver Anexo B. 4. Ordenanza N° 3037/ 91- Patrimonio

Ver Anexo B. 6. Ley N° 6034/ - Patrimonio

Ver Anexo B. 7. Ley N° 6133/ - Patrimonio

La Municipalidad de Mendoza pretende refuncionalizar y poner en valor en el futuro estos edificios, dándole nuevos usos públicos. Es por ello que los PARTICIPANTES, deberán proponer, dentro del marco de concurso de Ideas, alternativas de actividades, uso del entorno inmediato, accesibilidad, estacionamientos y demás ideas que consideren necesarias.

En la actualidad el inmueble correspondiente a las oficinas emplazadas sobre la intersección de Avenida Perú y Av. Las Heras, se encuentra bajo custodia, mantenimiento y guarda de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, quien le ha asignado usos vinculados a las actividades culturales y educativas

Los Sectores 3 y 4 (Sector Suroeste y Sector Sureste) descriptos en el Capítulo 4 Área de Intervención, conforman el Predio específico del presente concurso.

El terreno consta de cinco (5) predios bajo las siguientes Nomenclaturas Catastrales

01.01.06.0018.000001.0000.4
 01.01.06.0018.000002.0000.9
 01.01.06.0018.000003.0000.3
 01.01.06.0018.000017.0000.5
 01.01.06.0018.000018.0000.0

4.1.3. SUPERFICIE

Superficie total según mensura 23,4 ha. 0542,37 m² (en base a última mensura. El valor final resultará de la mensura licitada)

[Ver Anexo C. 4. Plano con superficies.Pdf](#)

[Ver Anexo C. 6. Mensura. Pdf](#)

[Ver Anexo C. 7. Plano Ferrocarril.Pdf](#)

4.1.4. TOPOGRAFÍA

La topografía del terreno señala la pendiente predominante en la provincia, de suroeste hacia noreste, marcando una diferencia de cotas de 11,50 m.

La pendiente oeste-este implica una diferencia de cotas de 7,50 m. con un aterrazamiento en la zona de vías.

La pendiente norte-sur implica una diferencia de cotas de 1,50 m. con pendiente moderada y constante. Cabe señalar que en el límite norte existe una depresión del terreno natural hasta la carpeta asfáltica. La Ciudad de Mendoza se asienta sobre una zona de contacto entre el piedemonte y la planicie del este. El territorio de la ciudad se extiende en la unidad geomorfológica piedemonte, limitada al oeste por la Precordillera y al este por la planicie o llanura; al norte y al sur continúa el piedemonte, ya que los límites que tienen son puramente administrativos.

[Ver Anexo C. 1. Plano de Curvas de Nivel- Dwg](#)

4.1.5. SISMICIDAD

Mendoza es una provincia sísmica y su área metropolitana, integrada entre otros departamentos por Capital, posee históricamente una actividad sísmica frecuente.

El sitio donde se localiza la antigua infraestructura ferroviaria se asienta sobre la primera parte de la planicie. Esta, continúa al piedemonte a partir de la Calle Boulogne Sur Mer, e incluye la traza de una antigua falla geomorfológica que acompaña el recorrido de la Calle Tiburcio Benegas, por lo que registra una marcada pendiente entre su límite oeste y el límite este del total del predio.

El diseño del proyecto deberá responder a los reglamentos vigentes de construcciones sismo resistente.

[Ver Anexo D. 7. Plano fallas sísmicas.Pdf](#)

4.1.6. DRENAJE ALUVIONAL

Deberá tenerse en cuenta, que en la ciudad de Mendoza, las calles se comportan como canales que desaguarán a la red secundaria en caso de aluviones.

El sistema de drenaje pluvial de la ciudad está compuesto por diferentes categorías de colectores: colector primario, colectores secundarios (canales que desaguan al colector principal), Colectores terciarios (calles de la ciudad que desaguan a los canales descriptos como drenaje secundario) y colectores cuaternarios (acequias que se sitúan adyacentes a las calles. (2004. Sustentabilidad hidrológica de urbanizaciones en Piedemonte. INA – CRA)

4.1.7. MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

La zona está integrada al sistema de transporte público existente que además contiene la traza y el parador principal en la ciudad, del sistema del Metrotranvía Urbano, eje lineal de conectividad norte-sur que actualmente planifica su prolongación hacia el Departamento de Las Heras.

La trama vial perimetral definida por la Avenida Perú, calle Tiburcio Benegas en sentido Norte-Sur y Avenidas Juan B. Justo-Las Heras, Suipacha-Coronel Plaza en sentido Este/Oeste ofrecen fluidez al tránsito vehicular en sentido Norte/Sur, pero presenta deficiente conectividad en sentido Oeste/Este, quedando un importante sector de la sexta sección sin continuidad directa con el centro de la ciudad, como del centro hacia el Oeste del Departamento.

La red vial, que estructura el tejido de la ciudad en forma de damero, se encuentra interrumpida por el emplazamiento de la infraestructura ferroviaria.

La zona colinda, además, con un tramo esencial del circuito universitario (vinculación de centros educativos universitarios) del sistema de ciclovías (sistema interdepartamental) que se está desarrollando en la ciudad de Mendoza, y junto con el Metrotranvía representan las modalidades de transporte recientemente incorporadas bajo el criterio de la Movilidad sustentable.

La propuesta deberá incluir el estudio de:

- **Movilidad interior y de borde.**
- **Sentido de circulación de las calles**
- **Peatonales**
- **Ciclovías**
- **Estacionamientos**

[Ver Anexo D. 4. Masterplan Ciclovías.Pdf](#)

[Ver Anexo D.5. Plan Integral de Movilidad Sustentable área Metrop, del Gran Mza 2030. Plan Provincial de Transporte.Pdf](#)

[Ver Anexo D. 6. Metrotranvía Urbano.Pdf](#)

[Ver Anexo D. 10. Flujo vehicular de la zona.Jpg](#)



Metrotranvía Urbano

05. PROGRAMA

Como ya se ha descrito, este concurso de ideas pretende encontrar propuestas que permitan:

- Proyectar una nueva centralidad, un nuevo sector con el modelo de la sustentabilidad y la revalorización histórica.
- Incorporar un sector en donde los usos mixtos promuevan la vida urbana.
- Ampliar los espacios verdes y la forestación para que colaboren en una mejor calidad de vida.
- Se ha estimado lograr una densidad promedio en el sector de 500 habitantes por ha. entre las zonas de mayor y menor densidad del entorno habitado.
- Incorporar usos mixtos: residencial, comercial y cultural. Centros de ferias regionales, distrito de diseño, arte y música, recreativo, nuevas tipologías de viviendas, mixtura de escalas, estacionamientos y otros que puedan proponer los participantes.

06. PREMISAS -ETAPAS

6.1. PREMISAS GENERALES

- Sustentabilidad ambiental, social y económica.
- Reflexión urbana y paisajística
- Ciudad compacta, con carácter metropolitano
- Una nueva **centralidad** con atractores urbanos que contribuyan a descentralizar la ciudad, descongestionando áreas hoy conflictivas. (actividades, diurnas y nocturnas, residencia permanente)
- Transformar una barrera urbana en una oportunidad de conectividad y vinculación con el entorno, relacionando el distrito con el resto de la ciudad y dando respuesta al entorno existente.
- Preservar, recuperar y refuncionalizar áreas y edificios patrimoniales, vías ferroviarias existentes, reconociendo las viejas trazas, la estructura vial, y edilicia ferroviaria, como así también el patrimonio cultural de Mendoza, el árbol y el agua
- Mejorar la movilidad urbana del sector y su accesibilidad.
- Prever estacionamientos para distintos usos.
- Densificar el sector proponiendo usos mixtos, viviendas, sectores de servicio: comercio, hotelería, entretenimiento, cultura, administrativo y financiero, centros de salud, entre otros. Usos mixtos y propuestas innovadoras y no previstas por el Promotor.
- Priorizar e Incorporar nuevos espacios verdes de uso público.
- Preservar la vegetación existente e incrementar la superficie verde
- Conservar y generar conexiones este-oeste (apertura de calle Godoy Cruz) y norte-sur.
- Continuar la traza del metrotranvía urbano (MTM) y ciclovías.
- Tener en cuenta la falla geológica, el desnivel del terreno, la sismicidad, y la prevención aluvional.
- Innovación Empresarial para la creación de hábitat urbano con nuevos modelos de gestión publico-privado.
- Minimizar el impacto provocado por la densidad poblacional del Desarrollo PRO.CRE.AR.
- Desarrollo de técnicas sustentables respecto del diseño y propuesta urbanística.
- Presentación de soluciones de alto impacto y bajo costo.

6.2. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

SERÁ DE LIBRE PROPUESTA

- Prolongación de la traza de la Av. Belgrano.
- Apertura de calles para vinculación con el entorno.
- Propuesta de retiros obligatorios, altura de basamento, altura de torres, perfiles urbanos.
- Propuesta de usos alternativos.
- Estacionamiento: Se podrá tomar como referencia la normativa actual para Capital.
- Alternativas para descongestionar la ciudad a través de medio de transporte público, como el Metrotranvía (MTM) y medios de transporte privado como bicicletas (ciclovías).

SERÁ DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

- La integración y articulación del proyecto al área metropolitana son puntos importantes, por lo que deberá tenerse en cuenta el eje lineal de conectividad norte-sur y este-oeste.
- Apertura de calle Godoy Cruz y su prolongación por calle Sáez Peña.
- Alterativa de circulación norte-sur que permitiría descongestionar la calle Tiburcio Benegas cuando reciba el impacto del flujo vehicular incrementado por el aumento de densidad poblacional que traerá el proyecto PRO.CRE.AR.
- Preservación del Patrimonio Arquitectónico, urbano, forestal y ferroviario.
- Preservación de la traza parador principal del Metrotranvía.
- Respetar el desnivel del terreno, pendiente y falla.
- Propuesta de solución aluvional.
- Respeto e integración con el entorno existente.

6.3. INDICADORES URBANOS DE REFERENCIA

Se toman como guía las Ordenanzas N° 3888/15 Normativa Edilicia y Ordenanza N° 3866/14 Usos de Suelo de la Ciudad de Mendoza.

CARÁCTER URBANÍSTICO DEL SECTOR A INTERVENIR:

Se trata de una zona de terrenos fiscales en desuso destinada a la incorporación al tejido urbano, por reconversión del destino original. Por su ubicación, jerarquía del espacio público y disponibilidad de tierra vacante con buena accesibilidad y conexiones puede admitir equipamiento de carácter urbano, metropolitano y regional.

Convive con una zona caracterizada como sector urbano histórico con edificios y/o espacios considerados de valor patrimonial, arquitectónico, simbólico o ambiental.

USOS DEL SUELO

Usos mixtos: comercial, institucional, administrativo, residencial multifamiliar. Conviviendo la residencia con los servicios y el equipamiento a escala urbana y metropolitana.

DENSIDAD DE POBLACIÓN

La densidad poblacional esperada es de 500 hab/ha, sobre el espacio construible.

OCUPACIÓN DEL SUELO Y EDIFICACIÓN (SUPERFICIE EXISTENTE A CONSERVAR + SUP DE CIRCULACIONES)

- Superficie total del predio: 23 ha 0542.37 m² = 230542 m²
- Superficie destinada a circulación (20%) = 46.108,4 m²
- Superficie naves patrimoniales a conservar = 23.685,67 m²
- Superficie de edif. patrimoniales a conservar = 2.031,81 m²

Superficie Total = 71.825,88 m²

OCUPACIÓN DEL SUELO Y EDIFICACIÓN (SUPERFICIE ESPACIOS VERDES Y SUPERFICIE A CONSTRUIR)

Sup. disponible = 230.542 m² - 71.825,88 m² = 158.716,12 m²

- Superficie destinada a espacios verdes (50%) = 79.358,06 m²
- Superficie destinada a construir (50%) = 79.358,06 m²

FOS. ÍNDICES DE CONSTRUCCIÓN

FOS máx. = 0.45 35.711,12 m²

(FOS: porcentaje de la superficie útil de parcela que se puede ocupar; el resto será destinado a espacio libre)

6.4. ETAPAS

Los Participantes deberán plantear un mínimo de cuatro (4) etapas para el desarrollo de los proyectos y obras, de modo que la propuesta sea factible de realización.

Deberá tenerse en cuenta para la última etapa, el desarrollo del sector en donde se encuentran las Naves del Ferrocarril ya que estas aún están en funcionamiento.

SECTOR PRIVADO ATRACTORES URBANOS

VIVIENDAS
OFICINAS
COMERCIOS
ESTACIONAMIENTOS
OTROS USOS
ESPACIOS VERDES

VITALIDAD
ECONÓMICA

SECTOR PÚBLICO ATRACTORES URBANOS

ESPACIOS VERDES
ESPACIOS PÚBLICOS CUBIERTOS
PRESERVACION Y PUESTA
EN VALOR
DEL
PATRIMONIO

HABITABILIDAD
PARTICIPACIÓN DEMOCRÁTICA



6.5. CONCEPTOS DE URBANISMO SUSTENTABLE

Cuando hacemos referencia a lo sustentable, aplicable a cualquier disciplina o concepto, nos referimos al equilibrio en la ponderación de tres variables que se complementan y se interrelacionan; estas son: el ambiente, los recursos económicos y el factor social.

Cuando hablamos Urbanismo Sustentable, estos tres aspectos deberán implementarse para que el desarrollo que se propone no comprometa los recursos de las generaciones futuras.

Sustentabilidad ambiental: El urbanismo ha de provocar la menor alteración del ecosistema en el que se inserta, causar el menor impacto posible sobre el medio ambiente y el territorio, consumir la menor cantidad de recursos y energía y generar la menor cantidad posible de residuos y emisiones.

Sustentabilidad económica: El proyecto ha de ser económicamente viable para no comprometer más recursos económicos que los estrictamente necesarios, puesto que éstos son siempre limitados, y las necesidades de la sociedad siempre superiores a los recursos disponibles.

Sustentabilidad social: Se exigirá de cualquier proyecto urbano denominado sostenible que responda a las demandas sociales de su entorno, mejorando la calidad de vida de la población y asegurando la participación ciudadana en el diseño del proyecto.

El urbanismo sustentable o desarrollo urbano sustentable: tiene como objetivo generar un entorno urbano que no atente contra el medio ambiente, y que proporcione recursos urbanísticos suficientes para garantizar que el sitio a intervenir se transforme en un lugar que ofrezca mejor calidad de vida a sus habitantes. En este sentido, el urbanismo sustentable, establece principios básicos tales como:

- Peatonalización de las ciudades.
- Conectividad urbana.
- Respuesta al paisaje natural y cultural.
- Diversidad en el uso del suelo.
- Diversidad en materia de vivienda.
- Calidad en arquitectura y diseño urbano bioclimático.
- Incremento de la densidad urbana.
- Transporte inteligente.
- Minimización de los tiempos de traslado.
- Cubiertas verdes y promoción de huertas urbanas
- Energías limpias.
- Tratamiento de residuos, separación y reciclaje
- Promoción de una alimentación y vida saludable.
- Mano de obra local.

07. ENTREGA

ENTREGA DIGITAL

Se entregarán un máximo de 3 láminas en tamaño A1 en formato horizontal, según la base que figura en el anexo como Lámina tipo, con su correspondiente rótulo. Se presentará en pdf. con un tamaño final en cmyk de 120 dpi con una compresión del 90 de resolución.

Tanto los elementos constitutivos de la entrega como su distribución en las láminas son libres y quedan a criterio de los PARTICIPANTES. Deberán tener en cuenta que se espera un entendimiento general de la propuesta, mostrando respuesta a las premisas del PROMOTOR.

Deberán mostrar: integración con el entorno, incorporación de las ideas sustentables, etapas, perfiles urbanos sugeridos, alturas, usos, arbolado, usos del suelo, movilidad y todos los elementos que consideren necesario para la mejor comprensión de la propuesta.

Como elemento opcional, además de las láminas, podrá presentarse una pieza audiovisual con el recorrido por el Distrito diseñado.

MEMORIA DESCRIPTIVA

Se deberá presentar una memoria descriptiva de la propuesta realizada, indicando la idea integradora y conceptual del área a intervenir en formato pdf. Tamaño A4. Esta no deberá superar las ocho (8) carillas. Podrá incluir gráficos o esquemas que complementen la propuesta, con las innovaciones tecnológicas, en edificación y en infraestructuras urbanas.

Se añadirá un cómputo de superficies que incluya porcentajes de superficies existentes y nuevas. Cubierta, descubierta, semicubierta, libre, cocheras, de uso público y privado, y un detalle de usos propuestos con sus superficies

MODELO DE EQUILIBRIO SUSTENTABLE

Como parte de la memoria se solicita desarrollar una explicación del modelo de Gestión Público-Privado de sustentabilidad económica integrando las variables para lograr el equilibrio según las premisas correspondientes.

08. INFORMES, ESTUDIOS, LECTURAS Y SITIOS WEB

Política ambiental Nacional Ley 25675. Sancionada en 2002

Abraham E, José Abad, Bernardo Lora Borrero, Mario Salomón, Carlos Sánchez y Darío Soria. *Caracterización y Valoración hidrológica de la Cuenca del Río Mendoza mediante elaboración de modelo conceptual de evaluación*. Mendoza, Argentina.

A. Álvarez, M. Cortellezzi, N. Karake. (1997) *Geografía de Mendoza. Los departamentos de Mendoza y la organización espacial*. Mendoza, Argentina. Diario Los Andes.

Ciudad de Mendoza. Mendoza, (1991-2012) *Sistemas de Estadísticas y de Información para el Desarrollo Municipal*. Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas. Ministerio de Agroindustria y Tecnología. Gobierno de Mendoza. Mendoza.

2015. Dirección de Planificación Urbanística. Secretaría de Infraestructura. Municipalidad de Capital. Mendoza

2016. Planificación Urbanística. Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Capital. Mendoza

2016. Agrimensura. Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Capital. Mendoza

2016. Departamento de Ingeniería. Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Capital. Mendoza

2016. Departamento de Arquitectura. Subsecretaría de Desarrollo Urbano. Municipalidad de Capital. Mendoza

2016. Secretaría de Servicios Público. Transporte. Plan Integral de Movilidad Sustentable Área Metropolitana del Gran Mendoza 2030.

2016. Secretaría de Cultura de la Provincia. Dirección de Patrimonio. Informe de Patrimonio.

(INPRES. <http://contenidos.inpres.gov.ar>).

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/79980/norma.htm>

Lacoste, Pablo. (1997). *Historia y perspectivas. Aporte para el estudio de una ciudad fundada en 1561*. Diario UNO. Universidad de Congreso. Mendoza.

Informes de Forestación

Richard Rogers, *Ciudades para un pequeño planeta*.

Rubén Pesci. *Del Titanic al Velero*

REGLAMENTO

09. REGLAMENTO DELCONCURSO

9.1. LLAMADO A CONCURSO

La Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, en adelante "**EL PROMOTOR**", ha encomendado, conforme al convenio particular suscripto oportunamente con el Colegio de Arquitectos de Mendoza (CAMZA), en adelante "**EL ORGANIZADOR**", la organización del presente Concurso Nacional Máster Plan e Ideas Morfológicas, Distrito Sustentable, Estación Mendoza, Ciudad de Mendoza.

Se ponen en consideración los ejes estratégicos municipales que orientan el crecimiento y desarrollo urbano de la Ciudad como centro polifuncional de su área metropolitana y que son instrumentados a través de la normativa edilicia vigente.

Por sobre todo lo expuesto, la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, ve en esta cicatriz una posibilidad de generar un **Distrito Sustentable**, que se desarrolle priorizando estos principios, poniendo sobre todo énfasis en la calidad de vida de las personas, en la calidad ambiental y pensando en el hoy y en las generaciones futuras.

El Concurso se regirá por el presente reglamento, programa y anexos, llamados en adelante "BASES", las que tendrán carácter contractual entre EL PROMOTOR, EL ORGANIZADOR y los

9.2. BASE

participantes del presente Concurso, en adelante llamados "LOS PARTICIPANTES".

Estas BASES se ajustan, en general, al Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA), aplicable al Concurso en razón de la actividad profesional que nuclea a las Entidades Organizadoras y LOS PARTICIPANTES. A los efectos interpretativos, deberá tenerse presente que en cualquier cuestión que se suscite con motivo de la aplicación de las normas antes mencionadas se dilucidará de acuerdo al siguiente orden de prelación:

- a) Las BASES, REGLAMENTO, PROGRAMA Y ANEXOS, se encuentran disponibles en formato digital en <http://www.camza.org.ar/estación-mendoza> y en <http://www.fadea.org.ar/novedades.php?idseccion=4>;
- b) las consultas y respuestas que se cursan en el proceso del mismo;
- c) el Reglamento de Concursos de FADEA (en adelante llamado "RC"), y aplicará al Concurso en tanto y en cuanto no contradiga las disposiciones específicas contenidas en las Bases

9.3. CARÁCTER

El presente Concurso de ideas es de Carácter Nacional a una sola prueba y queda abierto a partir del día 21 de Diciembre de 2016.

9.4. PARTICIPANTES

9.4.1. OBLIGACIONES DE LOS PARTICIPANTES

El hecho de intervenir en este concurso implica el reconocimiento y aceptación de todas las disposiciones de sus BASES y las del Reglamento de Concursos de la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA)

9.4.2. INSCRIPCIÓN EN EL CONCURSO Y COMPRA DE BASES

La inscripción en el Concurso y adquisición de las BASES (que se debe realizar hasta tres (3) días antes del cierre del mismo) deberá realizarse en forma electrónica, sin acreditar la identidad real de LOS PARTICIPANTES. Para inscribirse deberán seguir los siguientes pasos:

Primer paso:

Deberá acceder al sitio <http://www.camza.org.ar/estacion-mendoza/>, seleccionar el tipo de evento que se desea pagar y el sistema emitirá un boleto en forma automática con el vencimiento del boleto de pago y el importe. Al confirmar el mismo, el boleto de pago emitido será sin nombre. Este boleto ingresará por la recaudación normal, con código de barras, y se podrá pagar en los agentes recaudadores que el Colegio de Arquitectos de Mendoza tiene contratados y que figuran en el mismo boleto.

No podrán reimprimirse. Por cualquier motivo que no se imprima o no se pueda abonar se podrá generar un nuevo boleto. El monto a depositar es de pesos cuatrocientos (\$ 400).

Segundo paso:

Comunicar el pago a EL ORGANIZADOR: Colegio de Arquitectos de Mendoza, Mitre 617 1 piso CP M5500 Mendoza.Tel. 0261 423 0568, preferentemente por correo electrónico a estacionmendoza@camza.org.ar, indicando en el asunto "Concurso Nacional Máster Plan e Ideas Morfológicas, Distrito Sustentable, Estación Mendoza, Ciudad de Mendoza". Indicar el número de boleto o enviar adjunto una imagen del mismo o archivo electrónico del comprobante del pago realizado.

En el momento de adquirir las bases, el participante indicará un correo electrónico con **nombre de fantasía único para este Concurso**, distinto al de los concursantes al cual se remitirá la confirmación de pago y las circulares que emita la Asesoría.

También identificarán **otro nombre** de fantasía las láminas y memoria descriptas en el punto 7. ENTREGA.

Tercer paso:

Una vez acreditado el pago, el participante recibirá un mail con la "clave" correspondiente para poder acceder a subir el material requerido en las Bases a la plataforma del sitio www.camza.org.ar/estacion-mendoza/, que estará disponible dentro del plazo especificado en el Cronograma.

El mail con el envío de la recepción del pago y clave, será considerado como constancia de inscripción.

9.4.3. DECLARACIÓN JURADA

Posteriormente a la subida al sitio web del material requerido en las Bases, deberá enviar la Declaración Jurada cuyo modelo se encuentra en el Anexo A, que hará referencia a la identificación de los concursantes, de acuerdo lo establece el punto 9.4.6 de estas BASES.

9.4.4. CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR los PARTICIPANTES

Para participar en este concurso se requiere ser Arquitecto, con título expedido o revalidado por Universidad Nacional o de Universidades Privadas debidamente reconocidas, estar matriculado y habilitado para el ejercicio de la profesión en el Colegio o entidad de arquitectos respectiva adherida a F.A.D.E.A. En caso de que se presentaran equipos compuestos multidisciplinariamente, es necesario y suficiente que el/los miembro/s arquitecto/s titular/s cumplan con este requisito. Podrán figurar como coautores de la propuesta o como colaboradores según sea el caso.

No podrán presentarse al concurso las siguientes personas:

- Personas que formen parte del gobierno o de la administración de EL PROMOTOR.
- Quienes tuvieren vinculación profesional con alguno de los Asesores o hubieren intervenido en forma directa en la confección de estas Bases, o del programa de necesidades.
- Los integrantes del Consejo Ejecutivo y las autoridades de las Regionales de EL ORGANIZADOR (CAMZA).
- Todos aquéllos que hayan tenido acceso a las Bases con anterioridad a la Convocatoria a participar en el presente Concurso.
- Quien se halle inhabilitado para el ejercicio de la profesión de Arquitecto o no esté matriculado y habilitado por los Organismos correspondientes en cualquiera de las Jurisdicciones de la República Argentina, conforme a lo establecido en el Reglamento de Concursos de FADEA.

- El participante que fuese socio, colaborador o empleador de algún miembro del Colegio de Jurados, deberá dirigirse a éste con anterioridad a la presentación de los trabajos, para comunicarle su participación en el concurso. En tal caso, el miembro del Colegio de Jurados involucrado deberá excusarse de participar en el sorteo o elección correspondiente. (Art.15 RC FADEA).

9.4.5. RECLAMO DE LOS PARTICIPANTES

Ningún participante podrá reclamar ante EL PROMOTOR O EL ORGANIZADOR, ni recurrir a propaganda alguna que trate de desvirtuar el fallo o desprestigiar a los miembros del Jurado, a la Asesoría o a los demás PARTICIPANTES. Quienes transgredieren lo establecido, serán pasibles de las sanciones que correspondan, previa intervención del Tribunal de Ética del Colegio respectivo.

9.4.6. DECLARACIÓN DE LOS PARTICIPANTES

Cada participante deberá declarar por escrito y bajo su firma que las ideas presentadas son su obra personal, concebidas por él y dibujadas bajo su inmediata dirección, de acuerdo con el formulario que se acompaña en el ANEXO "A". En el mismo podrá mencionar los autores y/o colaboradores que reúnan las condiciones establecidas en el 9.4.4., pero EL PROMOTOR sólo contrae las obligaciones emergentes del Concurso con el profesional o profesionales arquitectos autores del trabajo premiado, considerándose la mención de los demás a título informativo.

9.4.7. ANONIMATO

Los participantes no podrán revelar la identidad de su trabajo ni mantener comunicaciones referentes al Concurso ya sea con miembros del Jurado o con EL PROMOTOR, salvo en la forma en que se establece en el punto 9.4.2 de estas Bases (Art. 50 RC).

9.4.8. IDENTIFICACIÓN:

La Declaración Jurada a la que se hace referencia en el punto 9.4.6 deberá ser remitida hasta las 15:00 hs. Del día de cierre del Concurso por **correo certificado** a la dirección del Colegio de Arquitectos de Mendoza, Mitre 617, 1er piso, CP 5500, Mendoza. en un sobre cerrado (sobre 1) sin identificación, dirigido a ASESORIA CONCURSO NACIONAL DE IDEAS DISTRITOSUSTENTABLE.

Se enviará un sobre A4 papel madera (sobre 1) que en su interior contendrá un sobre blanco (sobre 2) que sólo tendrá escrito por fuera el nombre del arquitecto votado para integrar el jurado, o el escrito: voto en blanco.

Este sobre a su vez contendrá un sobre blanco cerrado y lacrado (sobre 3) en cuyo interior se colocará la declaración jurada, y por fuera sólo tendrá el nombre de fantasía utilizada en las láminas de la entrega virtual. La declaración jurada deberá ser completada a puño y letra con sus respectivas firmas originales según el modelo del ANEXO A. Declaración jurada.

Si el participante desea que su nombre figure junto al trabajo en la exposición a realizarse posteriormente al fallo del Jurado, aunque no hubiese recibido premio o mención, deberá declarar adicionalmente en la parte exterior del sobre blanco: **“El Jurado está autorizado a abrir el sobre para que nombre del autor o autores figuren en la exposición de los trabajos”**. Sin esta declaración los trabajos no premiados guardarán anonimato.

9.5. ASESORÍA Y COORDINACIÓN

Las Asesoras designadas para este concurso son:

ARQUITECTA **MARÍA ÁNGELA GATTI** (Por la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza).

ARQUITECTA **NURIT SCHMULEVICH** (Por el Colegio de Arquitectos de Mendoza).

Coordinador designado para este concurso:

ARQUITECTO **PABLO PITHOD** (Por el Colegio de Arquitectos de Mendoza).

9.5.1. DEBERES DE LOS ASESORES:

Redactar las Bases de acuerdo con las expectativas expresadas por EL PROMOTOR, las disposiciones pertinentes del Reglamento de Concursos de FADEA, con las leyes y ordenanzas vigentes.

Hacer aprobar las BASES por EL PROMOTOR y EL ORGANIZADOR.

Organizar el llamado a Concurso y remitir a todas las Entidades Federadas un juego de Bases y sus Anexos en forma digital.

Evacuar periódicamente, con el procedimiento que establezca en las BASES, las consultas o aclaraciones que los participantes les formulen en forma anónima.

Notificar con la anterioridad necesaria a los miembros del Colegio de Jurados de la realización y cronograma correspondiente del Concurso, solicitando de los mismos su conformidad para ser incluidos en la selección y sorteos correspondientes.

Dirigir un informe especial al Colegio, con anticipación a la fecha de clausura del Concurso, donde consten las consultas recibidas y sus respuestas.

Recibir los trabajos en los lugares y fecha indicados (según metodología definida), preparando la clave correspondiente para mantener el anonimato de los participantes. Solicitar a la Entidades la remisión de la lista actualizada de su Cuerpo de Jurados y con ella elaborar una nómina para la elección o sorteo de los Jurados. Luego remitir a F.A.D.E.A. los nombres de los Jurados electos o sorteados.

El operador enviará los trabajos subidos a la plataforma y un informe con los inscriptos que no subieron el material, a la Secretaría Técnica del Colegio de Arquitectos de Mendoza, la que convocará a la Asesoría a la sede del Colegio para redactar un informe dando cuenta de los trabajos recibidos y de los observados o rechazados, dejando constancia de los dibujos, fotografías u otros elementos que hubieren observado por estar fuera de lo establecido en las Bases.

Convocar a reunión del Jurado y entregarle los trabajos y el informe a que alude el inciso anterior y asistir a las reuniones del Jurado a título informativo y sin facultades para emitir opinión sobre la calidad de los trabajos.

Recibir del Colegio de Arquitectos de Mendoza, los sobres con las declaraciones juradas -ver punto 9.4.6.- controlar que los mismos cumplan con los requisitos de las Bases, y en su defecto informar al Jurado para que seleccione un nuevo ganador o declare desierto ese premio o mención.

Suscribir conjuntamente con el Jurado el Acta del Fallo y comunicar el resultado a EL PROMOTOR, a F.A.D.E.A, al ORGANIZADOR, para su difusión. En caso de falsedad o incumplimiento de algún requisito por parte de algún ganador, informar a los Tribunales de Ética respectivos, para que tomen las medidas que correspondiesen.

9.5.3. CONSULTAS A LOS ASESORES

Los Asesores contestarán las consultas que les sean formuladas en según el siguiente cronograma:

Consultas recibidas hasta el 15-01-17 se contestaran el 22-01-17

Consultas recibidas hasta el 02-02-17 se contestaran el 09-02-17

Estas respuestas serán comunicadas a todos los participantes inscriptos en forma breve y clara. Serán enviadas a los respectivos correos electrónicos según se indica en el punto 9.4.1.

9.5.4. FORMULACIÓN DE LAS CONSULTAS

Se referirán a puntos concretos de las BASES, deben estar expresadas en forma breve y clara; estarán dirigidas a “Sres. Asesores del Concurso Nacional de Ideas, Distrito sustentable, Estación Mendoza, Ciudad de Mendoza”, al domicilio Mitre 617, 1er piso, CP. 5500 Mendoza, o al correo electrónico **estacionmendoza@camza.org.ar**. En este caso se debe usar la dirección de correo electrónico que no revele la identidad del participante, como se indica en el punto 9.4.2.

9.5.5. INFORMES DE LOS ASESORES

Los informes que emita la Asesoría (que estarán refrendados por los Asesores) pasarán a formar parte de las Bases y serán entregados al Jurado en el momento de su constitución.

9.6. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

Cada participante podrá presentar más de un trabajo completo separadamente, no admitiéndose variantes de una misma propuesta.

9.6.1. EXCLUSIÓN DEL CONCURSO

No serán aceptados los trabajos que no fueren entregados dentro del plazo fijado, o que contuvieran una indicación que permita determinar la identidad del participante. Los trabajos que por exceso o defecto no respeten las normas de presentación, que se establecen en el punto 8 de estas BASES, serán observados por los Asesores, señalando los elementos en exceso o defecto; siendo facultad del Jurado su aceptación o declaración fuera del Concurso.

9.7. RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS

9.7.1. FECHA DE ENTREGA

Los trabajos serán recibidos por la Asesoría el día 03 de marzo de 2017, hasta las 19.00 hs. a través del sitio web: www.camza.org.ar/estación-mendoza/

9.7.2. RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Para la Entrega del trabajo se seguirán las instrucciones que se indicaron en el punto 9.4.2. referidas a la inscripción y compra de la Bases; además seguir el siguiente instructivo:

Ingresar al sitio www.camza.org/estaciónmendoza/trabajosa través del link por que se recibe el mail de activación hasta las 19.00 hs.

del día 03 de marzo de 2017. El sitio de subida se habilitará tres (3) días antes al cierre del concurso.

Con el sobre de la Declaración Jurada el participante votará el Jurado por LOS PARTICIPANTES. El listado cargado en el sistema estará compuesto por los miembros del Cuerpo de Jurados Nacional de F.A.D.E.A (Federación Argentina de Entidades de Arquitectos), que no estén inhibidos de participar como tales y que hayan aceptado participar del sorteo (Cap. VIII, Art. 29 y 30; RC FADEA). Está nómina deberá figurar en el último informe de la Asesoría. Se admitirá el voto en blanco como lo explica el punto 9.4.8

Las láminas que integren la presentación deberán ser subidas en archivos tamaño A1 en formato pdf. para impresión, no mayor a 5 MB por cada una de las láminas. **Ninguno de los elementos debe contener identificación alguna (por ej. N° de inscripción o clave de acceso)**

9.7.3. ACTA DE RECEPCIÓN

Vencido el plazo estipulado en las Bases la Asesoría, o quien ésta indique, procederá a labrar un Acta de Recepción, en la que deberá indicarse la cantidad de trabajos recibidos, los elementos de que consta cada uno y los votos emitidos por los participantes para elegir el miembro que los representará en el Jurado. El Acta de Recepción deberá suscribirse aun cuando no se haya presentado trabajo alguno.

9.8. JURADO

Inmediatamente de labrada el Acta de Recepción, la Asesoría verificará el número de sufragios emitidos por cada uno de los candidatos votados para integrar el Jurado en representación de los concursantes.

9.8.1. COMPOSICIÓN DEL JURADO:

El Jurado del presente Concurso será seleccionado por las autoridades del Colegio de Arquitectos de Mendoza, de acuerdo a las disposiciones del Reglamento de F.A.D.E.A.; por la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza y las demás instituciones que enviarán representantes. El Jurado estará compuesto por 5 (cinco) profesionales, los cuales representarán a las diversas instituciones de la siguiente manera:

Jurados por la Municipalidad de La Ciudad de Mendoza 02

Jurado por CAM (Colegio de Arquitectos de Mendoza) 01

Jurado designado por FADEA (por sorteo) 01

Jurado Arquitecto elegido por los Participantes (lista FADEA) 01

9.8.2. FUNCIONAMIENTO DEL JURADO

El Presidente del Jurado será elegido mediante el voto directo de sus miembros, por simple mayoría.

Los jurados serán nominativos e inamovibles desde la constitución del Jurado hasta la emisión del fallo.

El Jurado funcionará con un quórum constituido por la mayoría simple de sus miembros. Al proceder al otorgamiento de los premios, el fallo del Jurado se realizará de acuerdo con el voto directo de sus miembros. Si existiera caso de empate entre dos o más trabajos premiados, el Presidente del Jurado, poseerá doble voto.

9.8.3. DEBERES Y ATRIBUCIONES DEL JURADO:

Son deberes y atribuciones del Jurado (Art. 31 R.C. FADEA):

Aceptar las condiciones de este Reglamento y de las BASES y Programa del Concurso.

Recibir de la Asesoría los trabajos y su informe.

Estudiar en reunión plenaria las BASES, Programa, Consultas, Respuestas y Aclaraciones.

Dictar las normas a que se ajustará su tarea, de manera que se asegure una valoración de todos los trabajos y de acuerdo a lo que establecen las BASES.

Visitar obligatoriamente el terreno o sitio donde se realizará la obra motivo del Concurso o el entorno del mismo y sus imágenes si este no fuera accesible.

Declarar fuera del Concurso los trabajos que no hayan respetado las condiciones obligatorias de las BASES y Programa y los no admitidos de acuerdo con lo establecido en el punto 9.6.1

Es obligación del Jurado, respetar el cumplimiento de las disposiciones obligatorias contenidas en las BASES.

Adjudicar los premios y demás distinciones previstas en estas Bases.

Otorgar, además de los premios establecidos, las menciones honoríficas cuando lo considere conveniente.

Formular el juicio crítico de todos los trabajos premiados y de aquellos que a su juicio así lo merecieren.

Labrar un acta en que se deje constancia del resultado del Concurso, explicando ampliamente los fundamentos.

9.8.4. CONVOCATORIA Y SEDE DEL JURADO

Dentro de las 24 horas a partir de la recepción de todos los trabajos por la Asesoría, el Jurado será convocado por la misma para sesionar en la Sede del CAMZA, Regional Centro, en Mendoza Capital.

9.8.5. INFORME DE LA ASESORÍA

En la primera reunión del Jurado, éste recibirá de la Asesoría un informe sobre el cumplimiento de las normas de los puntos 7 y 9 por LOS PARTICIPANTES, fundamentando las observaciones e ilustrando al Jurado sobre las características del Concurso. La Asesoría estará a disposición del Jurado durante el desarrollo de su trabajo, para efectuar las aclaraciones necesarias.

9.8.6. PLAZO PARA LA ACTUACIÓN DEL JURADO

El Jurado deberá emitir su fallo **el día 17 de marzo de 2017**. Por razones debidamente fundadas, podrá solicitar AL ORGANIZADOR y AL PROMOTOR la ampliación del plazo para emitir el fallo, con intervención de la Asesoría.

9.8.7. ASESORES DEL JURADO

El Jurado está facultado para recabar los asesoramientos técnicos que considere convenientes (por ejemplo: urbanísticos, paisajísticos, viales, estructurales, económicos, sociales), sin que ello implique delegar funciones. Si esto significase un gasto, éste estará a cargo de EL PROMOTOR. Las personas convocadas deberán declarar por escrito, y bajo declaración jurada, que no han asesorado a ningún participante del Concurso (Art. 15 R.C. FADEA).

9.8.9. PREMIOS DESIERTOS

Para declarar desierto cualquiera de los premios del concurso deberán fundamentarse ampliamente los graves motivos que determinen tal medida.

9.8.10. APERTURA DE SOBRES

Una vez expedido el Jurado, la Asesoría abrirá las declaraciones juradas recibidas, controlando que los seleccionados cumplan con los requisitos exigidos por estas BASES y registrará el nombre de los respectivos profesionales. La apertura de los sobres se realizará ante la presencia del Jurado y de representantes de EL PROMOTOR y del ORGANIZADOR.

9.8.11. FALSA DECLARACIÓN

Si no se remitiera la declaración jurada dispuesta en el punto 9.4.6 o enviara una falsa declaración, el trabajo será declarado fuera de concurso. En tal caso, el Jurado está facultado para proceder una nueva adjudicación, conservando el orden establecido.

9.8.12. ACTA FINAL

Se labrará, en el acto de apertura del sobre, un Acta Final ante Escribano Público donde constará el nombre de los autores de los trabajos premiados.

Una vez producido el fallo del Jurado, EL PROMOTOR notificará fehacientemente a los concursantes, considerándose ésta, la comunicación oficial del fallo. Asimismo EL PROMOTOR emitirán un comunicado de prensa. El fallo del jurado será inapelable e irrevocable.

10. RETRIBUCIONES

Se establecen los siguientes premios:

- 1 **PREMIO \$ 250.000.-** (pesos doscientos cincuenta mil) y Diploma
 - 2 **PREMIO \$ 135.000.-** (pesos ciento treinta y cinco mil) y Diploma
 - 3 **PREMIO \$ 75.000.-** (pesos setenta y cinco mil) y Diploma
- 1ª y 2ª MENCIÓN Diploma**

Las retribuciones correspondientes al Colegio de Arquitectos de Mendoza, a los miembros de la Asesoría y a los miembros del Jurado se efectuarán de acuerdo a las condiciones establecidas en el convenio celebrado entre EL PROMOTOR y EL ORGANIZADOR.

Los premios y honorarios del Jurado serán abonados por EL ORGANIZADOR dentro de los treinta días corridos de haberle notificado el Colegio el resultado del Concurso, o en el momento de realizarse la entrega de los premios.

10.1 OBLIGACIONES DEL PROMOTOR

PROPIEDAD INTELECTUAL: El Máster Plan ganador, clasificado en primer lugar (1er Premio) pasa a ser propiedad de EL PROMOTOR (Municipalidad de la Ciudad de Mendoza) de forma automática con el Acta del fallo del Jurado. La propuesta clasificada en primer lugar tendrá carácter no vinculante. EL PROMOTOR realizará los actos administrativos necesarios para reglamentar el espacio de intervención, basado en los conceptos e ideas de la propuesta premiada a fin de que EL PROMOTOR Y EL ORGANIZADOR, puedan elaborar las bases para un futuro llamado a CONCURSO de anteproyecto integral de Máster Plan, anteproyectos parciales, o bien avanzar hacia un anteproyecto con los cuerpos técnicos según el Municipio lo considere necesario. El Municipio tendrá derecho a realizar ajustes a la propuesta ganadora que mejoren la propuesta original. Los profesionales ganadores podrán ser contratados para avanzar en las etapas siguientes de anteproyecto si EL PROMOTOR lo considera necesario.

DERECHO DE REPETICIÓN

El anteproyecto clasificado en primer lugar no podrá ser adaptado ni replicado por EL PROMOTOR para ser utilizado con otro fin o ubicación, conforme a las garantías previstas por las leyes y reglamentaciones vigentes.

DERECHOS DE LOS DEMÁS PARTICIPANTES

Los autores de los demás trabajos presentados conservan los derechos de propiedad intelectual previstos por las leyes y reglamentaciones vigentes, los cuales no podrán ser utilizados para otros fines que los mencionados en estas BASES. LOS PARTICIPANTES guardarán el derecho de citar y publicar los trabajos premiados, sin por ello reclamar ningún derecho pecuniario adicional de autoría.

DIFUSIÓN Y EXPOSICIÓN

Tanto EL PROMOTOR como EL ORGANIZADOR se comprometen a la difusión, de común acuerdo, de todos los estudios, investigaciones y proyectos participantes a través de publicaciones, foros, seminarios y medios gráficos o electrónicos de prensa.

Luego de haberse fallado el concurso, todos los trabajos admitidos serán expuestos públicamente, no mencionándose los autores en el caso que estos hayan optado por guardar el anonimato. Se expondrá el juicio crítico emitido por el Jurado en los trabajos premiados. El lugar de exposición será proporcionado por EL ORGANIZADOR y/o por EL PROMOTOR.

DEVOLUCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos no premiados, salvo expresa decisión de los autores, serán reenviados electrónicamente a sus autores por EL ORGANIZADOR, no responsabilizándose EL ORGANIZADOR ni EL PROMOTOR, ni los Asesores, por aquellos trabajos de los que no se acuse recibo de devolución dentro de los diez días de producida la misma.

EL ORGANIZADOR y EL PROMOTOR se comprometen a borrar los archivos electrónicos de los trabajos no premiados.