

AIRFIELD MANUAL

The Case of the Mendoza Aeroparque

Airfield Manual: The Case of the Mendoza Aeroparque

Principal Investigator
Charles Waldheim

Lead Researcher
Pedro Aparicio Llorente

Project Team
Sara Favargiotti, Mariano Gómez Luque, Matthew Moffitt, Lane Raffaldini Rubin, Rubén Segovia, Dana Shaikh Solaiman, Ximena de Villafranca, David Zielnicki.

Editor
Pedro Aparicio Llorente

Copy Editor
Lane Raffaldini Rubin

Translator
Juan Décima

Printer
blurb.com

This research report documents the work of an investigation sponsored by the Inter-American Development Bank Emerging and Sustainable Cities Initiative. Additional support for the investigation was generously provided by the David Rockefeller Center for Latin American Studies at Harvard University and the Adolfo Ibáñez University, Santiago de Chile.

Harvard University Graduate School of Design
Office for Urbanization

Mohsen Mostafavi, Dean
Charles Waldheim, Director

The Harvard University Graduate School of Design is dedicated to the education and development of design professionals in architecture, landscape architecture, urban planning, and urban design. With a commitment to design excellence that demands the skillful manipulation of form and technology that draws inspiration from a broad range of social, environmental, and cultural issues; the Harvard GSD provides leadership for shaping the built environment of the twenty-first century.

The Harvard GSD Office for Urbanization draws upon the School's history of design innovation to address societal and cultural conditions associated with contemporary urbanization. It develops speculative and projective urban scenarios through design research projects. The Office imagines alternative and better urban futures through applied design research. The Office aspires to reduce the distance between design innovation and societal impact.

Harvard University Graduate School of Design
48 Quincy Street
Cambridge, MA 02138

www.gsd.harvard.edu
www.officeforurbanization.org

ISBN: 978-0-9991618-6-9

Copyright 2017 © President and Fellows of Harvard College.



OFFICE FOR URBANIZATION

AIRFIELD MANUAL The Case of the Mendoza Aeroparque



Fig. 1. Mendoza Aeroparque, north end of runway.
Aeroparque de Mendoza, extremo norte de la pista de aterrizaje.

Contents

viii **Acknowledgments**

2 **Introduction**

~

Recommendations

16 Summary

40 Prospects

72 Scenarios

142 Contexts

Process

168 Fieldwork

204 Survey

~

224 **Biographies**

226 **References**

227 **Credits**

Contenidos

ix **Agradecimientos**

3 **Introducción**

~

Recomendaciones

17 Resumen

41 Perspectivas

73 Escenarios

143 Contextos

Proceso

169 Trabajo de Campo

205 Encuesta

~

225 **Referencias**

226 **Biografías**

227 **Créditos**

Acknowledgments

This report documents the work of an investigation done at the Harvard University Graduate School of Design's Office for Urbanization in 2017. The research and this report would not have been possible without the generous contributions of many people.

We begin by thanking the Government of the Province of Mendoza, Governor Alfredo Cornejo, the Secretary of Environment and Territorial Organization and president of the UNICIPIO, Humberto Mingorance, and the Minister of Security, Gianni Venier. Thanks also to the Mayor of Las Heras, Daniel Orozco, and the Mayor of the City of Mendoza, Rodolfo Suárez. We appreciate the support of the Undersecretary of Territorial Planning for Public Investment, Ministry of the Interior of the Argentine Republic, Fernando Álvarez de Celis. We also appreciate the leadership of the Coordinator of UNICIPIO, Graciela Marty, the Director of Sustainable Development and Innovation of the Ministry of Economy, Infrastructure and Energy of the Province of Mendoza, Guillermo Navarro, the Secretary of Public Works of the Municipality of Las Heras, Carmelo Giarrizo, and the Secretary of Planning, Infrastructure, and Environment of the Municipality of the City of Mendoza, Mario Isgró. We acknowledge the coordination of the workshop in Mendoza and the contributions of data and history from Gustavo Marón and Guido Ghiretti. Thanks to the staff of the Municipality of Las Heras: Ricardo de Lugán, Gabriel Aleva, Alvaro de la Iglesia, Facundo

Agradecimientos

Este reporte da cuenta de un trabajo de investigación realizado en 2017 por la Office for Urbanization del Harvard Graduate School of Design. Tanto la investigación como su publicación no hubieran sido posibles sin las generosas contribuciones de muchas personas.

Debemos empezar por agradecer al Gobierno de la Provincia de Mendoza, a su Gobernador Alfredo Cornejo, al Secretario de Ambiente y Organización Territorial y presidente del UNICIPIO, Humberto Mingorance y al Ministro de Seguridad, Gianni Venier. Asimismo al Intendente de Las Heras, Daniel Orozco y al Intendente de la Ciudad de Mendoza, Rodolfo Suárez. Agradecemos el apoyo al Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio del Interior de la República Argentina, Fernando Álvarez de Celis. Agradecemos el liderazgo de la Coordinadora de UNICIPIO, Graciela Marty, al Director de Desarrollo Sostenible e Innovación del Ministerio de Economía, Infraestructura y Energía de la Provincia de Mendoza Guillermo Navarro, al Secretario de Obras Públicas de la Municipalidad de Las Heras, Carmelo Giarrizo y al Secretario de Planificación, Infraestructura y Ambiente de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza, Mario Isgró. Agradecemos la coordinación del taller en Mendoza y las contribuciones de datos y de historia aeronáutica a Gustavo Marón y a Guido Ghiretti. A los equipos de la

Armentano, Ana Josefina Flores, and Bruno Papini. Thanks also to the technical teams of the Municipality of the City of Mendoza: Juan Manuel Filice, Angela Gatti, Maria Agustina Iglesias, Luciana Di Fonzo, Florencia Kolton, Jorge Simoni, Adrián Burgos, Mariano Milone, Mariano Lo Valvo and Maria Marta Ontanilla. We thank the Ministry of Security, the Police of Mendoza, and the staff of the Cóndor Base for making possible our aerial survey and access to the Aeroparque site.

We must also thank the Housing and Urban Development Division (HUD) of the Inter-American Development Bank and its commitment to the advancement of new modes of thinking about complex issues. We are particularly indebted to Tatiana Gallego Lizón, Chief Division; Veronica Adler, Senior Specialist; and Horacio Terraza, former coordinator of the Emerging and Sustainable Cities Initiative; and to the magnificent team of consultants leading projects in the South Cone: Martín Soulier, Mariana Poskus and Felipe Vera. We are also grateful to the David Rockefeller Center for Latin American Studies at Harvard University and in particular to Director Ned Strong for his support. Thanks equally to the Universidad Adolfo Ibáñez in Santiago de Chile.

We are also indebted to our academic collaborators in Mendoza, Argentina, for their efforts in gathering a trans-institutional and multi-disciplinary team of faculty and students of the Universidad de Congreso, Universidad Nacional de Cuyo and Universidad de Mendoza. Professors Leonardo Codina, Lorena Córlica PhD., Stella López Frasca, and Jimena Gómez Piovano PhD, offered their leadership to advance and share knowledge about the Mendoza Aeroparque in company of students from the Schools of Architecture, Urbanism, and Design; Engineering, Law, Philosophy, and Political and Social Sciences: Pablo Abel Suárez, Ornela Agostina Bianchi, Pablo Jeremías Barros, Julia Caballero, Pablo Carosella, Manuel De la Rosa, María Carolina Díez, Maximiliano García, Matías Grima, Florencia Maestre, Facundo Manzano, María Paula Mirabile, María Susana Navarro Puig, Lucía Sol Pravatta Maggioni, Ana Stevanato, Virginia Andrea Valentini, and Sandra Varela. Lastly, we acknowledge the contributions of Dominique Mashini and Karolina Petz from the Design Lab, Technical University of Vienna.


We thank our academic collaborators at Universidad Adolfo Ibáñez for accompanying us during our fieldwork: Professors Tomás Folch and Jeannette Sordi, and students Sylvia Quest and Josefa Vargas. Finally, the eight team members from the Harvard University Graduate School of Design Office for Urbanization who contributed with their talent in different ways to this investigation are particularly deserving of recognition: Sara Favargiotti, Mariano Gómez Luque, Mathew Moffitt, Lane Raffaldini Rubin, Rubén Segovia, Dana Shaikh Solaiman, Ximena de Villafranca, and David Zielnicki.

Municipalidad de Las Heras: Ricardo Delugan, Gabriel Aleva, Alvaro de la Iglesia, Facundo Armentano, Ana Josefina Flores y Bruno Papini. También a los equipos de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza: Juan Manuel Filice, Angela Gatti, Maria Agustina Iglesias, Luciana Di Fonzo, Florencia Kolton, Jorge Simoni, Adrián Burgos, Mariano Milone, Mariano Lo Valvo y María Marta Ontanilla. Le agradecemos al Ministerio de Seguridad, a la Policía de Mendoza y al personal de la Base Cóndor.

También agradecemos al Housing and Urban Development Division (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo y su compromiso con el desarrollo de nuevas maneras de pensar sobre asuntos complejos en la región. Agradecemos de manera particular a Tatiana Gallego Lizón, Chief Division, Veronica Adler, Senior Specialist y Horacio Terraza, ex-coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sustentables, y al magnífico equipo de consultores al frente de proyectos en el Cono Sur: Martín Soulier, Mariana Poskus y Felipe Vera. También queremos agradecerle al Centro David Rockefeller de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Harvard, y en particular a su director, Ned Strong, por su apoyo. Gracias igualmente a la Universidad Adolfo Ibáñez, de Santiago de Chile.

También debemos mencionar a nuestros colaboradores académicos en Mendoza, Argentina, y agradecerles sus esfuerzos por reunir un equipo multidisciplinario y trans-institucional de docentes y estudiantes de la Universidad de Congreso, la Universidad Nacional de Cuyo y la Universidad de Mendoza. Los profesores Leonardo Codina, Lorena Córlica PhD., Stella López Frasca y Jimena Gómez Piovano PhD. ofrecieron su liderazgo para desarrollar y compartir conocimiento sobre el Aeroparque Mendoza junto a alumnos de las facultades de Arquitectura, Urbanismo y Diseño; Ingeniería, Abogacía y Ciencias Sociales y Políticas: Pablo Abel Suárez, Ornela Agostina Bianchi, Pablo Jeremías Barros, Julia Caballero, Pablo Carosella, Manuel De la Rosa, María Carolina Díez, Maximiliano García, Matías Grima, Florencia Maestre, Facundo Manzano, María Paula Mirabile, María Susana Navarro Puig, Lucía Sol Pravatta Maggioni, Ana Stevanato, Virginia Andrea Valentini y Sandra Varela. También queremos reconocer las contribuciones de Dominique Mashini y Karolina Petz del Design Lab, Universidad Técnica de Viena.

Agradecemos a nuestros colaboradores académicos de la Universidad Adolfo Ibáñez por acompañarnos durante el trabajo de campo: profesores Tomás Folch y Jeannette Sordi, y los alumnos Sylvia Quest y Josefa Vargas. Finalmente, los ocho miembros del equipo de la Office for Urbanization del Harvard Graduate School of Design, quienes contribuyeron su talento de distintas maneras a esta investigación, merecen un especial reconocimiento: Sara Favargiotti, Mariano Gómez Luque, Mathew Moffitt, Lane Raffaldini Rubin, Rubén Segovia, Dana Shaikh Solaiman, Ximena de Villafranca y David Zielnicki.



“It is important to emphasize that this conversation between representatives of local and international academia and the planning agencies of both municipal governments is recommended to guarantee that these projects are revised and validated by different fields of specialization and different scales of focus.”

Graciela Marty, UNICIPIO Coordinator,
Secretary of Environment and Territorial Organization,
Provincial Government of Mendoza

“Es importante enfatizar que este diálogo entre representantes académicos locales e internacionales, como así también entre los departamentos de planificación de ambos municipios, es recomendable para garantizar que estos proyectos sean revisados y validados por diferentes campos de especialización y diversas escalas de enfoque.”

Graciela Marty, Coordinadora de UNICIPIO,
Secretaría de Organización de Ambiente y Territorio,
Gobierno de la Provincia de Mendoza

Fig. 2. Mendoza Aeroparque, runway, control tower, and hangars.
Aeroparque de Mendoza, pista de aterrizaje, torre de control y hangares.

Introduction

Airport Landscape Initiative

The Harvard University Graduate School of Design's Office for Urbanization draws upon the School's history of design innovation to address societal and cultural conditions associated with contemporary urbanization. It develops speculative and projective urban scenarios through sponsored design research projects. The Office imagines alternative and better urban futures through applied design research. The Office aspires to reduce the distance between design innovation and societal impact.

The challenges of contemporary urbanization rarely correspond to discrete professional or disciplinary boundaries. The Office is committed to enabling and accelerating societal impact through collaborative, multidisciplinary design projects. This work aspires to construct alternatives to present conditions and predictable outcomes with a relevant array of future options. These scenarios are selected in order to insulate individuals and their communities from the most adverse social and ecological impacts associated with ongoing processes of urbanization. They are also identified for their potential to contribute to urban life

Introducción

Iniciativa del Paisaje Aeroportuario

La Office for Urbanization (OFU) del Harvard Graduate School of Design se basa en los antecedentes de la facultad en cuanto a innovación en el campo del diseño para enfrentarse a las cuestiones sociales y culturales asociadas a la urbanización contemporánea. Especula sobre escenarios urbanos y confecciona propuestas mediante proyectos subvencionados de investigación de diseño. La OFU imagina futuros urbanos alternativos y mejores a través de la investigación del diseño aplicada. Aspira a reducir la distancia entre la innovación del diseño y el impacto social.

Los desafíos de la urbanización contemporánea raramente toman en cuenta las discretas fronteras entre profesiones y disciplinas. La OFU está comprometida con la tarea de habilitar y acelerar el impacto social a través de proyectos de diseño multidisciplinarios y colaborativos. Frente a las condiciones presentes y los desenlaces predecibles, este trabajo aspira a construir alternativas, con una importante variedad de opciones futuras. Estos escenarios son seleccionados con la intención de proteger a los individuos y sus comunidades de los impactos sociales y ecológicos más adversos asociados a los procesos actuales de

and culture, as well as our knowledge of urban sites and subjects. The work of the Office centers on design as an activity of collective imagination.

The work of the Office can be described under the general rubric of design research. The Graduate School of Design has a longstanding tradition of pursuing research through a diverse array of methods and media. Faculty members pursue research agendas closely associated with the humanities on the one hand, or with the natural, social, or political sciences on the other. In addition to those forms of research, faculty at the School pursue design research as its own unique form of knowing in and about the world.

Airports have never been more central to the life of cities, yet they have remained relatively peripheral in design discourse. Despite this, landscape architects in recent decades have reaffirmed their historic assertions about the airfield as a site of design. The Harvard GSD Office for Urbanization Airport Landscape Initiative gathers and examines contemporary design proposals for the ecological enhancement of operating airfields and the conversion of abandoned ones. Conveying a variety of disciplinary perspectives via exhibitions, symposia, and publications, the Office examines the airport as a central site and case study for the practice of landscape and ecological urbanism.

Over the last hundred years, the world has built thousands of airports with significant impacts in North America and Europe. Given the rapid growth of air travel that came alongside the great expansion of cities, many airports have since become obsolete, underutilized, and subsequently abandoned. Reasons for this include insufficient size of facilities, locations that became unfavorable for airport operations, decommissioning of military uses, and the functional obsolescence of buildings. With a database of over 1800 decommissioned airfields around the globe, we claim that the abandonment of airports is a pervasive phenomenon globally; one that is more likely to accelerate before it abates. Within a decade, hundreds of urban airports will cease operations. What will be done with these flat, concrete, highly complex sites—many of them in the center of cities—once they are no longer needed for air travel?

urbanización. También se los elige por su potencial para contribuir a la vida y la cultura urbana, como así también a nuestro conocimiento sobre los sitios urbanos y los sujetos. El trabajo de la OFU se enfoca en el diseño como una actividad de imaginación colectiva.

La labor de la OFU puede ubicarse dentro del rubro general de la investigación del diseño. Harvard GSD tiene una larga tradición de desarrollo de la investigación a través de una amplia variedad de medios y métodos. Los docentes siguen temas investigativos, que pueden estar cerca de las humanidades, o bien próximos a las ciencias naturales, sociales o políticas. Además de esa línea de trabajo, los docentes de la facultad desarrollan investigaciones de diseño como una forma singular de conocimiento, tanto del mundo en sí como de lo que hay dentro de él.

A pesar de que los aeropuertos nunca fueron tan vitales como ahora para la vida de las ciudades, se han mantenido como un tema relativamente periférico dentro del campo del diseño. No obstante, en las últimas décadas los paisajistas han reafirmado sus convicciones históricas respecto al territorio aeroportuario como un campo válido del diseño. La Oficina de Harvard GSD de la Iniciativa para la Urbanización del Paisaje Aeroportuario recoge y examina propuestos de diseño contemporáneo para el mejoramiento ecológico de territorios aeroportuarios en funcionamiento y la reconversión de aquellos que están abandonados. La OFU analiza los aeropuertos como sitios críticos y casos de estudio para la práctica del urbanismo paisajístico y ecológico a través de una gran variedad de perspectivas disciplinares, que se expresan mediante exhibiciones, simposios y publicaciones.

A lo largo de los últimos cien años, el mundo ha construido miles de aeropuertos, los cuales han impactado de forma significativa en Norteamérica y Europa. Dado el rápido crecimiento del tránsito aéreo que acompañó la gran expansión de las ciudades, con el tiempo muchos aeropuertos dejaron de utilizarse a su máxima capacidad y se hicieron obsoletos, para en última instancia terminar abandonados. Algunas razones para esto tienen que ver con el tamaño insuficiente de sus espacios, ubicaciones que se volvieron desfavorables para la operación de un aeropuerto, el desmantelamiento de instalaciones militares y la obsolescencia

Airports tend to be planned for sites far from the cities that they serve, yet they often become the center of the metropolitan areas that they have, in part, created. This fact renders the airport's engineered emptiness central to questions of urban life and spatial experience. Although it may initially appear counterintuitive to read an airport as landscape, further consideration reveals the impossibility of adequately conceiving the contemporary airport site as either a building or simply urban infrastructure. It may be productive to regard the airport as a work of architecture, or an urban assemblage, yet its relentless horizontality and absence of human occupation resist this interpretation. Considering airfields as enormous horizontal fields of urbanization, landscape offers both medium and model for urban order. Understanding airports as integral spaces for urban life, the Airport Landscape Initiative positions the Office as the world's foremost expert in critically inquiring and projecting the future of aerial sites.

The airport is a unique condition. It is a site of great cultural value, urban significance, economic influence, and ecological impact. When an airport is abandoned, it offers up the raw materials and possibilities for a new urban landscape. The consequence of this burgeoning phenomenon—the need to envision, plan, design, and implement these new landscapes—requires the careful attention and knowledge of many stakeholders and professionals. With a precise expertise in the realm of airfield conversion, the Office has put forward a set of operations that helps stakeholders envision the transformation of decommissioned, abandoned and underutilized airfields into sites of new meaning and value. A step-by-step field guide, the Airfield Manual provides guidance for best practices, strategies, and techniques to those involved in the transformation of airports into new ways of inhabiting the city.

The city of Mendoza, Argentina presents a unique opportunity to examine the extraordinary benefits that the transformation of decommissioned airfields might bring to the city and its inhabitants. The Mendoza Aeroparque is a 72-hectare decommissioned airfield sitting at the western edge of the Andean city in a strategic position between the foothills and the high plains. The Aeroparque sits today behind concrete walls surrounded by the ongoing urbanization of a 1200-hectare district

funcional de los edificios. Con una base de datos que registra más de 1800 aeropuertos desmantelados a lo largo del planeta, afirmamos que el abandono de aeropuertos es un fenómeno global generalizado, y es más probable que empeore antes de que se detenga. Dentro de una década, cientos de aeropuertos urbanos dejarán de operar. ¿Qué haremos con estos sitios chatos y altamente complejos de hormigón – muchos de ellos ubicados en los centros de ciudades – una vez que no se los necesite más para el transporte aéreo?

Se tiende a planificar la ubicación de un aeropuerto en un sitio lejano a la ciudad a la que sirve; sin embargo, muchas veces terminan siendo el centro del área metropolitana que ellos mismo han contribuido a crear. Este hecho convierte al vacío intencional de un aeropuerto en un aspecto central de la vida urbana y la experiencia espacial. Si bien en principio parece contradictorio describir al aeropuerto como un paisaje, consideraciones posteriores revelan la imposibilidad de clasificar a un aeropuerto contemporáneo tanto como un edificio como una simple infraestructura urbana. Tal vez sería más productivo considerarlos como una obra de arquitectura, o un ensamble urbano, pero esta interpretación se ve limitada por su infranqueable horizontalidad y ausencia de ocupación humana. Al considerar a los aeropuertos como enormes campos de urbanización, el término paisaje ofrece tanto un medio como así también un modelo de orden urbano. Al entender a los aeropuertos como espacios integrales para la vida urbana, la Iniciativa de Paisaje Aeroportuario posiciona a la OFU como el principal experto mundial a la hora de investigar y proyectar el futuro de los sitios aéreos.

El aeropuerto cuenta con una condición única. Es un sitio de gran valor cultural, significado urbano e impacto ecológico. Cuando se lo abandona, se abren las posibilidades y la materia prima para un nuevo paisaje urbano. La consecuencia de este creciente fenómeno – la necesidad de imaginar, planificar, diseñar e implementar estos nuevos paisajes – requiere de la cuidada atención y conocimiento, tanto de profesionales como de las numerosas partes afectadas. En base a una precisa experiencia en el ámbito de la reconversión aeroportuaria, la OFU ha desarrollado una serie de operaciones que le permiten a las partes afectadas llevar adelante la conversión de aeropuertos desmantelados, abandonados o usados por debajo de su capacidad en sitios de nuevo significado

spanning two municipalities and host to various social, natural, economic and urban challenges. The twin municipalities of Mendoza and Las Heras belong to the larger metropolitan area along with five other municipalities including Godoy Cruz, Guaymallén, Luján, Maipú and Lavalle. Taken together, these department make up Greater Mendoza, a metropolitan area with 1,900,000 inhabitants.

Mendoza is among the world capitals of wine production and is known for this specific agricultural, commercial, and tourist economy. Mendoza's high desert climate features warm summers and very cold winters. Mendoza is presently the fourth largest metropolitan area in the country. Situated in the Precordilleras de la Rioja, San Juan y Mendoza, the city was established in 1561 in an alluvial high plain whose ecological input dictated the organizational logic of its urban form. The region is predominantly a desert due to low levels of precipitation; however, pre-Hispanic water management techniques engineered the land to be amenable to human life. The city's grid was designed to capture Andean snowmelt and provide an urban oasis through a system of channels called "acequias." These channels form the morphological and hydrological logic of the city's spatial structure. During the second half of the twentieth century, urban expansion advanced from the plain up into the mountains, occupying parts of the piedmont ecosystem of the Andean slope. The Mendoza Aeroparque, an exception to this historical line of urban expansion, is a major land area whose ecology can generate new sensitive urban forms.

This research report proposes a series of recommendations for the future transformation of the Mendoza Aeroparque. The Aeroparque's location and surrounding conditions provide the ideal setting for a strategic urban plan that binds together multiple scales of impact and reprograms available land with mixed uses. Its objective is to share with local stakeholders a set of spatial considerations where landscape and ecology are the media of new urban form. These recommendations were structured following two site visits by the Office to Mendoza, Argentina in December 2016 and March 2017. Both visits comprise part of a half-year research project led by Principal Investigator Charles Waldheim and Research Associate Pedro Aparicio at the Harvard University Graduate School of Design in Cambridge, MA. During each site visit, engagement with public officials, technical experts,

y valor. Concebido como un instructivo que señala paso a paso el camino a tomar, el Manual Aeroportuario ofrece guías a las mejores prácticas, estrategias y técnicas para aquellos que trabajan en pos de reconvertir aeropuertos en nuevas formas de habitar la ciudad.

La Ciudad de Mendoza, Argentina presenta una oportunidad única para examinar los extraordinarios beneficios que la reconversión de un aeropuerto desmantelado puede brindarle a una ciudad y sus habitantes. El Aeroparque Mendoza es un aeropuerto desmantelado de 72 hectáreas de superficie y está ubicado en lo que fue el borde oeste del ejido urbano de la ciudad, en una posición estratégica entre la ladera donde inicia el pedemonte hacia la Cordillera de los Andes y la planicie urbanizada. Producto del crecimiento urbano de su periferia, hoy el Aeroparque está cerrado en sus límites por muros de hormigón y está comprendido en un polígono de 1200 hectáreas que pertenece a dos municipios y en donde se presentan diversos desafíos sociales, naturales, económicos y propiamente urbanos que la OFU junto al equipo local analizó en la presente investigación.

La Ciudad de Mendoza y Las Heras son los dos municipios involucrados en la investigación de la OFU y ambos pertenecen a un tejido urbano único y metropolitano junto a otros cinco departamentos o municipios, Godoy Cruz, Guaymallén, Luján, Maipú y Lavalle; juntos conforman lo que se denomina Gran Mendoza con un total de 1.900.000 habitantes. Ubicada en la precordillera de las provincias La Rioja, San Juan y Mendoza, la ciudad fue fundada en 1561 en una planicie aluvional pedemontana, donde el impacto ecológico dictó la lógica organizacional de su forma urbana. La región es predominantemente desértica debido a los bajos niveles de precipitación; sin embargo, las técnicas de manejo del agua de la época prehispánica convirtieron al territorio en una zona apta para el desarrollo de la vida humana. Al conducir el escurrimiento del agua producido por el deshielo y el derretimiento de la nieve hacia un oasis urbano a través de un sistema de canales denominado "acequias." La morfología de la ciudad y su perfil agroindustrial se desarrollaron dentro de esta grilla infraestructural determinada por el paisaje. A lo largo de la segunda mitad del siglo XX, la expansión urbana empezó a ascender desde la planicie hacia las montañas, y ocupó partes del

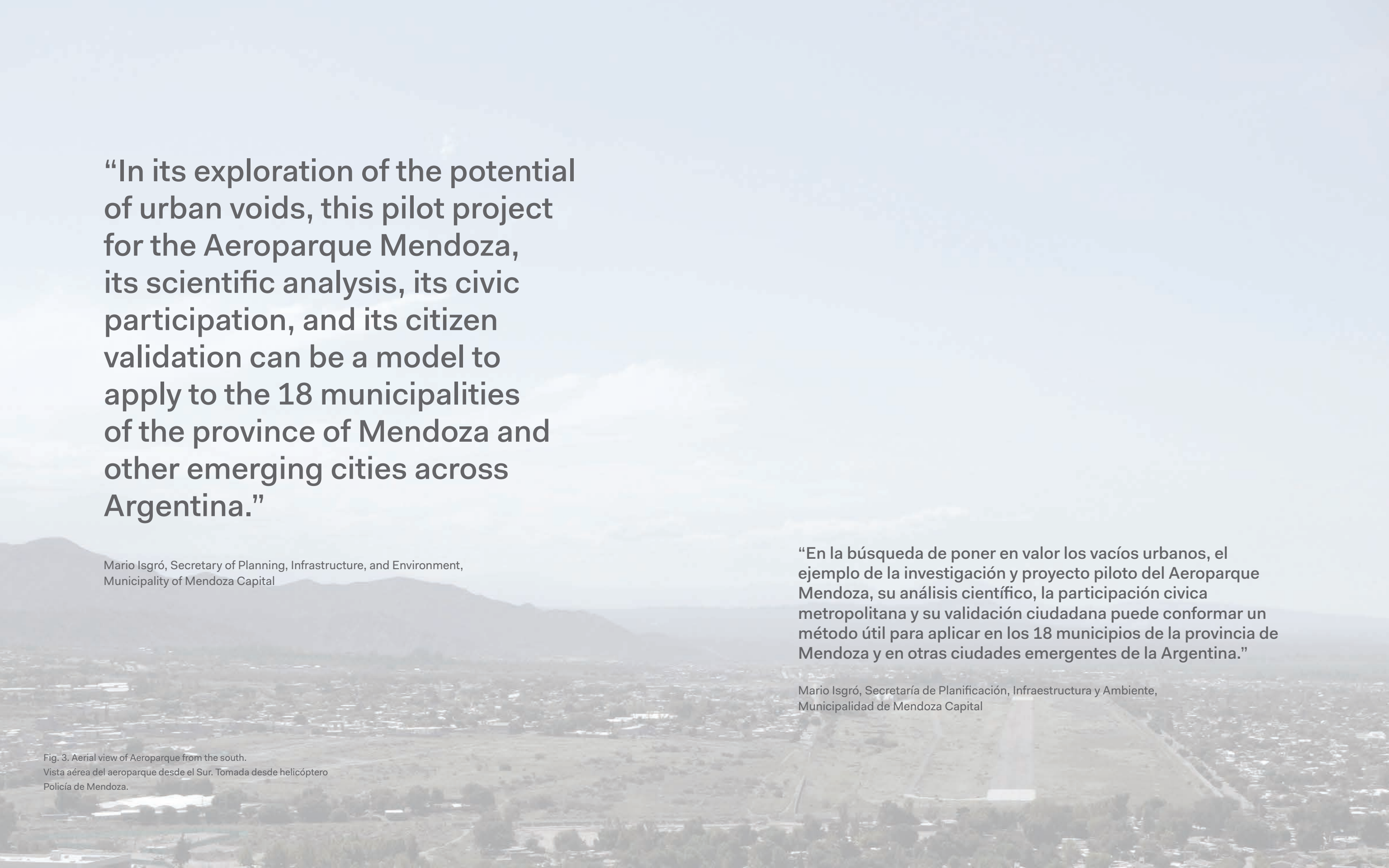
the academic community, and local citizens offered nuanced visions about the challenges and opportunities that this airfield conversion might entail.

This report was made possible with the support of the Inter-American Development Bank, and informed through the collaboration of the Metropolitan entity of Unicipio Mendoza, the technical teams of the Municipal Governments of Ciudad de Mendoza and Las Heras, and the academic teams led by the architecture schools of Universidad Nacional de Cuyo, Universidad de Mendoza, and Universidad de Congreso. This collaboration empowered the different participants to validate the research questions that the site presents and to produce knowledge by means of dialogue amid stakeholders. The Office developed the “Airfield Manual” to identify and interrogate the circumstances presented within the airfield’s interior and its immediate surroundings. Recommendations presented here should be understood not as design projects but as principles conveyed through design scenarios.

ecosistema del piedemonte de la ladera andina. El Aeroparque Mendoza, que de alguna manera es una suerte de vacío dentro de esta línea histórica de la expansión urbana, es un terreno de gran superficie cuya ecología puede generar nuevas y sensibles formas urbanas.

Este informe de investigación propone una serie de recomendaciones para la futura transformación del Aeroparque Mendoza. Identifica su ubicación y las condiciones de su entorno como el escenario ideal para implementar un plan urbano estratégico capaz de fusionar múltiples escalas de impacto mediante la reconversión de su tierra disponible a través de una estrategia de uso mixto. Su objetivo es compartir una serie de consideraciones espaciales con las partes locales afectadas, donde el paisaje y la ecología son el medio de expresión de una nueva forma urbana. Estas recomendaciones fueron estructuradas tras dos visitas que la OFU hizo al sitio en Mendoza, Argentina, en diciembre de 2016 y marzo de 2017. Ambas visitas son parte de un proyecto de investigación de seis meses liderado por el investigador principal Charles Waldheim y el investigador asociado Pedro Aparicio, en la Harvard University Graduate School of Design, en Cambridge, Massachusetts. En cada una de las visitas al sitio, la interacción con funcionarios, expertos técnicos, comunidad académica y ciudadanos locales contribuyó a forjar un entendimiento cabal sobre los desafíos y oportunidades que presenta la reconversión de este aeropuerto.

Este reporte fue posible gracias al apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, y contó con la colaboración de la entidad provincial de Unicipio Mendoza, los equipos técnicos de los gobiernos municipales de la Ciudad de Mendoza y Las Heras y los equipos académicos, liderados por las facultades de Arquitectura de la Universidad Nacional de Cuyo, la Universidad de Mendoza y la Universidad de Congreso. Esta colaboración alentó a los diversos participantes a validar las cuestiones investigativas que presenta el sitio, y producir conocimiento mediante el diálogo con las partes afectadas. La OFU emplea el Manual Aeroportuario para identificar e interrogar las circunstancias que se dan, tanto dentro del interior del aeropuerto como en su entorno más inmediato. Las recomendaciones presentadas aquí deben ser entendidas no como proyectos de diseño, sino como principios a manifestarse mediante escenarios proyectuales.



“In its exploration of the potential of urban voids, this pilot project for the Aeroparque Mendoza, its scientific analysis, its civic participation, and its citizen validation can be a model to apply to the 18 municipalities of the province of Mendoza and other emerging cities across Argentina.”

Mario Isgró, Secretary of Planning, Infrastructure, and Environment,
Municipality of Mendoza Capital

“En la búsqueda de poner en valor los vacíos urbanos, el ejemplo de la investigación y proyecto piloto del Aeroparque Mendoza, su análisis científico, la participación cívica metropolitana y su validación ciudadana puede conformar un método útil para aplicar en los 18 municipios de la provincia de Mendoza y en otras ciudades emergentes de la Argentina.”

Mario Isgró, Secretaría de Planificación, Infraestructura y Ambiente,
Municipalidad de Mendoza Capital

Fig. 3. Aerial view of Aeroparque from the south.
Vista aérea del aeroparque desde el Sur. Tomada desde helicóptero
Policía de Mendoza.

RECOMMENDATIONS

Summary
Prospects
Scenarios
Contexts

RECOMENDACIONES

Resumen
Perspectivas
Escenarios
Contextos



Fig. 4. View of Mendoza Aeroparque from Cerro Arco.
Vista del Aeroparque Mendoza desde el Cerro Arco.

“The value of this project is in the process, rather than in the product.”

Felipe Vera, Consultant, Housing and Urban Development Division,
Inter-American Development Bank

“Más que en el producto final, el valor de este proyecto está en el proceso.”

Felipe Vera, Consultor, División de Vivienda y Desarrollo Urbano,
Banco Inter-Americano de Desarrollo

Fig. 5. Aerial view of the Andes to the west of the Aeroparque.
Precordillera de Los Andes al oeste del Aeroparque, vista desde
helicóptero Policía de Mendoza

Hydrology

The Mendoza Aeroparque rests in a transitional boundary between the alluvial plain and the Andean piedmont ecosystem at approximately 820 meters above sea level (2,700 feet). This area is a buffer zone destined to alleviate the pressures of urban expansion upon higher ground. Its transformation depends on ecological, infrastructural, and social organizations upon hydrological processes. Based on international case studies and best practices for airfield transformation (*Airfield Manual: Field Guide*, “Hydrologies,” 112-135), we recommend:

- > Prioritize the site as a hydrologic zone and design it to catch, hold, filter, and release water: the site’s north-south alignment is a major hydrological asset. Parallel alignment to the Precordillera means that the airfield’s longest side lies perpendicular to the overall topographic incline and exposes the site to significant alluvial drain and water runoff. Periodic surges should be considered as a potential theme for landscape design, including containing alluvial discharge, conveying watercourse flow, and rainwater collection.
- > Value specific situations where the site topography enhances ecological performance in terms of hydrological flows: the site slopes down towards the northeast where an abundance of native flora reveals the presence of water.
- > Recognize specific settings where the site encounters water management infrastructure and support it with interventions of landscape design: the site is traversed west to north-east by a small alluvial channel that drains towards the

Hidrología

El Aeroparque Mendoza se ubica en un límite transicional entre la planicie aluvional y el ecosistema del piedemonte andino, aproximadamente a 820 metros sobre el nivel del mar. Partimos de considerar a esta área como una zona de amortiguamiento para alivianar la expansión urbana hacia la tierra más alta, y ubicamos su potencial transformación por organizaciones ecológicas, infraestructurales y sociales sobre procesos hidrológicos, (*Airfield Manual: Field Guide*, “Hydrologies,” 112-135). Recomendamos lo siguiente:

- > Priorizar el sitio como una zona hidrológica y diseñarlo para que sea capaz de capturar, retener, filtrar y eliminar agua. La alineación norte-sur del terreno es su mayor virtud en tanto frente hidrológico. Esta ubicación, paralela a la precordillera, posiciona al lado más largo del aeroparque perpendicular a la pendiente topográfica, condenando así al sitio a un importante vaciamiento aluvional y escurrimiento de agua. La posibilidad de periódicos y repentinos aumentos deben ser considerados como potenciales temas para el diseño paisajístico, en tanto deba contener descargas aluvionales, conducir cursos de agua y hacer las veces de recolector de agua de lluvia.
- > Valorar las situaciones específicas donde la topografía del sitio mejora su rendimiento ecológico, en términos de sus flujos hidrológicos. La pendiente del sitio decrece hacia el noreste, donde la presencia del agua se evidencia por una abundancia de flora endógena en relación a otros sectores del aeroparque.

intersecting edge of the Barrio San Martín and the Avenida R. Olguin. This channel subsequently connects with the Infanta alluvial collector. On the opposite side, the southern margin is adjacent to the Papagayos alluvial collector and the Flores-Olivares neighborhood. In addition, identify the existing drainage patterns and evaluate the composition of underground geological materials.


> Extend the use of acequias as the primary structure of the urban layout, yet enhance their technical efficacy by optimizing the interface of water flow. It has been noted that the acequia technology requires modern revision in relation to the increasing water demand and receding glacial caps. Is it possible to reimagine the acequias as both infrastructure and an element of public space?

> Evaluate the hydrological history of the site prior to the existence of the airfield and identify programs that would benefit from an engaged relationship with water: like the wine industry, which has created a culture and identity around a specific economy; what new uses, publics, and markets could entertain a closer affiliation to water?

> Reconocer los puntos específicos donde el sitio cuenta con infraestructura para el manejo del agua, y reforzarlos con intervenciones paisajísticas. Un pequeño canal aluvional atraviesa el sitio desde el oeste hacia el noreste, el cual desagota en la esquina donde se intersectan el Barrio San Martín y la avenida R. Olguín. Este canal luego se conecta con la colectora aluvional Infanta. Del otro lado, el margen sur está próximo a la colectora aluvional Papagayos y a el barrio Flores-Olivares. Además de esto, hay que identificar los patrones de drenado existentes y evaluar la composición bajo superficie de los materiales geológicos subterráneos.

> Habilitar el uso de acequias como la subestructura primordial de la traza urbana, y a su vez mejorar su diseño técnico optimizando la interface que canaliza el flujo de agua: se ha enfatizado que la tecnología de la acequia requiere ser revisada debido al incremento de la demanda de agua y al derretimiento de las capas glaciares. ¿Es posible reimaginar la acequia tanto en infraestructura como en su protagonismo en el espacio público?

> Evaluar la historia hidrológica del sitio previo a la existencia del aeroparque e identificar potenciales programas que se beneficiarían con un vínculo más estrecho con el agua: de forma similar a lo que sucedió con la industria vitivinícola, que creó una cultura y una identidad en torno a una economía específica, ¿qué nuevos usos, públicos y mercados podrían empezar a surgir gracias a una relación más estrecha con este recurso?



“A rehabilitation of the airport is not feasible. The complexity of operating an airfield has increased by international standards, which implies higher operating costs. It would also be difficult to put forward a strategy at a scale that is approved by an environmental and social impact assessment.”

Guido Ghiretti, Pilot, Architect, and Consultant for the Municipality of the City of Mendoza.

“Rehabilitar el aeropuerto no es viable. La complejidad de operar un aeródromo se ha incrementado por las normas internacionales, lo que implica mayores costos operativos. También sería difícil montar una operación de esa escala que pudiera ser aprobada desde el punto de vista del impacto ambiental y social.”

Guido Ghiretti, Piloto, Arquitecto, y Consultor de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza.

Fig. 6. Aerial view of Aeroparque from the east.
Vista aérea del aeroparque desde el este.
Tomada desde helicóptero Policía de Mendoza.

Ecology

Groupings of several native plant communities thrive across the Mendoza Aeroparque. These formations of native flora reveal the possibility of reestablishing local ecologies at the site. Because the airfield is the second largest piece of vacant land in the immediate vicinity of downtown Mendoza, its transformation should be sensitive to Mendoza's arid natural heritage. In parallel, tree planting patterns that are characteristic of its urban history (*Airfield Manual: Field Guide*, "Ecologies," 136-163).

- > Prioritize the site as an ecological zone for native habitat restoration, biodiversity enhancement, and increased connectivity to regional ecological systems.
- > Value topographies and urban delineations that can be informed by planting strategies. Planting local species can remediate soil, prepare the ground for succession, create microhabitats, and demarcate future built and open spaces.
- > Recognize areas where ecological performance can be improved: planting strategies can hold water discharge in the airfield's west boundary and direct water flows towards the interior of the site. The site's east border has a slight topographic break that is currently retained by the existing wall which separates the Infanta and San Martín neighborhoods from the airfield. This grade condition could benefit from a planting strategy that holds the slope and introduces a soft edge to the existing profile of the Cristo Redentor Street.

Ecología

En el Aeroparque Mendoza se observan agrupaciones de arbustos y malezas endógenas, tanto altas como bajas, que florecen a lo largo del sitio. Estas formaciones de flora nativa evidencian la posibilidad de reestablecer la ecología local en el sitio. Tomando en cuenta que el aeroparque es la segunda porción de tierra vacante, junto a las 100 hectáreas del Ejército Argentino, más grande en las inmediaciones del centro mendocino, su potencial transformación debe servir como un modelo para generar una nueva forma urbana, sensible a las condiciones ambientales del árido paisaje natural de la provincia. A esto hay que agregar que debe considerarse la implantación de árboles que respondan a las características de la historia urbana del lugar (*Airfield Manual: Field Guide*, "Ecologies," 136-163).

- > Priorizar el sitio como una zona ecológica donde se pueda restaurar un hábitat natural, mejorar la biodiversidad e incrementar la conectividad con los sistemas ecológicos regionales.
- > Valorar las situaciones específicas donde la situación topográfica y el perfil urbano puedan ser mejorados mediante el uso de especies de plantas locales, como estrategias de plantado capaces de remediar el suelo, preparar el terreno para la sucesión, crear micro hábitats y demarcar la ocupación futura del sitio para el espacio construido y abierto.
- > Reconocer instancias específicas donde el sitio presenta condiciones para el rendimiento ecológico: estrategias de plantado que pueden ser usadas

- > Enable and stimulate the use of diverse native flora because of their low maintenance cost, thereby introducing sustainable and low-carbon practices to the site's management strategy: the selection and introduction of native species should remediate contaminated water runoff while offering ground cover to hold the arid soil. Encouraging ecological strategies characteristic of the Andean dry forest habitats might alleviate water demands of the non-native tree species that predominate the urban canopy. Finally, the demand for shade will inform a combination of native and non-native planting strategies.
- > Evaluate educational, productive, and scientific programs for environmental stewardship, restoration, and cultivation that increase public awareness of local biodiversity. Introduce recreational and community-based programs within wildlife habitat zones and other open, productive areas.

para retener descargas de agua en el borde oeste del aeroparque y dirigir los flujos de agua hacia el interior del sitio. El borde este cuenta con un ligero quiebre topográfico que actualmente se encuentra bajo el muro existente que separa a los barrios Infanta y San Martín del aeroparque. Esta condición de gradiente podría ser beneficioso desde el punto de vista de una estrategia de plantado sobre una superficie que abarque la pendiente, e introduzca un borde suave para el perfil existente de la calle Cristo Redentor.

- > Habilitar y estimular el uso de flora endógena diversa debido a su bajo costo de mantenimiento, introduciendo a la vez prácticas sustentables y de bajo consumo de carbono como parte de la estrategia de manejo del sitio. Para seleccionar e introducir las especies nativas se deberá considerar su rendimiento ecológico, mediante el aporte de apoyo para remediar el agua contaminada que llega por escurrimiento, a la vez que provee vegetación para mantener unido el suelo árido. Alentar el uso de ecología local, característica del hábitat de bosque seco andino, puede llegar a aliviar la demanda de agua que requieren las especies arbóreas exógenas que dominan el escenario urbano. No obstante, al considerar la demanda de sombra, la combinación de estrategias de plantado endógena y exógena contribuyen a determinar una nueva lógica para la forma urbana.
- > Evaluar los programas que podrían beneficiar a las nuevas oportunidades de administración ambiental, restauración y cultivo mediante esfuerzos pedagógicos, productivos y científicos capaces de incrementar el conocimiento público de la biodiversidad local, e introducir nuevos tipos de programas recreativos y comunitarios dentro de hábitats naturales, al igual que dentro de ambientes abiertos y productivos.

“There is a shortage of university housing in Mendoza, even though it is declared a college town. Students coming from other parts of the province would benefit from having a place that welcomes them upon arrival.”

Bruno Papini, UNICIPIO Coordinator for the Municipality of Las Heras

“Aunque sea conocida como ciudad universitaria, en Mendoza faltan viviendas para estudiantes. Los que llegan desde otras latitudes se beneficiarían por el hecho de tener una residencia que les dé la bienvenida.”

Bruno Papini, Coordinador de UNICIPIO para la Municipalidad de Las Heras

Fig. 7. Aerial view of Aeroparque from the southwest.
Vista aérea del aeroparque desde el suroeste.
Tomada desde helicóptero Policía de Mendoza.



Infrastructure

The Mendoza Aeroparque is close to major infrastructural corridors within the Metropolitan Region of Mendoza. This contiguity makes the site accessible to potable water supply and electrical service. In terms of mobility, the airfield is encircled by three major arteries: to the north, Av. Regalado Olguin; to the east, Av. Boulogne Sur Mer; to the west, Av. Champagnat; and finally to the south, the projected Av. Gran Capitan. Considering the airfield's location and extent, the site must be conceptualized as a strategic urban plan that can generate a new core for the city of Mendoza (*Airfield Manual: Field Guide*, "Infrastructures," 164-187).

- > Within the framework of the intervention, prioritize the site's capacity to extend infrastructure from the surrounding urban context or to provide an infrastructural upgrade to the surrounding context: consider the current endeavors of the Municipality of Mendoza in the Flores and Olivares neighborhoods and the Municipality of Las Heras in the Infanta neighborhood as a way of informing the infrastructural capacity of the neighboring context.
- > Introduce new circulatory logics that support neighborhood interconnectivity and foster local economies while also supporting and expanding the metropolitan transportation system: the site's northern border offers an opportunity to extend the existing bike path of the Av. Regalado Olguin into the interior of the site, promoting alternative and carbon-free mobility.

Infraestructura

El Aeroparque Mendoza se encuentra próximo a una serie de corredores infraestructurales claves para la región metropolitana de Mendoza. Esta cercanía hace que el sitio tenga acceso a redes de agua potable y tendido eléctrico. En cuanto a movilidad, el aeroparque limita con tres arterias principales: al norte, con la avenida Regalado Olguín; al este, con la avenida Boulogne Sur Mer; al oeste, con la avenida Champagnat y, finalmente, al sur, con la avenida Gran Capitán la cual se encuentra en proceso de apertura a la traza vial. Este polígono demarcado por estas cuatro avenidas tiene una superficie cercana a las 700 hectáreas. Tomando en cuenta la ubicación del aeroparque y la extensión de tierra, el sitio debe ser pensado como un plan urbano estratégico, capaz de generar una nueva centralidad para la ciudad de Mendoza (*Airfield Manual: Field Guide*, "Infrastructures," 164-187).

- > Dentro del marco de la intervención, priorizar la capacidad del sitio para extraer infraestructura del contexto urbano circundante, o de proveer una mejora infraestructural a su entorno: considerar los actuales esfuerzos encabezados por la municipalidad de Mendoza en el barrio Flores-Olivares, y de la municipalidad de Las Heras en el barrio Infanta, como una forma de trabajar con la capacidad infraestructural del contexto vecinal.
- > Valorar la necesidad de introducir nuevas lógicas de circulación que mejoren la conectividad barrial y así contribuir al establecimiento de economías locales, a la vez que sirvan al sistema de transporte metropolitano y ayuden a expandirlo: el borde norte del sitio ofrece la oportunidad de extender la ciclovía existente de la avenida Regalado Olguín hacia el interior del sitio, promoviendo

- > Recognize that transformed airfields can produce and consume significant amounts of energy: current sustainable energy endeavors in Mendoza point to its industrial capacity to fabricate and distribute photovoltaic panels for solar energy. Taking advantage of this local industry and favorable conditions for solar radiation, alternative and sustainable energy systems should be incorporated to support domestic and public energy demands. Public lighting design that uses photovoltaic cells can reduce light pollution and energy consumption as well as keep public programs safe at night.
- > Enable and stimulate waste-management practices as an integral component to urban form: storage, sorting, and transportation of waste streams must be divided into those treated on-site (organic waste) and those processed off-site (recyclable materials). Consider on-site practices of waste processing as potential social and ecological programs that turn the decomposition of waste into productive endeavors like biomass conversion and composting.
- > Evaluate the site's border as a potential infrastructural loop where diverse utilities are gathered, carried, and dispersed through the surface and subsurface: all four sides of the airfield present an infrastructural precedent that should inform the site perimeter. In a similar manner, the site interior could be an infrastructural spine that supports the peripheral loop.

así medios de transporte alternativos y libres de carbono como premisas para la planificación del transporte.

- > Reconocer que los aeroparques transformados cuentan con el potencial de producir y consumir importantes cantidades de energía: los actuales emprendimientos de energía sustentable en Mendoza apuntan a su capacidad industrial de fabricar y distribuir paneles fotovoltaicos para captar energía solar. El aprovechamiento de esta industria local, junto a las condiciones favorables de exposición a la radiación solar, indican que los sistemas energéticos alternativos y sustentables deben ser incorporados para sostener las demandas de energía del público. Se debe tomar en cuenta la intención de incorporar programas públicos al sitio, y el interés en usar estos espacios de forma segura después de que oscurezca; las luminarias públicas pueden diseñarse de tal manera que empleen células fotovoltaicas, como una forma de reducir la contaminación lumínica y el consumo de energía.
- > Habilitar y estimular la práctica de manejo de residuos como un componente integral de la forma urbana: El almacenamiento, la clasificación y el transporte de los residuos debe ser dividido entre aquellos que son tratados en el lugar (desechos orgánicos) y los que son procesados en otros sitio (material reciclable). Las prácticas de manejo de residuos realizados en el lugar deben ser consideradas como potenciales programas ecológicos y sociales que conviertan la descomposición de la basura en emprendimientos productivos como la biomasa y el compost.
- > Evaluar los límites del sitio como una potencial vía de circunvalación infraestructural, donde los diversos servicios se concentran para luego ser transportados y repartidos a lo largo de la configuración de la superficie y bajo la superficie. Los cuatro lados del aeroparque presentan un precedente infraestructural que debe ser tomado en cuenta a la hora de pensar cómo será el perímetro del sitio. De forma similar, el interior del sitio puede ser concebido como una columna infraestructural que sostiene la red periférica.

“Here we have a great opportunity to do something very different from what has been the history of housing policy in Mendoza.”

Damian Salamone, President of Provincial Institute of Housing,
Provincial Government of Mendoza

“Aquí tenemos una gran oportunidad para hacer algo muy distinto a lo que históricamente han sido las políticas de vivienda de Mendoza.”

Damian Salamone, Presidente del Instituto Provincial de la Vivienda,
Gobierno de la Provincia de Mendoza

Fig. 8. Aerial view of Aeroparque from the north.
Vista aérea del aeroparque desde el norte.



Program

The transformation of the Mendoza Aeroparque creates many forms of occupation that were not formerly possible. The airfield's morphology conditioned by a north-south axis aligns with a variety of urban programs—General San Martín Park, Cerro de la Gloria, Universidad Nacional de Cuyo, among others—serving both the metropolitan and local scales. If transforming airfields creates new symbolic centers, cultural nodes, and hubs of activity, then the site must be reimagined as part of a metropolitan and inter-municipal corridor that introduces new cultural and ecological programming to the city's economy (*Airfield Manual: Field Guide*, "Interventions," 188-211).

- > Prioritize the site's potential to decentralize the programmatic congestion of downtown Mendoza and alleviate the pressure on existing infrastructure and traffic that results from the city's urban expansion: the location of new facilities and programs should respond to a broader ambition of making the site operate as a significant urban element while minimizing the environmental impact of the transformation itself.
- > Serve visitors from the neighborhood and metropolitan area through open field programming: reserve areas of land for urban congregations like evacuation points for seismic activity or large outdoor cultural events. These fields may be programmed with temporary activities ranging from community gardens to flexible recreational activities, temporal urban economies, or seasonal athletic programs.


Programa

La transformación del Aeroparque Mendoza introduce formas de ocupación que anteriormente no eran posibles. La morfología del aeroparque está cerca de numerosos programas urbanos – el Parque General San Martín, el cerro de la Gloria, la Universidad Nacional de Cuyo, entre otros – que funcionan en escala metropolitana y local. Tomando en cuenta la transformación del aeroparque como un plan urbano estratégico que crea nuevos centros simbólicos, nodos culturales y puntos de actividad, el sitio debe ser pensado como un corredor metropolitano que introduzca nuevos programas culturales y ecológicos a la economía de la ciudad (*Airfield Manual: Field Guide*, "Interventions," 188-211).

- > Priorizar la capacidad del sitio para descentralizar la congestión del centro de Mendoza, aliviando la presión infraestructural y el embotellamiento del transporte. La ubicación de nuevas instalaciones y programas debe responder a la ambición más amplia de lograr que el sitio funcione como una pieza urbana, minimizando a la vez el impacto ambiental de la transformación en sí.
- > Valorar los programas que introduzcan actividades capaces de beneficiarse de un campo abierto, tanto para habitantes del radio local como del urbano: reservar porciones de tierra para congregaciones urbanas, como sitios de evacuación por actividad sísmica o grandes eventos culturales al aire libre. En estos campos podrían programarse actividades temporales, desde jardines comunitarios hasta actividades recreativas flexibles, desde economías urbanas temporales hasta programas deportivos estacionales.

- > Exploit the site's elongated form to distribute a variety of social, ecological, and infrastructural programmatic uses: the transformation of the airfield requires a strategic plan that recognizes the benefits of phasing for balancing ecological and capital flows, in other words, open and built forms of occupation.
- > Enable and stimulate the incorporation of the existing buildings and runway conditions found on site to enhance the collective imaginary and history of the airfield: at the northern side of the airfield the remnant structure of the EOLO—one of three meteorological stations built by Argentina and France to gather data on the low stratosphere wind patterns of the southern hemisphere—has potential to foster a public program that highlights historical meaning, structural design, and proximity to the Av. Regalado Olguín. Similarly, despite the fact that the runway has deteriorated significantly, it is still possible to recognize its trace: parts of it could be incorporated into open programs while other parts could be dismantled and used for cut-and-fill operations. Finally, the eventual reduction of Base Cóndor to a heliport facility operated by the Mendoza Police indicates the possibility of continued use for on-site infrastructures, plus the potential of dedicating a new government building such as a Police Academy on the site.
- > Evaluate the site's border as a buffer zone where local residents' multiple interests might be addressed while maintaining it as an urban amenity: given the socio-economic disparities of the airfield's surrounding context, it is important to recognize programs that might serve and combine local and metropolitan interests. The profile of Cristo Redentor Street, framing the western margin of the airfield, could accommodate recreational and community-based activity. In parallel, adult trees lining both sides of the street make it suitable as a greenway that combines mobility with athletic programming and opens a new north-south boulevard.

- > Reconocer la forma elongada del sitio como uno de sus mayores atributos para la distribución programática, dada la variedad de usos que pueden combinarse y disponerse sobre él en cuanto a densidad social, ecológica e infraestructural: La transformación del aeroparque requiere un plan estratégico que reconozca el uso de fases para una óptima intervención, balanceando el flujo de capital tanto como el flujo ecológico; en otras palabras, formas de ocupación abiertas y construidas.
- > Habilitar y estimular la incorporación de los edificios existentes y la pista de aterrizaje, incrementando el imaginario colectivo y la historia del aeroparque: sobre el lado norte del aeroparque, los remanentes de la estructura de EOLO cuentan con el potencial de promover un programa público debido a su peso histórico, diseño estructural y proximidad a la avenida Regalado Olguín. A pesar de que la pista de aterrizaje se ha deteriorado de forma considerable, todavía es posible reconocer su traza: partes de ella podrían ser incorporadas a programas al aire libre, mientras que otras podrían ser desmanteladas y usadas para operaciones de corte y relleno. Por último, la eventual reducción de la Base Cóndor a un helipuerto operado por la policía de Mendoza ilustra la posibilidad de uso futuro de la infraestructura actual más la posibilidad de la llegada más protagónica del Estado al sitio con un edificio público como puede ser la escuela de Policía.
- > Evaluar los bordes del sitio en tanto potenciales zonas de atemperamiento, donde los múltiples intereses de los residentes locales pueden ser atendidos, además de mantener su potencial como una posible instalación urbana: dadas las disparidades socio económicas que se observan en el entorno inmediato del aeroparque, es importante reconocer los programas que puedan atender y combinar intereses locales y metropolitanos. El perfil de la calle Cristo Redentor, que enmarca el margen oeste del aeroparque, presenta condiciones espaciales para el desarrollo de actividades recreativas comunitarias. En paralelo a esto, los árboles ya crecidos sobre ambos lados de la calle lo convierten en un lugar apto para un campo verde, capaz de combinar movilidad con programas de atletismo, como así también ofrecer una apertura al nuevo bulevar norte-sur.



“In this context, incorporating a new diverse group of residents, uses, and spaces into the area can act as the formula to dilute the social tensions surrounding the airfield, or in other words, generate potential integration.”

Leonardo Codina, Architect and Professor, School of Architecture,
Universidad de Congreso

“Dentro de este contexto, la incorporación de un nuevo y diverso grupo de residentes, usos y espacios al área puede ser una fórmula para diluir las tensiones o, en otras palabras, generar una potencial integración.”

Leonardo Codina, Arquitecto y Profesor de la Facultad de Arquitectura,
Universidad de Congreso

Fig. 9. Aerial view of Aeroparque from the west.
Vista aérea del aeroparque desde el oeste.

Mendoza Aeroparque

Operation:
1967 - 1994

Runway Dimensions:
1800 meters x 30 meters.

Runway Materials:
Asphalt and reinforced concrete.

Buildings:
TWR, Hangars. Fuels 80/87 and 100/130.

Indicative:
MAE / SAMQ

Aeroparque Mendoza

Operación:
1967 - 1994

Dimensiones de Pista:
1800 metros x 30 metros.

Materiales de Pista:
Asfalto y hormigón armado.

Edificios:
TWR, Hangares. Combustibles 80/87 y 100/130.

Indicativos:
MAE / SAMQ



Fig. 10. Mendoza Aeroparque and other decommissioned and underutilized airfields in Argentina.
Aeroparque Mendoza y otros aeropuertos fuera de servicio o subutilizados en Argentina.

Urbanized Area

Open Space



Área Urbanizada

Espacio Abierto

Fig. 11. Urbanized vs. Open Space: Airfield transformation logic.
Área Urbanizada vs. Espacio Abierto: Lógica para la transformación de Aeropuertos.

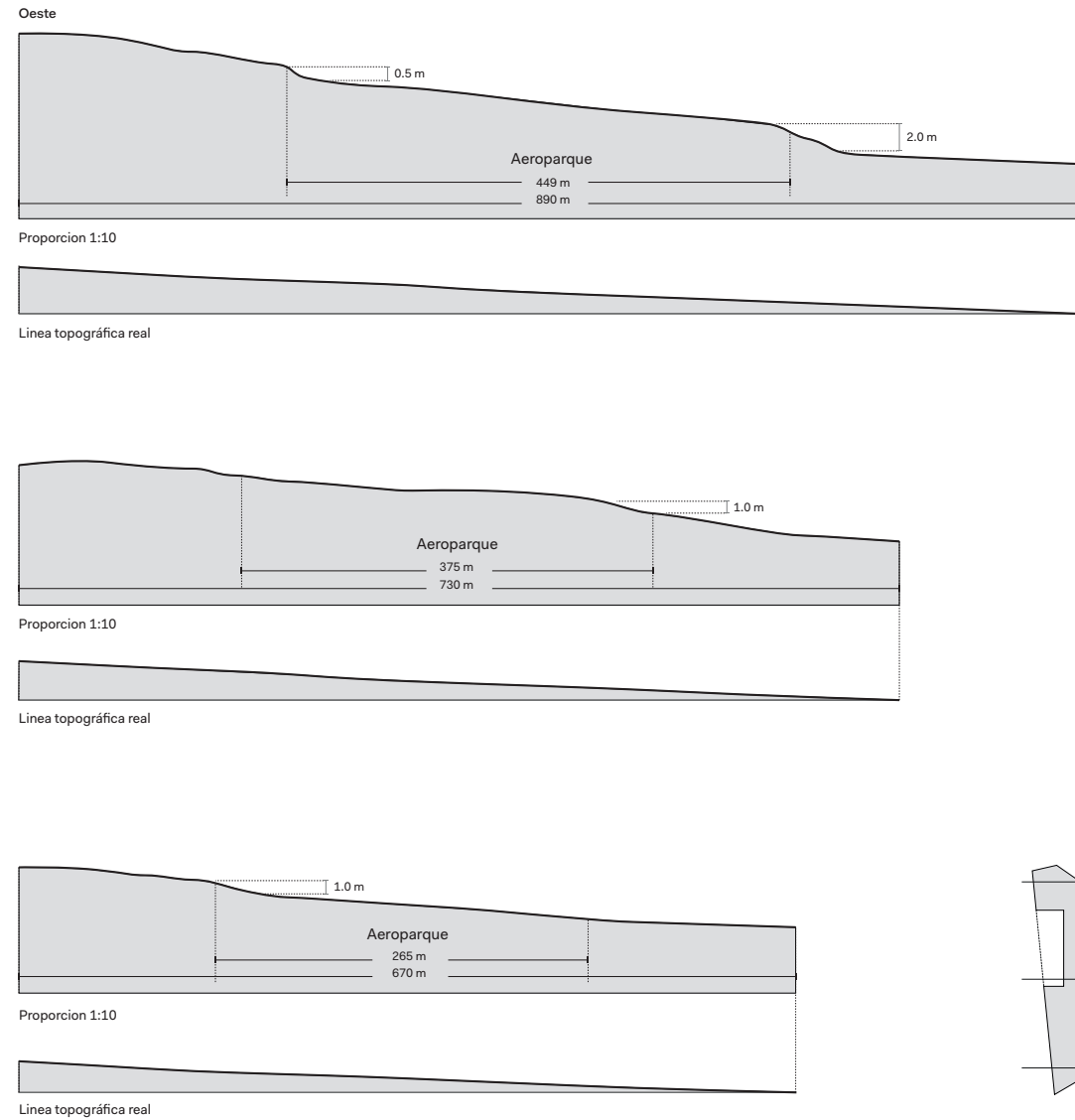
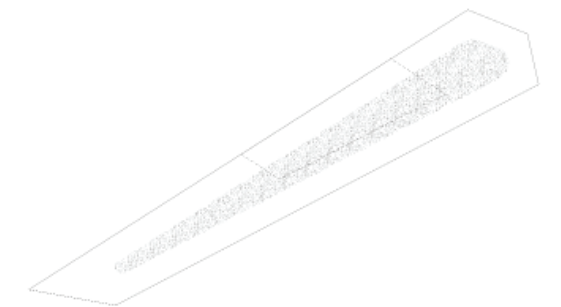
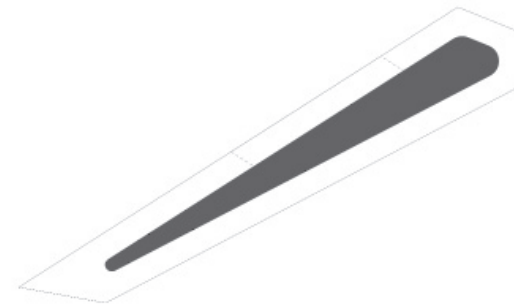
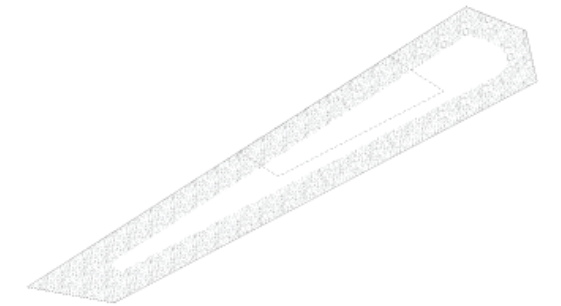
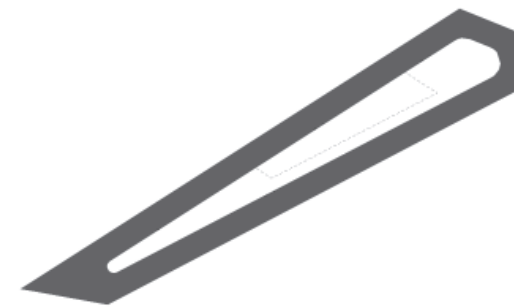


Fig. 12. Airfield sections: Identification of high and low points. West—East; proportion 1:10; Real topographic profile. Cortes del aeródromo: identificación de puntos altos y bajos. Oeste-Este; proporción 1:10; Perfil topográfico real.

Airfield Perimeter

Perímetro de Aeroparque

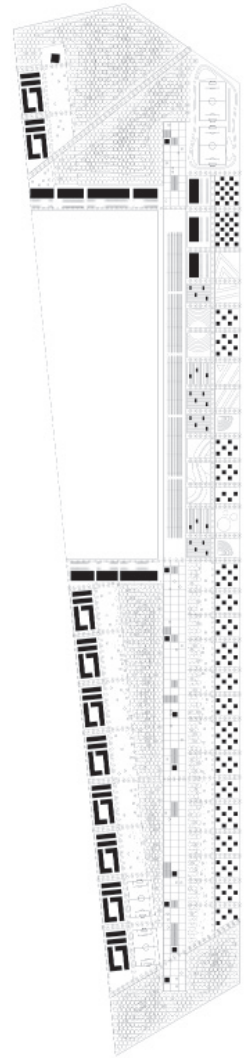


Airfield Interior

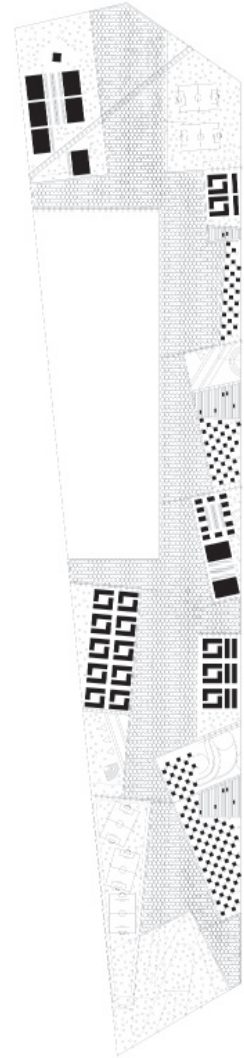
Interior de Aeroparque

Fig. 13. Interior and Perimeter: Airfield analysis and projection strategy. Interior y perímetro: Análisis del aeródromo y estrategia de proyección a futuro.

Scenario 01:
33% Urbanized Perimeter



Scenario 02:
50% Urbanized Perimeter



Scenario 03:
33% Urbanized Interior



Scenario 04:
50% Urbanized Interior

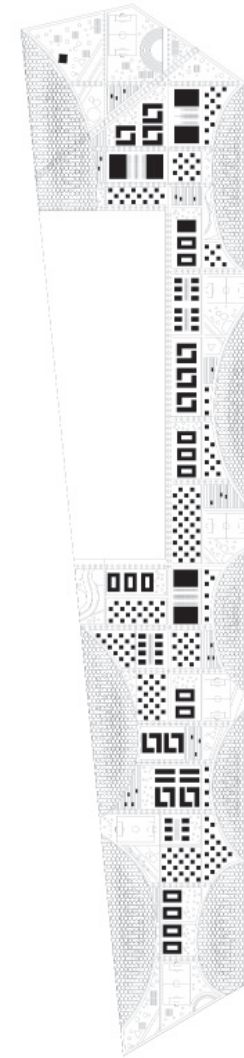


Fig. 14. Four scenarios for the Mendoza Aeroparque.
Cuatro escenarios para el Aeroparque Mendoza.
Títulos de imagen: Escenario 01: 33% Perímetro Urbanizado,
Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado, Escenario 03: 33% Interior
Urbanizado, Escenario 04: 50% Interior Urbanizado.

Scale: 1:20,000



Scenario 01
Escenario 01

33% Urbanized Perimeter
33% Perímetro Urbanizado



Fig. 15. Oblique view, Scenario 01: 33% Urbanized Perimeter.
Vista oblicua, Escenario 01: 33% Perímetro Urbanizado.

Agendas: **33% Urbanized Perimeter****Areas**

Gross Area Aeroparque Mendoza:
78.4 hectares.

Area reserved for Base Cóndor:
15.8 hectares.

Area available for transformation:
62.6 hectares.

**33% Urbanized area:
20.8 hectares.**

23% Mixed Residential:
14.5 hectares.

10% Civic/Cultural/Commercial Amenities:
6.3 hectares.

Agendas

The first scenario presents a continuous border-loop organized by built program that increases incrementally in density in relation to its immediate context. The open program is divided into two kinds: public parks at both north and south edges and a successive native ecosystem in the interior of the site. This scenario prioritizes parks and public space over urbanized area. The scenario prioritizes ecological performance and social connectivity over economic benefit.

**66% Open space:
41.8 hectares.**

30% Hydrological/Ecological/
Infrastructural Program:
18.8 hectares.

36% Park Recreational Program:
23 hectares.

Agendas: **33% Perímetro Urbanizado****Áreas**

Área total del Aeroparque Mendoza:
78.4 hectáreas.

Área reservada para la Base Cóndor:
15,8 hectáreas.

Área disponible para la transformación:
62,6 hectáreas.

**33% Área urbanizada:
20,8 hectáreas.**

23% Residencial Mixto:
14,5 hectáreas.

10% Usos Cívicos/Culturales Comerciales:
6,3 hectáreas.

Agendas

El primer escenario presenta un borde-circunvalación continuo, organizado a partir de un programa de superficie edificada que aumenta su densidad gradualmente en relación a su entorno inmediato. El programa de espacio abierto está dividido en dos: parques públicos en los bordes norte y sur, y un ecosistema nativo vinculado al interior del sitio. Este escenario prioriza los parques y el espacio público sobre el área urbanizada. El escenario prioriza el desempeño ecológico y la conectividad social sobre el beneficio económico.

**66% Espacio abierto:
41,8 hectáreas.**

30% Programa hidrológico/
ecológico/infraestructural:
18,8 hectáreas.

36% Programa de Parque Recreativo:
23 hectáreas.

Scenario 01: 33% Urbanized Perimeter

Hydrology

Existing alluvial collectors at the site's western border become water nodes and are manipulated in order to concentrate and direct water runoff to the interior of the site. Here, water is filtered and used to serve native plantings. Respecting the existing watercourse grid, four principal acequias depart from these nodes and move water across the site to water street plantings between border programs. The north and south ends of the site are open spaces destined for additional water catchment during torrential downpours.

Ecology

The interior of the site is set aside for ecological performance. Low-maintenance native ecosystems regenerate potential habitats and reduce open-space maintenance fees. Concentration of tree planting at the northern and southern tips suggest public parks and possible habitats that could spur from the alluvial channel. Topographical modifications are projected to foster succession of native species. East-west corridors enable street tree planting schemes that organize and orient the block structure.

Infrastructure

Existing streets—Dr. Cichtti Street to the west and Cristo Redentor Street to the east—become greenways that connect to the existing east-west boulevards of Regalado Olgín and the future Gran Capitán. The southern edge is transformed into an alluvial habitat not unlike the one found on the western side of the Papagayos canal at its intersection with Av. Champagnat. Parts of the existing runway are converted into solar panel farms that provide energy for new public programs.

Program

By extending the existing morphology of urban blocks, the border is programmed with attention to the existing typologies that characterize each of the adjacent edges. The interior is kept open and the remaining imprint of the runway is kept as an interface for temporal, cultural, and recreational programs. The east side concentrates low-density housing, community gardens, and athletic facilities. The west side is aligned with mixed-use housing with a particular emphasis on student housing due to its proximity to the Universidad Nacional de Cuyo.

Escenario 01: 33% Perímetro Urbanizado

Hidrología

Las colectoras aluviales existentes sobre el borde oeste del sitio se convierten en nodos. Se los interviene para concentrar y redirigir el agua que llega por escurrimiento hacia el interior del sitio. El agua allí es filtrada y usada para alimentar a las plantas nativas. Respetando la trama existente de los cursos de agua, cuatro acequias principales parten de estos nodos y trasladan el agua a lo largo del sitio para garantizar el riego para el arbolado. Los extremos norte y sur del sitio son espacios abiertos, destinados para la potencial captura adicional de agua en ocasión de tormentas torrenciales.

Ecología

El interior del sitio se reserva para el rendimiento ecológico. Se fomenta el plantado de especies nativas con baja necesidad de mantenimiento para regenerar potenciales hábitats y reducir los costos de mantenimiento de los espacios abiertos. La concentración de árboles plantados en los extremos norte y sur sugieren la posibilidad de establecer parques públicos y posibles hábitats que surjan del canal aluvional. Los corredores este-oeste habilitan esquemas de plantado de árboles que organizan y orientan la organización de las manzanas urbanas.

Infraestructura

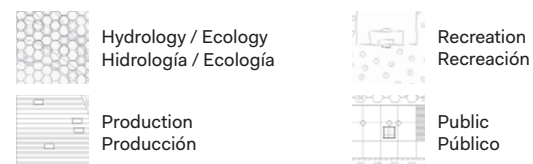
Las calles existentes—la calle Dr. Cichtti al oeste y la Cristo Redentor al este—son intervenidas y convertidas en campos verdes que se conectan con los dos bulevares que corren en sentido este-oeste: el existente Regalado Olguín y el futuro Gran Capitán. El borde sur se transforma en un hábitat aluvional como el que se observa en el lado oeste del canal Papagayos, en su intersección con la avenida Champagnat. Partes de la pista de aterrizaje se convierten en granjas de paneles solares, capaces de proveer energía para nuevos programas públicos.

Programa

Al continuar la morfología existente de las cuadras urbanas, sobre el borde se despliega un programa en sintonía con las tipologías que caracterizan a cada uno de los límites del sitio. El interior se mantiene abierto, y la pista de aterrizaje que aún permanece se emplea como una interface para programas culturales y recreativos temporales. En el lado este se concentra vivienda de baja densidad, jardines comunitarios e instalaciones deportivas. Sobre el lado oeste, vivienda de uso mixto, con un énfasis especial en la vivienda estudiantil para la Universidad Nacional de Cuyo.



Fig. 16. Plan view, Scenario 01: 33% Urbanized Perimeter.
Vista de planta, Escenario 01: 33% Perímetro Urbanizado.



- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Mid-rise Mixed-use | 1. Mediana Altura y Uso Mixto |
| 2. Low-rise Residential | 2. Residencial de Baja Altura |
| 3. Student Housing / Mixed-use | 3. Vivienda Estudiantil / Uso Mixto |
| 4. Institutional | 4. Institucional |
| 5. Base Cóndor Ministry of Security | 5. Base Cóndor Ministerio de Seguridad |
| 6. EOLO Meteorological Station | 6. EOLO Estación Meteorológica |
| 7. Municipal Boundary | 7. Límite Municipal |

0 100m Scale: 1:7500



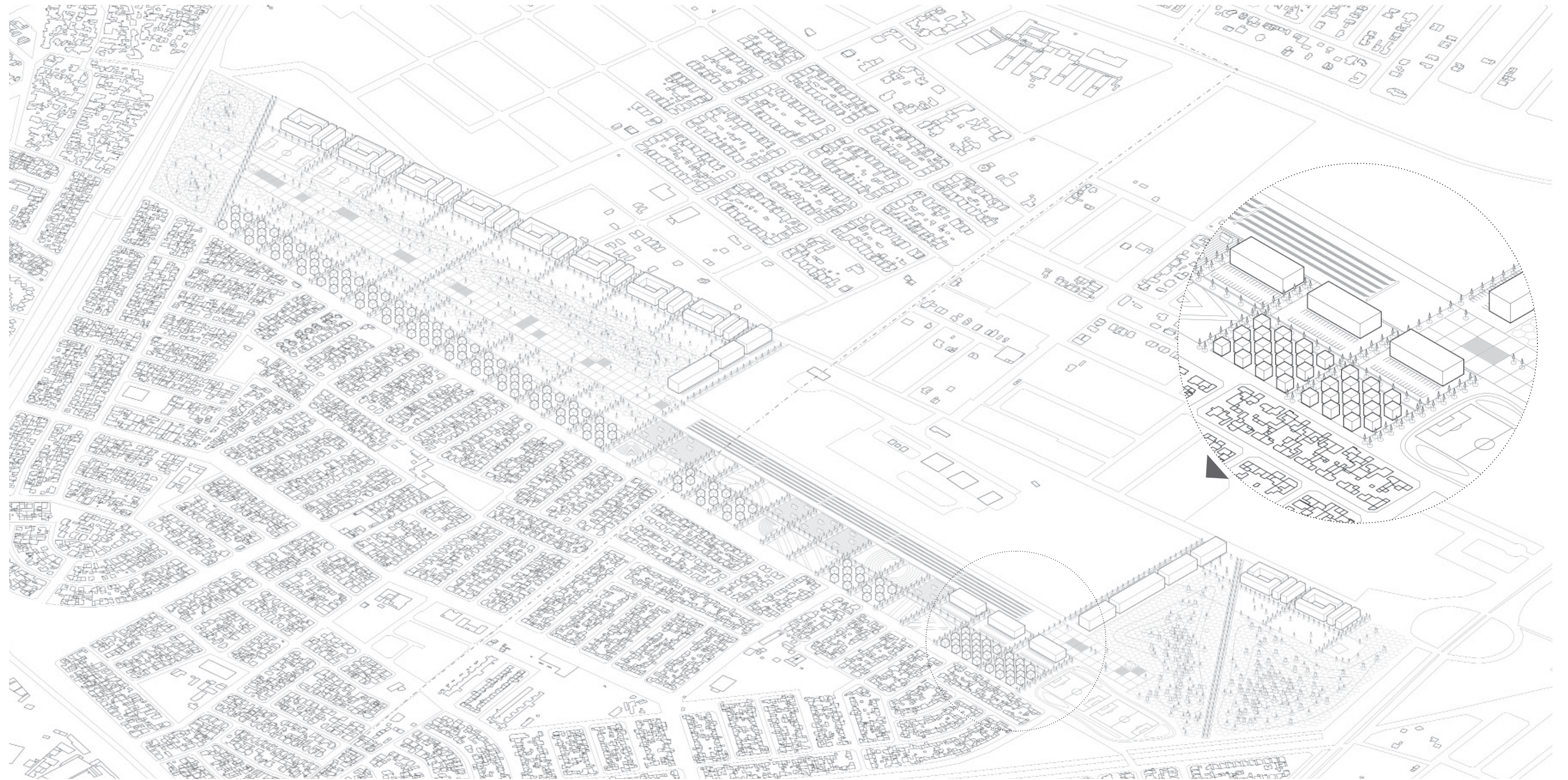


Fig. 17. Axonometric view, Scenario 01: 33% Urbanized Perimeter.
 Vista axonométrica, Escenario 01: 33% de Perímetro Urbanizado.

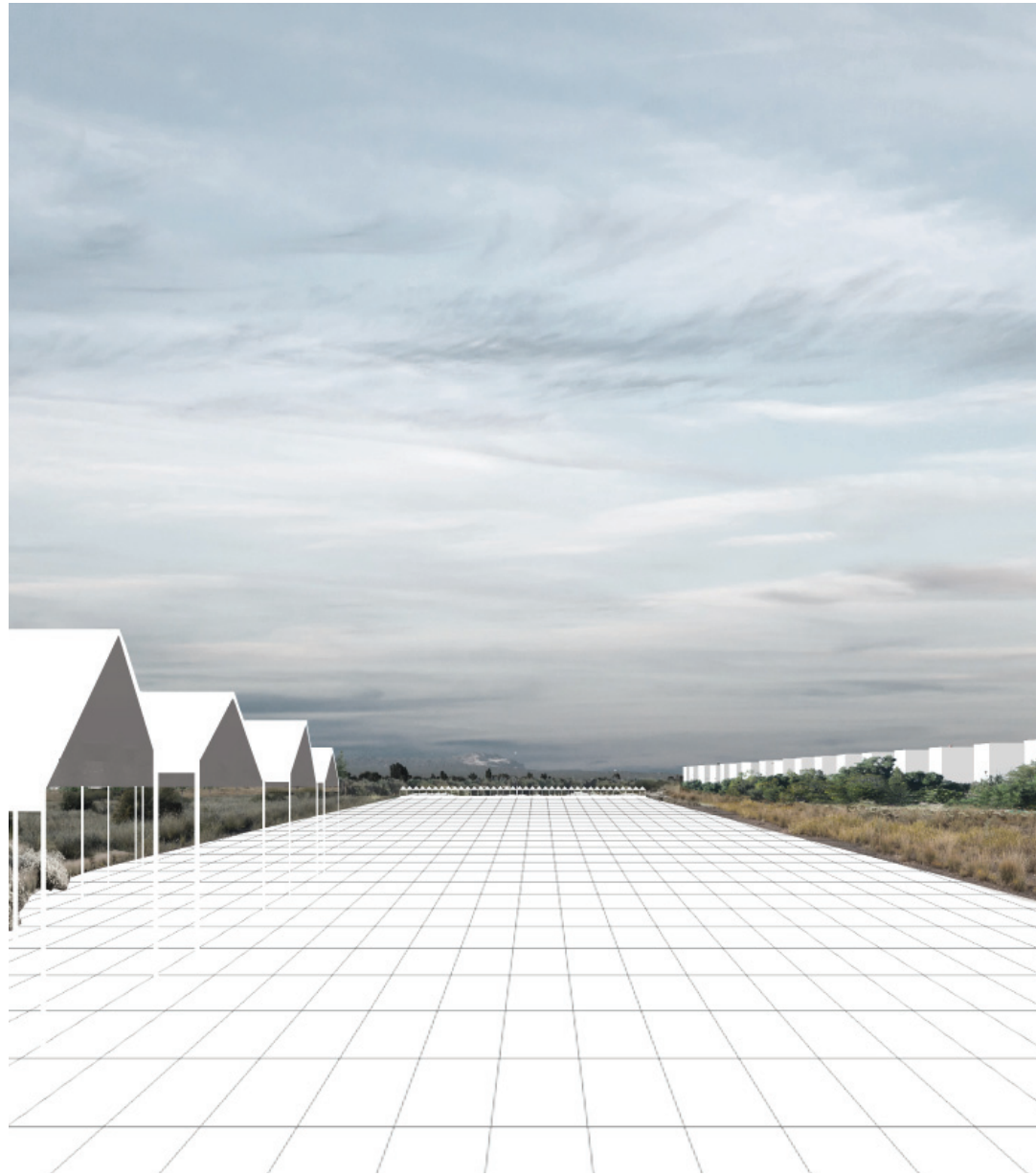
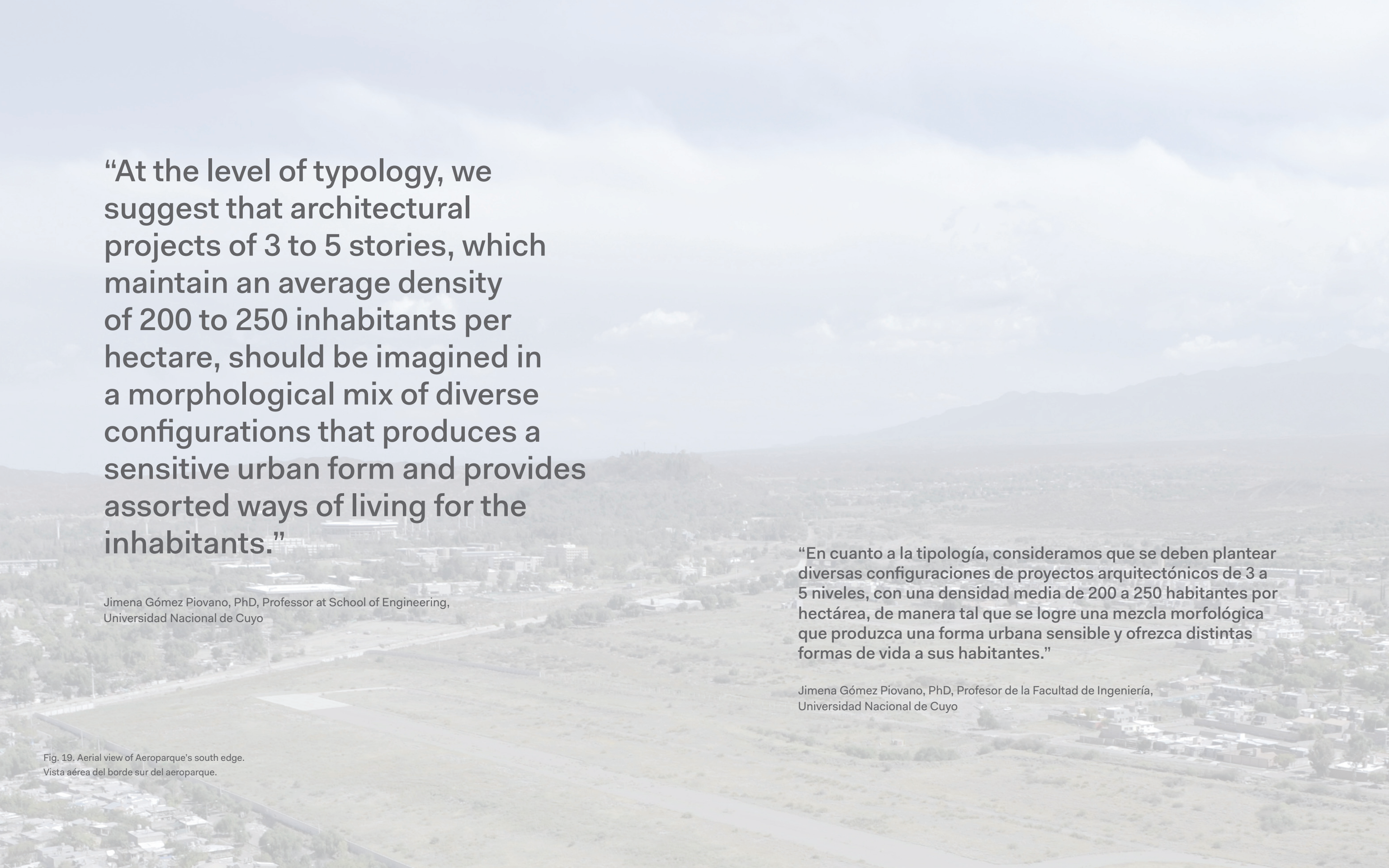


Fig. 18. Perspective, Scenario 01: 33% Urbanized Perimeter.
Perspectiva, Escenario 01: 33% de Perímetro Urbanizado.



“At the level of typology, we suggest that architectural projects of 3 to 5 stories, which maintain an average density of 200 to 250 inhabitants per hectare, should be imagined in a morphological mix of diverse configurations that produces a sensitive urban form and provides assorted ways of living for the inhabitants.”

Jimena Gómez Piovano, PhD, Professor at School of Engineering,
Universidad Nacional de Cuyo

“En cuanto a la tipología, consideramos que se deben plantear diversas configuraciones de proyectos arquitectónicos de 3 a 5 niveles, con una densidad media de 200 a 250 habitantes por hectárea, de manera tal que se logre una mezcla morfológica que produzca una forma urbana sensible y ofrezca distintas formas de vida a sus habitantes.”

Jimena Gómez Piovano, PhD, Profesor de la Facultad de Ingeniería,
Universidad Nacional de Cuyo

Fig. 19. Aerial view of Aeroparque's south edge.
Vista aérea del borde sur del aeroparque.

Scenario 02 Escenario 02

50% Urbanized Perimeter
50% Perímetro Urbanizado



Fig. 20. Oblique view, Scenario 02: 50% Urbanized Perimeter.
Vista oblicua, Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado.

Agendas: **50% Urbanized Perimeter****Areas**

Gross Area Aeroparque Mendoza:
78.4 hectares.

Area reserved for Base Cóndor:
15.8 hectares.

Area available for transformation:
62.6 hectares.

50% Urbanized area:
31.3 hectares.

35% Mixed Residential:
21.9 hectares.

15% Civic/Cultural/Commercial Amenities:
9.4 hectares.

Agendas

The second scenario presents an irregular border organized by built programs that push at various moments into the site, which is predominantly defined by a successive native ecosystem stretching across the site. This scenario prioritizes urbanized area over parks and public space. The scenario prioritizes economic performance and social connectivity over ecological benefit.

50% Open space:
31.3 hectares.

35% Hydrological/Ecological/
Infrastructural Program:
21.9 hectares.

15% Park Recreational Program:
9.4 hectares.

Agendas: **50% Perímetro Urbanizado****Áreas**

Área total del Aeroparque Mendoza:
78.4 hectáreas.

Área reservada para la Base Cóndor:
15,8 hectáreas.

Área disponible para la transformación:
62,6 hectáreas.

50% Área urbanizada:
31,3 hectáreas.

35% Residencial Mixto:
21,9 hectáreas.

15% Usos Cívicos/Culturales/Comerciales:
9,4 hectáreas.

Agendas

El segundo escenario presenta un borde irregular organizado a partir de una serie de programas edificados que se “insertan” al sitio en diferentes puntos. El terreno está definido por un ecosistema nativo que se extiende a lo largo del sitio. Este escenario prioriza el área urbanizada sobre los parques y el espacio público. El escenario prioriza el desempeño económico y la conectividad social sobre el beneficio ecológico.

50% Espacio abierto:
31,3 hectáreas.

35% Programa Hidrológico/
Ecológico/Infraestructural:
21,9 hectáreas.

15% Programa de Parque Recreativo:
9,4 hectáreas.

Scenario 02: 50% Urbanized Perimeter

Hydrology

Additional water nodes are introduced as a result of topographical modifications made to the interior of the site. These modifications take place after the runway is dismantled and its rubble reused through cut-and-fill to direct water runoff to the interior of the site. These actions make the acequia system flow along the site and release water to the east following the city's existing topography. The north and south ends of the site will be open spaces for additional water catchment.

Ecology

The interior of the site is reserved for indigenous ecological performance and stretches from south to north. Concentration of tree planting at the northern and southern tips suggest public parks. Topographical modifications foster succession of native species. Diagonal corridors enable street tree planting schemes that organize and orient the block structure while diversifying urban form.

Infrastructure

A dedicated bike and pedestrian greenway loop borders the built and open programs connecting the site on its north-south axis. This loop connects to the Regalado Olguín bike path. In addition, boardwalks graded along the edge of the native ecosystem create an east-west connection. On-site organic waste management facilities are introduced. The southern edge is transformed into an alluvial habitat.

Program

The program along the border reflects the existing typologies on each of the adjacent edges. However, the organizational form breaks and shifts away from the urban block morphology to generate distinct settings. The interior is kept open and the remaining imprint of the runway is used to modify topography for ecological programs. The north and south sides are public parks and recreation nodes and relate to the east-west transportation corridors. Athletic poles are introduced on both north and south tips of the site.

Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado

Hidrología

Debido a modificaciones topográficas realizadas en el interior del sitio, se agregan nodos acuíferos adicionales al sitio. Estas modificaciones se dan a continuación del desmantelamiento de la pista de aterrizaje y la reutilización de sus escombros para operaciones de corte y llenado. El agua allí es filtrada y usada para alimentar a las plantas nativas. Estas acciones hacen que el sistema de acequias corra en el mismo sentido dentro del sitio, liberando el agua al este de la pendiente topográfica actual de la ciudad. Los extremos norte y sur son destinados para la potencial captura adicional de agua.

Ecología

El interior del sitio se reserva para el rendimiento ecológico endógeno, y se extiende desde el lado sur del terreno hasta el margen norte. La concentración de árboles plantados en los extremos norte y sur sugieren la posibilidad de establecer parques públicos. Se emplean las cuencas topográficas para fomentar sucesión ecológica de las especies nativas. Los corredores diagonales habilitan esquemas de plantado de árboles que organizan y orientan el orden de las manzanas urbanas para generar diversidad en la forma de ciudad.

Infraestructura

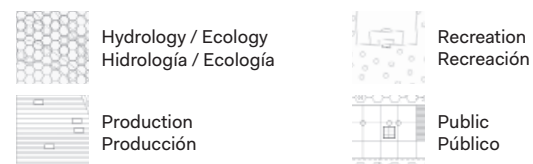
Una circunvalación interior verde exclusivamente para peatones y bicicletas bordea los programas abiertos y los edificios, conectando el sitio a lo largo de un eje norte-sur. La circunvalación se conecta con la ciclovía Regalado Olguín. Las conexiones este-oeste, por su parte, se realizan a través de pasarelas que se disponen en gradiente sobre el borde del ecosistema nativo. Se introducen instalaciones para el manejo de residuos orgánicos en el sitio.

Programa

El programa sobre el borde se implementa en función de las tipologías existentes que caracterizan cada uno de los límites; a pesar de esto, la forma organizativa se libera y aleja de la morfología de la manzana urbana para generar distintas configuraciones. El interior se mantiene abierto, y el sector de la pista de aterrizaje se convierte en una interface topográfica para programas ecológicos. Tanto el extremo norte como el sur se conciben como parques públicos y nodos recreativos. En ambos polos del sitio es introducido programa atlético.



Fig. 21. Plan view, Scenario 02: 50% Urbanized Perimeter.
Vista de planta, Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado.



- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Mid-rise Mixed-use | 1. Mediana Altura y Uso Mixto |
| 2. Low-rise Residential | 2. Residencial de Baja Altura |
| 3. Student Housing / Mixed-use | 3. Vivienda Estudiantil / Uso Mixto |
| 4. Institutional | 4. Institucional |
| 5. Base Cóndor Ministry of Security | 5. Base Cóndor Ministerio de Seguridad |
| 6. EOLO Meteorological Station | 6. EOLO Estación Meteorológica |
| 7. Municipal Boundary | 7. Límite Municipal |

0 100m Scale: 1:7500



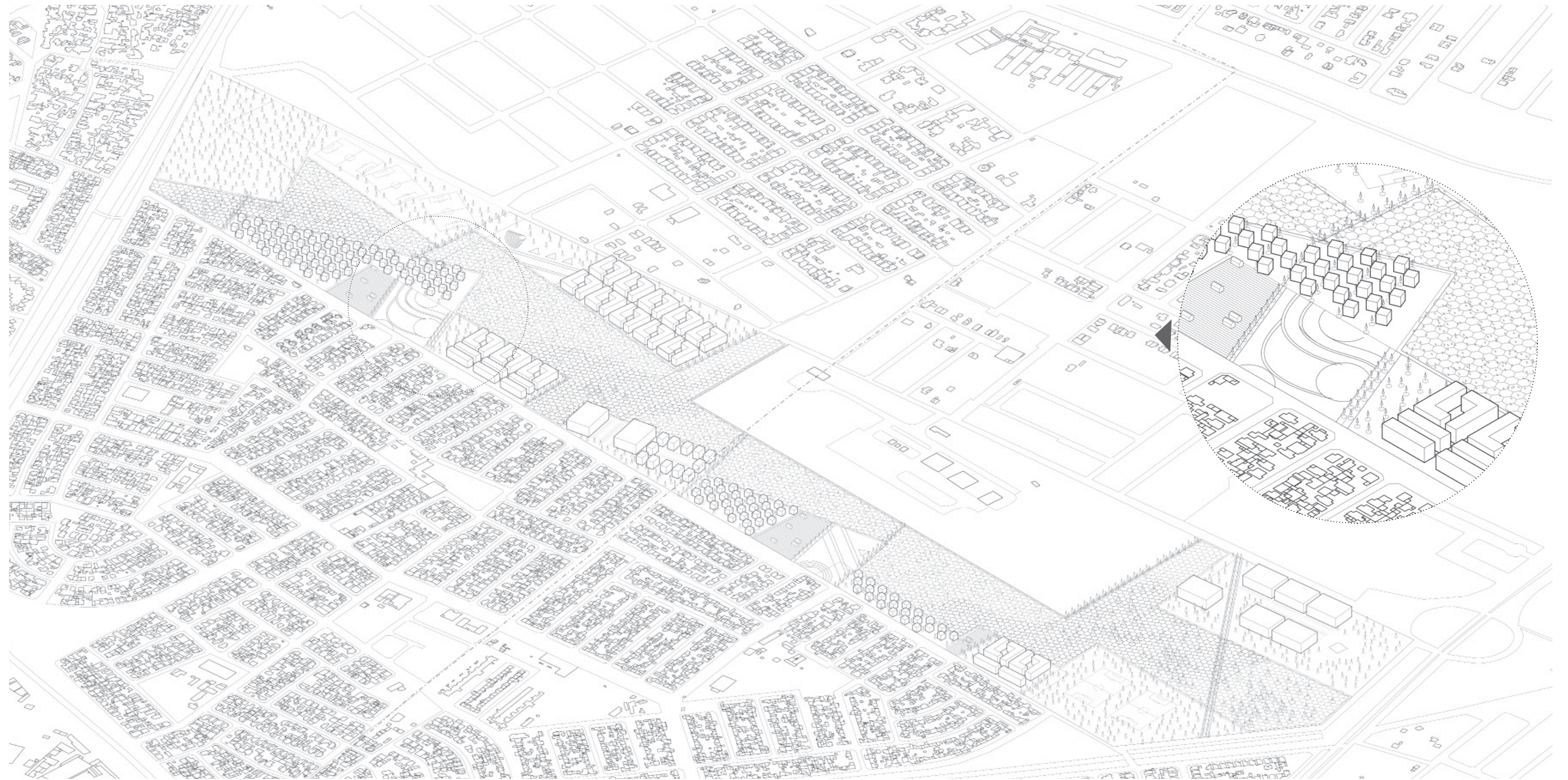
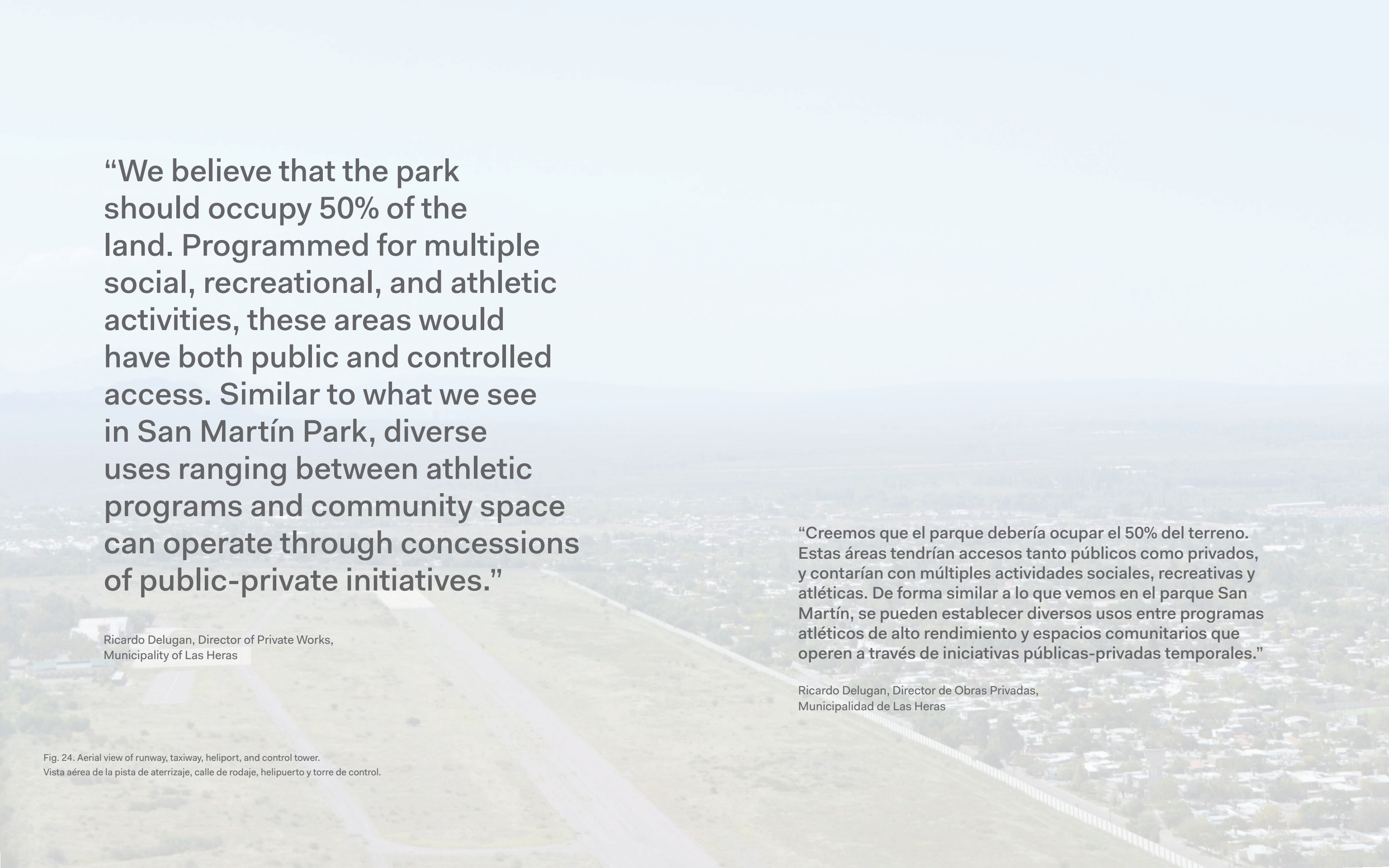


Fig. 22. Axonometric view, Scenario 02: 50% Urbanized Perimeter.
 Vista axonométrica, Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado.



Fig. 23. Perspective, Scenario 02: 50% Urbanized Perimeter.
Perspectiva, Escenario 02: 50% Perímetro Urbanizado.



“We believe that the park should occupy 50% of the land. Programmed for multiple social, recreational, and athletic activities, these areas would have both public and controlled access. Similar to what we see in San Martín Park, diverse uses ranging between athletic programs and community space can operate through concessions of public-private initiatives.”

Ricardo Delugan, Director of Private Works,
Municipality of Las Heras

“Creemos que el parque debería ocupar el 50% del terreno. Estas áreas tendrían accesos tanto públicos como privados, y contarían con múltiples actividades sociales, recreativas y atléticas. De forma similar a lo que vemos en el parque San Martín, se pueden establecer diversos usos entre programas atléticos de alto rendimiento y espacios comunitarios que operen a través de iniciativas públicas-privadas temporales.”

Ricardo Delugan, Director de Obras Privadas,
Municipalidad de Las Heras

Fig. 24. Aerial view of runway, taxiway, heliport, and control tower.
Vista aérea de la pista de aterrizaje, calle de rodaje, helipuerto y torre de control.

Scenario 03
Escenario 03

33% Urbanized Interior
33% Interior Urbanizado



Fig. 25. Oblique view, Scenario 03: 33% Urbanized Interior.
Vista oblicua, Escenario 03: 33% Interior Urbanizado.

Agendas: **33% Urbanized Interior****Areas**

Gross Area Aeroparque Mendoza:
78.4 hectares.

Area reserved for Base Cóndor:
15.8 hectares.

Area available for transformation:
62.6 hectares.

33% Urbanized area:
20.8 hectares.

18% Mixed Tenancy Residential:
11.4 hectares.

15% Civic/Cultural/Commercial Amenities:
9.4 hectares.

Agendas

The third scenario presents an irregular border organized by open program that pushes rhythmically at different moments into an interior predominated by built programs that stretch across the site. This scenario prioritizes parks and public space over urbanized area. The scenario prioritizes social and recreational amenity over economic benefit.

66% Open space:
41.8 hectares.

46% Hydrological/Ecological/
Infrastructural Program:
29.2 hectares.

20% Park Recreational Program:
12.6 hectares.

Agendas: **33% Interior Urbanizado****Áreas**

Área total del Aeroparque Mendoza:
78.4 hectáreas.

Área reservada para la Base Cóndor:
15,8 hectáreas.

Área disponible para la transformación:
62,6 hectáreas.

33% Área urbanizada:
20,8 hectáreas.

18% Residencial Mixto:
11,4 hectáreas.

15% Usos Cívicos/Culturales/Comerciales:
9,4 hectáreas.

Agendas

El tercer escenario presenta un borde irregular, organizado a partir de un programa abierto que en distintos momentos se adentra en el sitio. Predominan los programas edificados que se extienden a lo largo del sitio. Este escenario prioriza los parques y el espacio público sobre el área urbanizada. El escenario prioriza la amenidad social y recreativa sobre el beneficio económico.

66% Espacio abierto:
41,8 hectáreas.

46% Programa Hidrológico/
Ecológico/Infraestructural:
29,2 hectáreas.

20% Programa de Parque Recreativo:
12,6 hectáreas.

Scenario 03: 33% Urbanized Interior

Hydrology

A series of engineered conical valleys, derived from the existing topography, drain water run-off and discharge to the interior of the site. Acequia watercourses define the edge of each valley and demarcate the border of the urban program. The top contour of each valley is delineated by the acequia watercourse and perforated at different moments to direct and filter water from west to east. The east-west alignment is then used to direct water for different programs placed along each corridor.

Ecology

Each valley cut becomes a successive native habitat. Topographical basins foster succession of native species. East-west zig-zagged corridors enable street tree planting schemes that organize and orient the programmatic strips. These valleys are intercalated for indigenous ecological performance and non-native plantings. Concentration of tree planting at the northern and southern tips suggest public parks and possible habitats that could spur from the alluvial channel.

Infrastructure

A series of interior, dedicated bike and pedestrian greenway paths cross the zig-zag strips at a north-south axis. In addition, east-west connections form the street grid. Parts of the existing runway are dismantled for new topographic formations. Boardwalks form north-south connections that cross the native ecosystem and public parks. On-site organic waste management facilities are introduced. Along the border of the new Base Cóndor, an infrastructural loop carries the utilities that connect the interior of the site.

Program

Program distributed in strips generates maximum diversity. The north and south sides are public parks and recreation nodes that relate to the east-west transportation corridors. The strips introduce new and existing typologies that characterize each of the adjacent edges. The organizational form opens and closes to generate distinct settings between built and open program. EOLO becomes as mixed-use, cultural, scientific, and economic venue.

Escenario 03: 33% Interior Urbanizado

Hidrología

Se toma la inclinación de la topografía existente como un punto de partida, el cual permite la creación de una serie de valles cónicos a través de los cuales el agua que llega por escurrimiento y descarga desagota hacia el interior del sitio. Las acequias definen el borde de cada valle y delimitan la frontera del programa urbano. El contorno superior de cada valle se define por el curso de la acequia, y en diversos momentos es perforada para conducir agua a un proceso de filtrado en dirección oeste-este del sitio. La alineación este-este se emplea así para redirigir el agua para diversos programas ubicados a lo largo de cada corredor.

Ecología

Se induce a cada valle a convertirse en un hábitat nativo. Se emplean las cuencas topográficas para fomentar las especies nativas. Corredores este-oeste a manera de zigzag, permiten el plantado del arbolado urbano como agente que delimita y organiza las franjas programáticas. La concentración de árboles plantados en los extremos norte y sur sugieren la posibilidad de establecer parques públicos y posibles hábitats que surjan del canal aluvional.

Infraestructura

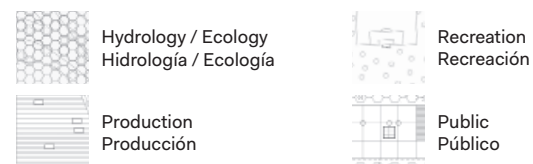
Una serie de senderos verdes interiores exclusivos para la circulación peatonal y en bicicleta atraviesan las franjas en zigzag sobre el eje norte-sur. Las conexiones este-oeste constituyen la trama de calles. Las conexiones peatonales norte-sur, por su parte, se realizan a través de pasarelas que cruzan el ecosistema nativo y los parques recreativos. Se introducen instalaciones para el manejo de residuos orgánicos en el sitio. A lo largo del borde de la nueva Base Cóndor, una circunvalación infraestructural conduce los servicios requeridos para introducir y distribuir conexiones hacia el interior del sitio.

Programa

El programa se distribuye en franjas programáticas para generar la mayor diversidad posible. Tanto el extremo norte como el sur se conciben como parques públicos y nodos recreativos en relación directa con los corredores de transporte este-oeste. Las franjas son programadas introduciendo nuevas y existentes tipologías de vivienda, comercio y programa cultural. La lógica formal de organización, se abre y se cierra para generar diversas condiciones entre el programa construido y el programa abierto. EOLO es programado con usos mixtos culturales, científicos, y económicos.



Fig. 26. Plan view, Scenario 03: 33% Urbanized Interior.
Vista en planta, Escenario 03: 33% Interior Urbanizado.



- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Mid-rise Mixed-use | 1. Mediana Altura y Uso Mixto |
| 2. Low-rise Residential | 2. Residencial de Baja Altura |
| 3. Student Housing / Mixed-use | 3. Vivienda Estudiantil / Uso Mixto |
| 4. Institutional | 4. Institucional |
| 5. Base Cóndor Ministry of Security | 5. Base Cóndor Ministerio de Seguridad |
| 6. EOLO Meteorological Station | 6. EOLO Estación Meteorológica |
| 7. Municipal Boundary | 7. Límite Municipal |

0 100m Scale: 1:7500





Fig. 27. Axonometric view, Scenario 03: 33% Urbanized Interior.
 Vista axonométrica, Escenario 03: 33% Interior Urbanizado.



Fig. 28. Perspective, Scenario 03: 33% Urbanized Interior.
Perspectiva, Escenario 03: 33% Interior Urbanizado.



“If the introduction of new cultural, sports, and commercial programs can increase the demand for housing in the area, it may be productive to imagine new typologies of public space that generate new types of housing.”

Karolina Petz, Consultant, Urban Design Lab, TU Wien

“Si la introducción de un nuevo programa cultural, deportivo y comercial puede incrementar la demanda de vivienda en la zona, tal vez sea posible imaginar nuevas tipologías de espacio público que generen nuevos tipos de vivienda.”

Karolina Petz, Consultora, Urban Design Lab, TU Wien

Fig. 29. Aerial view of Aeroparque from the north. Base Cóndor, heliport, control tower, Mendoza Police facilities.

Vista aérea del Aeroparque desde el norte, sobrevuelo en helicóptero Policía de Mendoza. Se observa la Base Cóndor, helipuerto, torre de control, oficinas Policía de Mendoza.

Scenario 04 Escenario 04

50% Urbanized Interior
50% Interior Urbanizado



Fig. 30. Oblique view, Scenario 04: 50% Urbanized Interior.
Vista oblicua, Escenario 04: 50% Interior Urbanizado.

Agendas: **50% Urbanized Interior****Areas**

Gross Area Aeroparque Mendoza:
78.4 hectares.

Area reserved for Base Cóndor:
15.8 hectares.

Area available for transformation:
62.6 hectares.

50% Urbanized area:
31.3 hectares.

35% Mixed Residential:
21.9 hectares.

15% Civic/Cultural/Commercial Amenities:
9.4 hectares.

Agendas

The fourth scenario presents an irregular border with intervals of built and unbuilt programs crossing the site. This scenario prioritizes urbanized area over parks and public space. The scenario prioritizes economic performance and social connectivity over ecological benefit.

50% Open space:
31.3 hectares.

20% Hydrological/Ecological/
Infrastructural Program:
12.5 hectares.

30% Park Recreational Program:
18.8 hectares.

Agendas: **50% Interior Urbanizado****Áreas**

Área total del Aeroparque Mendoza:
78.4 hectáreas.

Área reservada para la Base Cóndor:
15,8 hectáreas.

Área disponible para la transformación:
62,6 hectáreas.

50% Área urbanizada:
31,3 hectáreas.

35% Residencial Mixto:
21,9 hectáreas.

15% Usos Cívicos/Culturales/Comerciales:
9,4 hectáreas.

Agendas

El cuarto escenario presenta un borde irregular, obtenido a partir de la introducción de espacios de transición entre los programas edificados y abiertos que atraviesan el sitio. Este escenario prioriza el área urbanizada sobre los parques y el espacio público. El escenario prioriza el desempeño económico y la conectividad social sobre el beneficio ecológico.

50% Espacio abierto:
31,3 hectáreas.

20% Programa Hidrológico/
Ecológico/Infraestructural:
12,5 hectáreas.

30% Programa de Parque Recreativo:
18,8 hectáreas.

Scenario 04: 50% Urbanized Interior

Hydrology

Topographic modifications establish a border condition comprised of a series of water collection basins. The top contour of each basin is delineated by the acequia watercourse and perforated at different moments to direct water across the site. The east-west alignment directs water for different programs along each corridor. The successive basins along the periphery of the site also act as overflow spaces for additional water catchment during torrential downpours.

Ecology

Topographical basins foster succession of native species. Each ground depression becomes a successive native habitat. North-south corridors enable street tree planting schemes that organize and orient the programmatic strips. The perimeter of the site is reserved for indigenous ecological performance and stretches along all margins of the site generating a native habitat ring. Concentration of tree planting at the northern and southern tips suggest public parks. Municipalities will identify traditional tree species that are the most convenient for the urban planting schemes.

Infrastructure

Along the border of the new Base Cóndor, an infrastructural loop carries the utilities that connect the interior of the site. Existing streets—Dr. Cichitti to the west and Cristo Redentor to the east—become greenways that connect to the existing east-west boulevards of Regalado Olguin and the future Gran Capitán. An interior dedicated bike and pedestrian greenway loop borders the built and open programs. Connecting the site along a north-south axis, this loop merges into the Regalado Olguín bike path.

Program

Programs are scattered across the site to generate maximum diversity. Program is distributed along strips within the site for maximum diversity and program adjacency. The interior program mixes existing typologies from the city of Mendoza. In parallel, new typologies introduce alternative urban forms. The top contour of the native basins distorts the traditional block morphology. The interior is more densely built while the border remains and interface for cultural and recreational programs.

Escenario 04: 50% Interior Urbanizado

Hidrología

Las modificaciones topográficas configuran la condición del borde mediante una serie de cuencos donde el agua puede ser recolectada. El contorno superior de cada cuenca se define por el curso de la acequia, y en diversos momentos es perforada para conducir agua a través del sitio. La alineación este-oeste se emplea así para redirigir el agua para diversos programas ubicados a lo largo de cada corredor. Este borde de cuencos sucesivos a lo largo del perímetro del sitio es concebido para la potencial captura adicional de agua en ocasión de escurrimientos torrenciales.

Ecología

Se emplean las cuencas topográficas para fomentar las especies nativas. Se induce a que cada depresión topográfica pueda convertirse en un hábitat nativo. Los corredores norte-sur habilitan esquemas de plantado de árboles que organizan y orientan los paquetes programáticos. El borde del sitio se reserva para el rendimiento ecológico endógeno, y se extiende a lo largo del terreno conformando un anillo de plantas nativas. La concentración de árboles plantados en los extremos norte y sur sugiere la posibilidad de establecer parques públicos a través del uso de especies identificadas por los órganos técnicos encargados del arbolado urbano tradicional.

Infraestructura

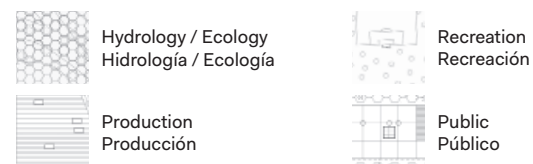
A lo largo del borde de la nueva Base Cóndor, una circunvalación infraestructural conduce los servicios requeridos para introducir y distribuir conexiones hacia el interior del sitio. Las calles existentes, la calle Dr. Cichitti al oeste y la Cristo Redentor al este son intervenidas y convertidas en campos verdes que se conectan con dos vías importantes de sentido este-oeste: la avenida Regalado Olguín hacia el norte, y la avenida Gran Capitán (en construcción) hacia el sur.

Programa

Los programas están dispersos por todo el sitio para generar la máxima diversidad posible. El interior concentra franjas programáticas para la máxima diversidad posible. El interior concentra parte de esas franjas programáticas generando gran variedad de usos y colindancias. En él se plasman mixturas de tipologías algunas de ellas pre existentes en la Ciudad de Mendoza y caracterizadas por su calidad espacial y otras nuevas que introducen formas alternativas de ciudad. El interior es urbanizado y el borde se convierte en una interface para programa temporal, cultural y recreativo.



Fig. 31. Plan view, Scenario 04: 50% Urbanized Interior.
Vista en planta, Escenario 04: 50% Interior Urbanizado.



- | | |
|-------------------------------------|--|
| 1. Mid-rise Mixed-use | 1. Mediana Altura y Uso Mixto |
| 2. Low-rise Residential | 2. Residencial de Baja Altura |
| 3. Student Housing / Mixed-use | 3. Vivienda Estudiantil / Uso Mixto |
| 4. Institutional | 4. Institucional |
| 5. Base Cóndor Ministry of Security | 5. Base Cóndor Ministerio de Seguridad |
| 6. EOLO Meteorological Station | 6. EOLO Estación Meteorológica |
| 7. Municipal Boundary | 7. Límite Municipal |

0 100m Scale: 1:7500



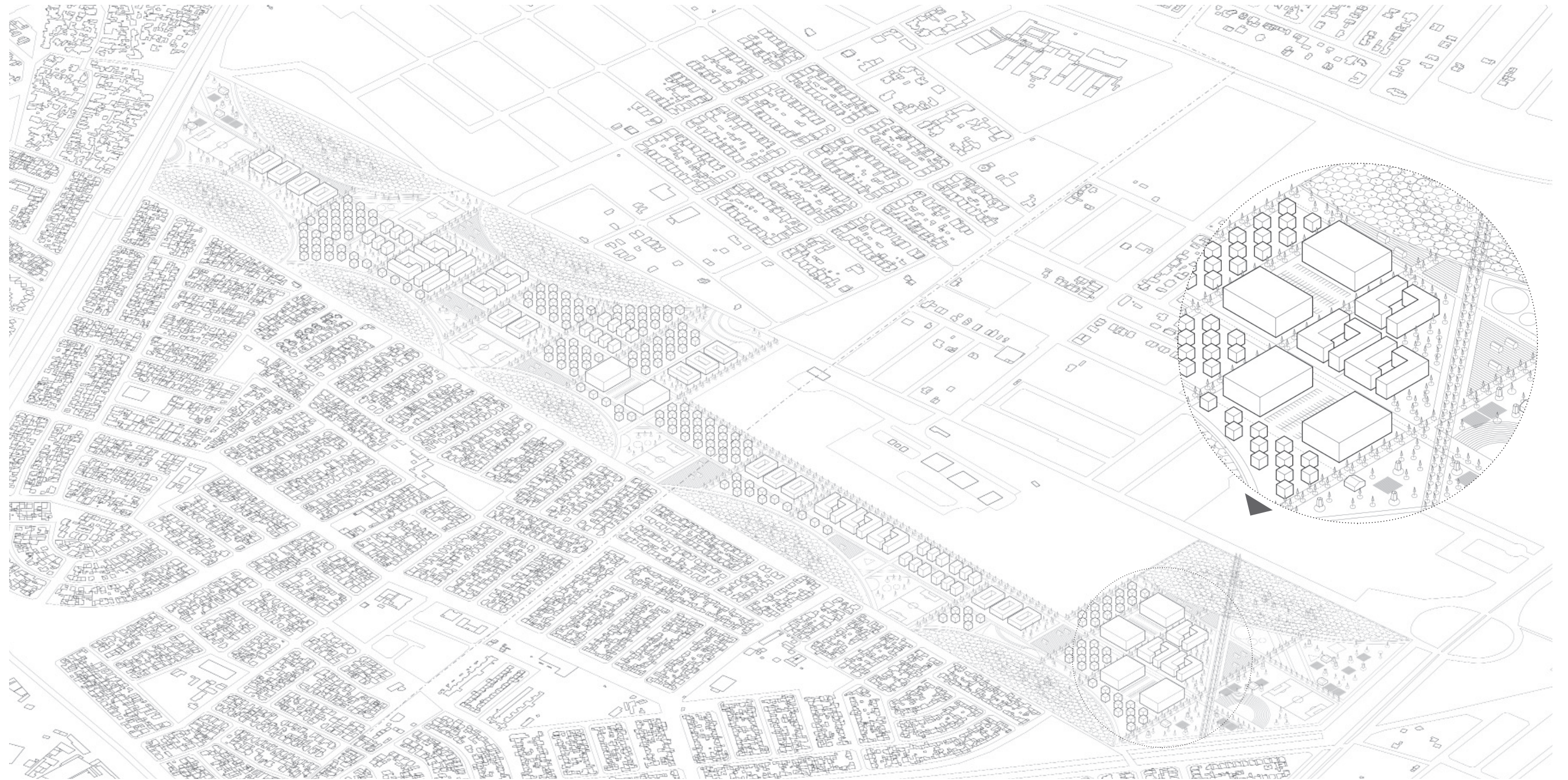


Fig. 32. Axonometric view, Scenario 04: 50% Urbanized Interior.
 Vista axonométrica, Escenario 04: 50% Interior Urbanizado.



Fig. 33. Perspective, Scenario 04: 50% Urbanized Interior.
Perspectiva, Escenario 04: 50% Interior Urbanizado.

“The important thing is to try to have different commercial services and forms of exchange within the neighborhood which not only offer diverse sources of employment but program the city to different schedules and needs.”

Architecture Student, Mendoza Academic Team

“Lo importante es tratar de tener diferentes servicios comerciales y formas de intercambio dentro del sector, lo que produce no solo diversas fuentes de empleo sino que también genera nuevos horarios y demandas para la ciudad.”

Estudiante de arquitectura del equipo académico de Mendoza

Fig. 34. Aerial view of Aeroparque from the west.
Vista aérea del aeroparque desde el oeste.

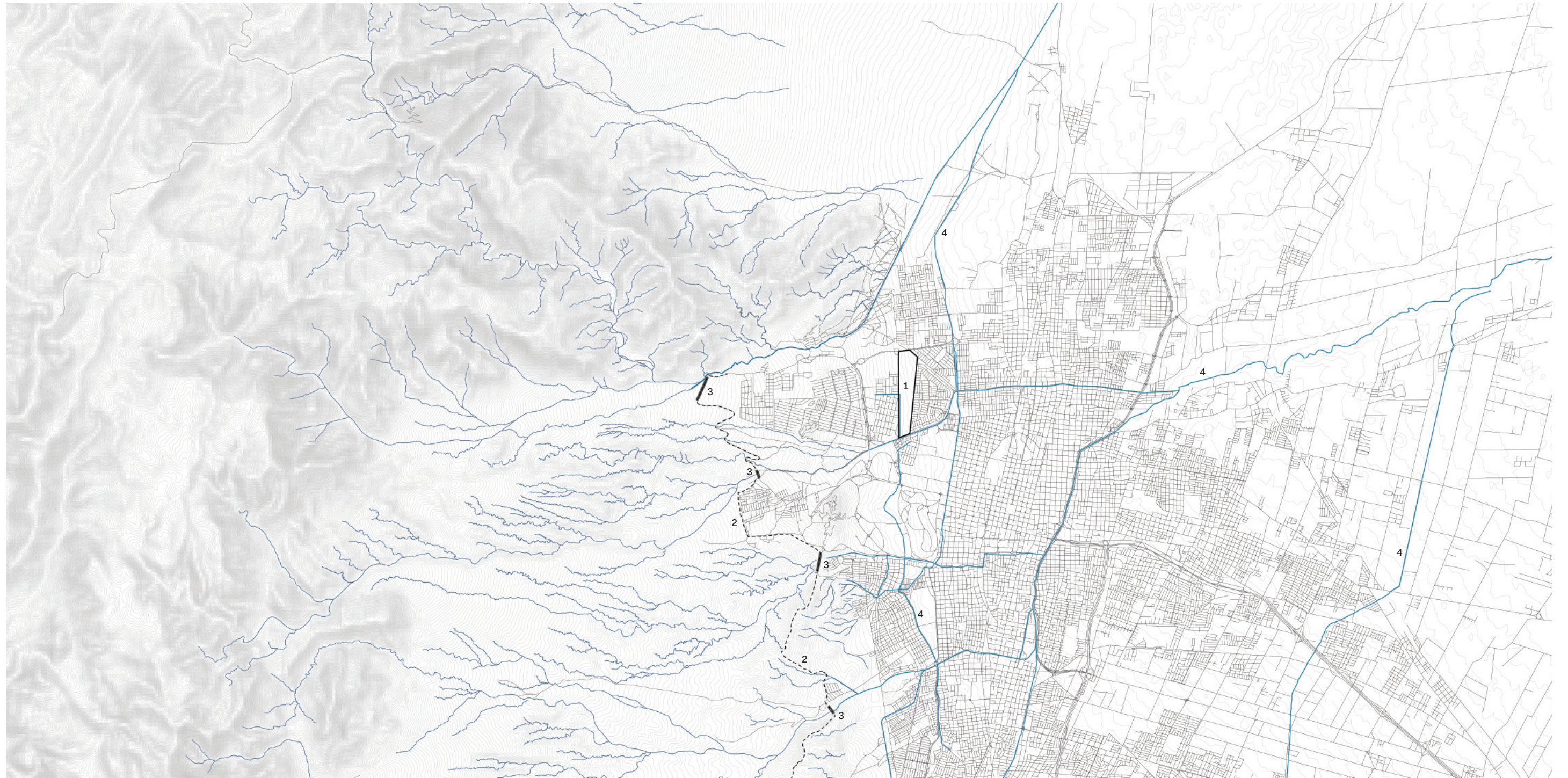


Fig. 35. Hydrological Map of the Mendoza Aeroparque.
Mapa Hidrológico del Aeroparque Mendoza.

- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Airfield Site | 1. Territorio Aeroportuario |
| 2. Alluvial Border | 2. Frontera Aluvial |
| 3. Dam | 3. Presa |
| 4. Water Management Infrastructure | 4. Infraestructura de Gestión del Agua |

Scale: 1:100,000





Fig. 36. Figure Ground Map of Scenario 01.
Mapa de Figura Terrestre del Escenario 01.

1. Base Cóndor Ministry of Security
2. Municipal Boundary

1. Base Cóndor Ministerio de Seguridad
2. Límite Municipal

0 100m Scale: 1:7500





Fig. 37. Figure Ground Map of Scenario 02.
Mapa de Figura Terrestre del Escenario 02.

1. Base Cóndor Ministry of Security
2. Municipal Boundary

1. Base Cóndor Ministerio de Seguridad
2. Límite Municipal

0 100m Scale: 1:7500





Fig. 38. Figure Ground Map of Scenario 03.
Mapa de Figura Terrestre del Escenario 03.

1. Base Cóndor Ministry of Security
2. Municipal Boundary

1. Base Cóndor Ministerio de Seguridad
2. Límite Municipal

0 100m Scale: 1:7500





Fig. 39. Figure Ground Map of Scenario 04.
Mapa de Figura Terrestre del Escenario 04.

1. Base Cóndor Ministry of Security
2. Municipal Boundary

1. Base Cóndor Ministerio de Seguridad
2. Límite Municipal

0 100m Scale: 1:7500

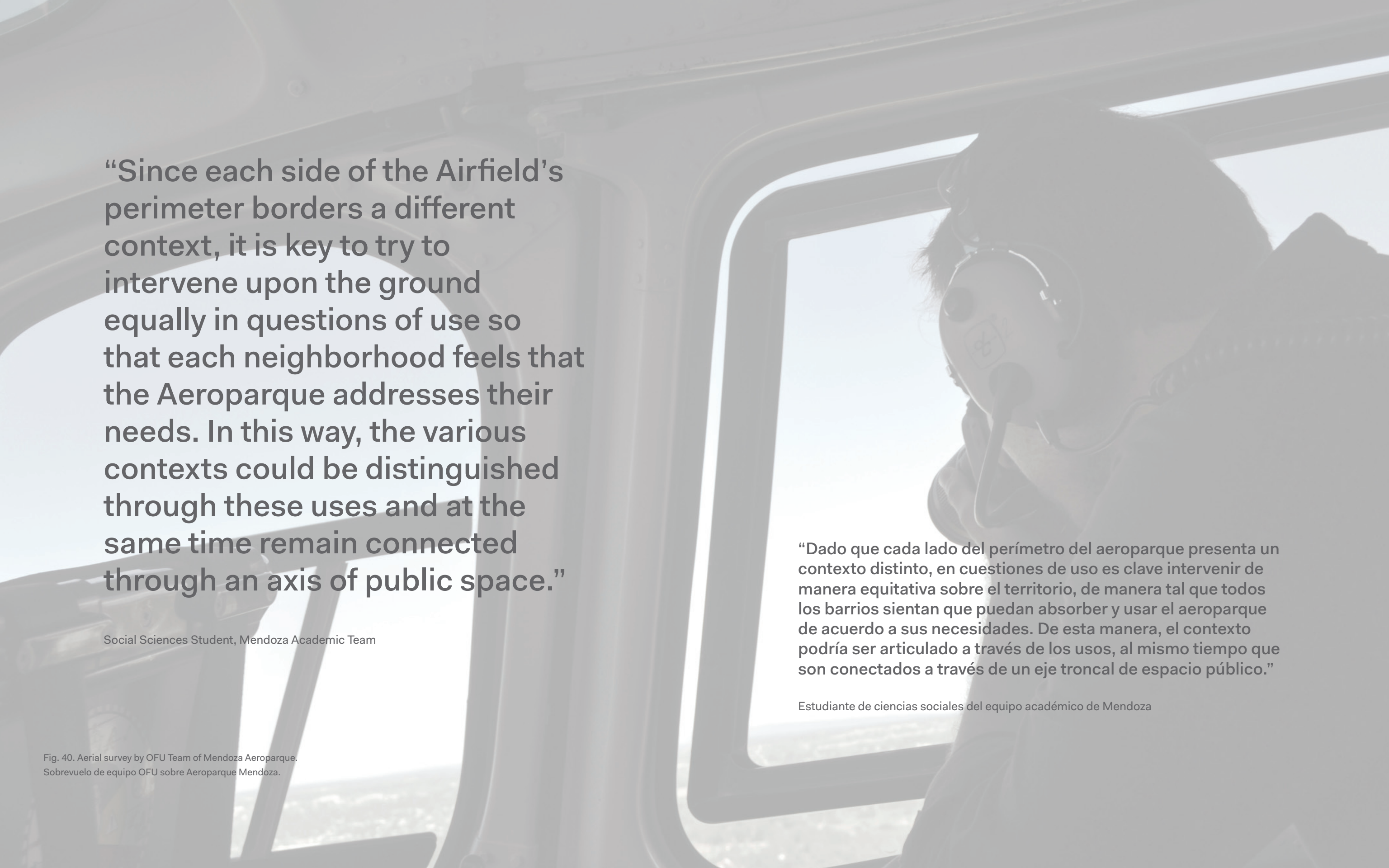


PROCESS

**Fieldwork
Survey**

PROCESO

**Trabajo de Campo
Encuesta**



“Since each side of the Airfield’s perimeter borders a different context, it is key to try to intervene upon the ground equally in questions of use so that each neighborhood feels that the Aeroparque addresses their needs. In this way, the various contexts could be distinguished through these uses and at the same time remain connected through an axis of public space.”

Social Sciences Student, Mendoza Academic Team

“Dado que cada lado del perímetro del aeroparque presenta un contexto distinto, en cuestiones de uso es clave intervenir de manera equitativa sobre el territorio, de manera tal que todos los barrios sientan que puedan absorber y usar el aeroparque de acuerdo a sus necesidades. De esta manera, el contexto podría ser articulado a través de los usos, al mismo tiempo que son conectados a través de un eje troncal de espacio público.”

Estudiante de ciencias sociales del equipo académico de Mendoza

Fig. 40. Aerial survey by OFU Team of Mendoza Aeroparque.
Sobrevuelo de equipo OFU sobre Aeroparque Mendoza.

Fieldwork

The Office's field protocol creates scenarios that foster both the co-creation and sharing of knowledge. Departing from our position that every site visit is centered on the possibility of learning from local expertise, our fieldwork is designed to convene with diverse actors to share diverse understandings about a particular question with a specific goal. Within this context, we place our own know-how in dialogue with local specificity as a medium to instigate new imaginations around the subject of inquiry. Our objective is to listen to a wide scope of voices. Our agenda on the ground is carefully curated to open spaces where we encourage dialogue in different ways. Formats vary in response to each project's demand from public lectures and press-release events to more intimate gatherings like boardroom discussions or design charrettes. In parallel—and equally significant—our team documents the site and its surroundings, consults archives or other repositories holding significant resources, and engages with the overall culture and nature of the place.

Trabajo de campo

El protocolo para el trabajo de campo de la OFU apunta a crear escenarios que fomenten la creación conjunta y la transferencia de conocimiento. Partiendo del hecho de que toda visita al sitio se centra en la posibilidad de aprender de la experiencia local, nuestro trabajo de campo está diseñado para reunirnos con diversos actores y compartir nuestros respectivos conocimientos sobre una cuestión particular, con un objetivo específico. Dentro de este contexto, hacemos que nuestro propio *know-how*, en diálogo con la especificidad local, sea un medio para instigar nuevos imaginarios en torno al tema en cuestión. Con el objetivo de escuchar un mayor espectro de voces, nuestro plan sobre el territorio está cuidadosamente dirigido hacia los espacios abiertos, donde el diálogo es alentado de diversas maneras. Los formatos varían de acuerdo a las demandas de cada proyecto, desde conferencias públicas y eventos de prensa hasta encuentros más íntimos, como debates en foros o talleres de diseño. En paralelo a esto, e igualmente importante, nuestro equipo conduce un registro del sitio y su entorno, consulta los archivos u otros sitios que posean recursos importantes, y se relaciona con la cultura y la naturaleza del lugar.

Consultation

The Office visited Mendoza on two occasions with the twofold objective of investigating the cultural and ecological history of the airfield and informing and provoking a rigorous conversation about its future transformation. Each site visit was paired with a specific question meant to bring together specific expertise across disciplines and institutions:

Site visit 01: December 2016

What takes place in the Mendoza Aeroparque now?

This first query was addressed through a series of presentations organized by the IDB and UNICIPIO and held at the Salón Amarillo of the administrative building of Mendoza Capital. The event was attended by the executive leadership of the Ministry of Defense, the executive leadership of Mendoza Capital and Las Heras, the directors and technical experts from each municipality's urban planning agency, and academic representatives from the schools of architecture from the Universidad de Congreso, Universidad Nacional de Cuyo, and Universidad de Mendoza. In addition, the planning directors of both municipalities led a series of site visits to the airfield and its vicinities.

Consulta

La OFU visitó Mendoza en dos ocasiones, con el doble objetivo de interiorizarse sobre la historia cultural y ecológica del aeroparque, y de informar y provocar un riguroso debate sobre su futura transformación. En cada visita al sitio se llevó una pregunta específica con la cual reunir conocimientos específicos a través de diversas disciplinas e instituciones:

Visita al sitio 01: Diciembre de 2016

¿Qué ocurre actualmente en el Aeroparque Mendoza?

La primera pregunta fue realizada mediante una serie de presentaciones del BID, los municipios y el UNICIPIO que se realizaron en el Salón Amarillo de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza. Este intercambio contó con la presencia del liderazgo ejecutivo del Ministerio de Seguridad y el de Ambiente de la provincia de Mendoza como así también con las Intendencias de ambos municipios y los directores y expertos técnicos de sendas áreas de planificación urbana. También estuvieron presentes los representantes académicos de la Universidad Nacional de Cuyo, Universidad Mendoza y Universidad Congreso. Sumado a esto, hubo una serie de visitas al aeroparque y su entorno, que fueron encabezadas por los directores de planeamiento de ambos municipios.

Site visit 02: March 2017

What uses for the Ex Mendoza Aeroparque would most benefit the people and the city?

The second query was addressed through a series of presentations organized by the IDB and UNICIPIO. In attendance were the mayors of Mendoza Capital and Las Heras, directors and technical experts from their urban planning departments, faculty and student representatives from the schools of Architecture of the Universidad Nacional de Cuyo, Universidad de Mendoza, and Universidad de Congreso. In addition, the Office organized a design charrette with an academic research team comprised of faculty and students from the aforementioned Universities.

During the week on site, the Office was based at Nave Cultural Mendoza, an abandoned train shed of the Estacion Central de Mendoza recently converted to a cultural center for the city. Technical representatives from the municipal planning agencies, community representatives of the neighborhoods adjacent to the site as well as a group of students and faculty from the Architecture schools of Universidad Nacional de Cuyo, Universidad de Mendoza, and Universidad de Congreso joined the Office to share their research to date and to convene around the question of the site's future programming. The following section recounts the key topics discussed during each instance by the different stakeholders.

This cooperation between two municipalities sets a precedent for inter-municipal and metropolitan partnerships that may inform broader ambitions for future urban transformation. In technical and legal terms, the airfield, out of operation since 1993, has been declared decommissioned. Ideas about converting the site into a public amenity and new urban fabric have been present ever since. The current operation of the Base Cóndor by the police not only serves the metropolitan region, but also contributes to the public safety of the adjacent neighborhoods. Of the airfield's total area, 15.8 hectares of land have been reserved for the police to maintain its operation in place. Future projects in both metropolitan

Visita al sitio 02: Marzo de 2017

¿Qué uso futuro del ex Aeroparque Mendoza beneficiaría más a la población y a la ciudad?

La segunda cuestión fue planteada mediante una serie de presentaciones organizadas por la IDB y UNICIPIO. Este interrogante fue planteado en una serie de presentaciones organizadas por el BID, ambos municipios y el UNICIPIO. Allí estuvieron los Intendentes de la Municipalidad de Mendoza y de la Municipalidad de Las Heras, el Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública, los Secretarios y expertos técnicos de planificación urbana de ambos municipios y profesores y alumnos de la Universidad Nacional de Cuyo, la Universidad Mendoza y la Universidad Congreso. Sumado a esto, la OFU organizó un taller de diseño con un equipo de investigación académica, del cual tomaron parte docentes y alumnos de las universidades mencionadas.

A lo largo de la semana que permaneció en el sitio, la OFU se estableció en Nave Cultural Mendoza, una antigua estructura ferroviaria inglesa ubicada en Parque Central de Mendoza (antiguamente fue zona de maniobras y depósitos ferroviarios) que recientemente fue recuperada, remodelada y convertida en un centro cultural para la ciudad. Los representantes técnicos de las divisiones de planificación urbana municipales, los representantes comunitarios de los barrios adyacentes al sitio, como así también un grupo académico compuesto por estudiantes y docentes de las facultades de Arquitectura de la Universidad Nacional de Cuyo, la Universidad de Mendoza y la Universidad de Congreso, se unieron a la OFU para compartir la información que tenían hasta ese momento y aunar esfuerzos en torno a la cuestión del futuro programa del sitio. La sección que sigue a continuación ofrece una recopilación de los temas claves que fueron discutidos durante cada instancia por las diversas partes afectadas.

Se reconoció que esta instancia de cooperación entre dos municipios marca un precedente para sociedades inter-municipales y metropolitanas, que podría dar lugar a ambiciones más amplias para el futuro de la forma urbana. El aeroparque no

and neighborhood scale must be considered: Av. Gran Capitán or Parque de la Familia for their transformations in the metropolitan scale; Barrio Infanta for the work of Urban Design Lab in cooperation between the IADB and the University of Technology in Vienna; and finally Ciudad de Mendoza's ongoing intervention in Barrio Flores-Olivares.

The academic dialogues revealed nuanced ways of discussing the local in-depth revision of the existing conditions of the context with tools to reimagine new programs for the airfield site. The Mendoza Academic Team's diagnosis showed that establishing consensus among neighbors would rely on strategies that addressed their needs in the long, medium, and short terms. In that regard, we concluded that the use of projective scenarios would be a favorable vehicle to advance consensus among neighbors. In addition, the introduction of new residents could be used as a way of mixing people and programs together.

Representatives of the airfield's adjacent neighborhoods expressed anxiety at the enclosure of the site's border. The residents along the east side of the site were concerned about mobility, connectivity, and viewsheds. However, there was a shared interest in new programming, particularly for younger generations, including new public amenities, recreational and athletic facilities, cultural programs, and educational spaces. There was also a desire for new production and training venues. The residents on the site's west side had security concerns and preferred the wall and police presence. In general, there was consensus among those in attendance about the value of a new public space.

The technical leadership of the municipalities of Las Heras and Ciudad de Mendoza led the site visit to the airfield. This section provides three impressions of the site's existing conditions: from its interior facilities and runway, from the perimeter setting and its surroundings neighborhoods, and from an aerial view that ascertains its broader position within the urban fabric. Seen in plan, the airfield is an irregular pentagon oriented predominantly in the north-south direction. The width stretches from east to west, increasing to the north, and decreasing to the south. Inside the site, a cut in the terrain positions the runway below the heliport of the Base Cóndor. The site also rests at a higher elevation than the center of Mendoza, yielding prevalent views to the city and mountains. Existing buildings are in good

opera desde 1993. En términos legales y técnicos, ha sido declarado desmantelado. La intención de reconvertir el sitio para que pase a ser una instalación pública y un nuevo tejido urbano ha estado presente desde entonces. La Base Cóndor, una operación actualmente conducida por la policía, no solo sirve a la región metropolitana, sino que también le provee una precepción de seguridad a los barrios circundantes. Se determinó que 15,8 hectáreas del terreno se preservarán para que la policía pueda mantener sus maniobras en funcionamiento. Proyectos futuros las escalas metropolitana y barrial deben ser considerados e integrados: La Av. Gran Capitán y el Parque de la Familia por su transformación metropolitana; el barrio Infanta y el trabajo del Urban Design Lab en cooperación entre el BID y la Universidad Tecnológica de Viena; y finalmente la iniciativa de urbanización por parte de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza en forma conjunta con Hábitat y Desarrollo Humano de la Nación Argentina en el barrio Flores-Olivares, un antiguo asentamiento espontáneo que actualmente se está urbanizando y formalizando.

Los debates académicos revelaron diversos matices para discutir la profunda revisión local de las condiciones actuales del contexto, con herramientas para reimaginar nuevos programas para el sitio del aeroparque. Tomando como base el detallado diagnóstico preparado por el equipo académico de Mendoza, se reconoció que para lograr consenso entre los vecinos, el proyecto final deberá encontrar una manera de reflejar sus necesidades a corto, mediano y largo plazo. En ese sentido, se concluyó que la proyección de escenarios futuros sería un vehículo favorable para hacer avanzar el consenso entre los vecinos. A esto hay que sumarle que la introducción de nuevos residentes podría ser usado como una forma de mezclar personas y programas.

Los diálogos comunitarios revelaron las ansiedades que la clausura del aeroparque produjo en quienes viven en los barrios circundantes al mismo. Los residentes del margen este manifestaron su descontento en términos de movilidad, conectividad y visuales, y hubo un consenso entre los presentes respecto a la posible llegada de nuevas instalaciones públicas, complejos deportivos y recreativos y espacios educativos. Se sugirió que estos espacios deberían ser pensados en función de las generaciones más jóvenes. También se deberá considerar la adición de nuevos espacios para la producción y el entrenamiento.

condition and the runway is being used as a jogging track. The runway is shifted towards the south edge of the site resulting in flatter terrains. Along the perimeter of the site an array of urban morphologies and architectural typologies already position the airfield within a mixed-use, mixed-tenancy, mixed-income context.

Los residentes del margen oeste manifestaron su preocupación por la inseguridad, y sugirieron que el muro y la presencia de la policía habían logrado mantener la seguridad en sus barrios. Hubo, sin embargo, un consenso entre los presentes respecto al valor de tener un nuevo espacio público.

La visita al aeroparque fue facilitada por el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Mendoza y guiada por las Secretarías de Planificación de ambos municipios. Esta sección ofrece tres evaluaciones sobre las condiciones actuales del sitio: desde sus instalaciones internas y pista de aterrizaje, desde los límites perimetrales y barrios circundantes y desde una vista aérea que da cuenta de su localización dentro del contexto del tejido urbano. Visto en planta, el aeroparque es un pentágono irregular, ubicado principalmente a lo largo del eje norte – sur. Su morfología crece hacia el norte a lo largo de su eje este – oeste, pero disminuye hacia el sur. Una vez dentro del terreno, es posible reconocer un corte en el terreno que ubica a la pista de aterrizaje debajo del helipuerto de la Base Cóndor. También se observa que el sitio descansa sobre una elevada pendiente respecto al centro de Mendoza, lo que le otorga importantes visuales de la ciudad y las montañas. Los edificios existentes están en buenas condiciones, y la pista de aterrizaje se utiliza como una pista para correr. La pista está corrida hacia el borde sur del terreno, donde el suelo es más plano y equilibrado. La variedad de morfologías urbanas y tipologías arquitectónicas que se observan sobre el perímetro del sitio hacen que la zona donde se encuentra el aeroparque ya sea un contexto de usos, ingresos y perfiles socioeconómicos mixtos.

“There could be two major poles of program: one at each end of the terrain. This could emphasize the metropolitan nature of the project and at the same time invite the neighbors to walk across the site. However it is important to have a sports presence across the whole field.”

Architecture Student, Mendoza Academic Team

“Podría haber dos grandes polos programáticos en cada extremo del terreno. Esto enfatizaría la naturaleza metropolitana del proyecto y al mismo tiempo invitaría a los vecinos a recorrer el lugar. De todas maneras, es importante tener un complejo deportivo en el sitio.”

Estudiante de arquitectura del equipo académico de Mendoza

Fig. 41. Aerial view of Aeroparque's northwest edge.
Vista aérea del borde noroeste del aeroparque.

¿Qué usos para el Ex Aeroparque Mendoza beneficiarían más a la ciudad y sus habitantes?

OFFICE
FOR
URBANIZATION

 Harvard University
Graduate School of Design

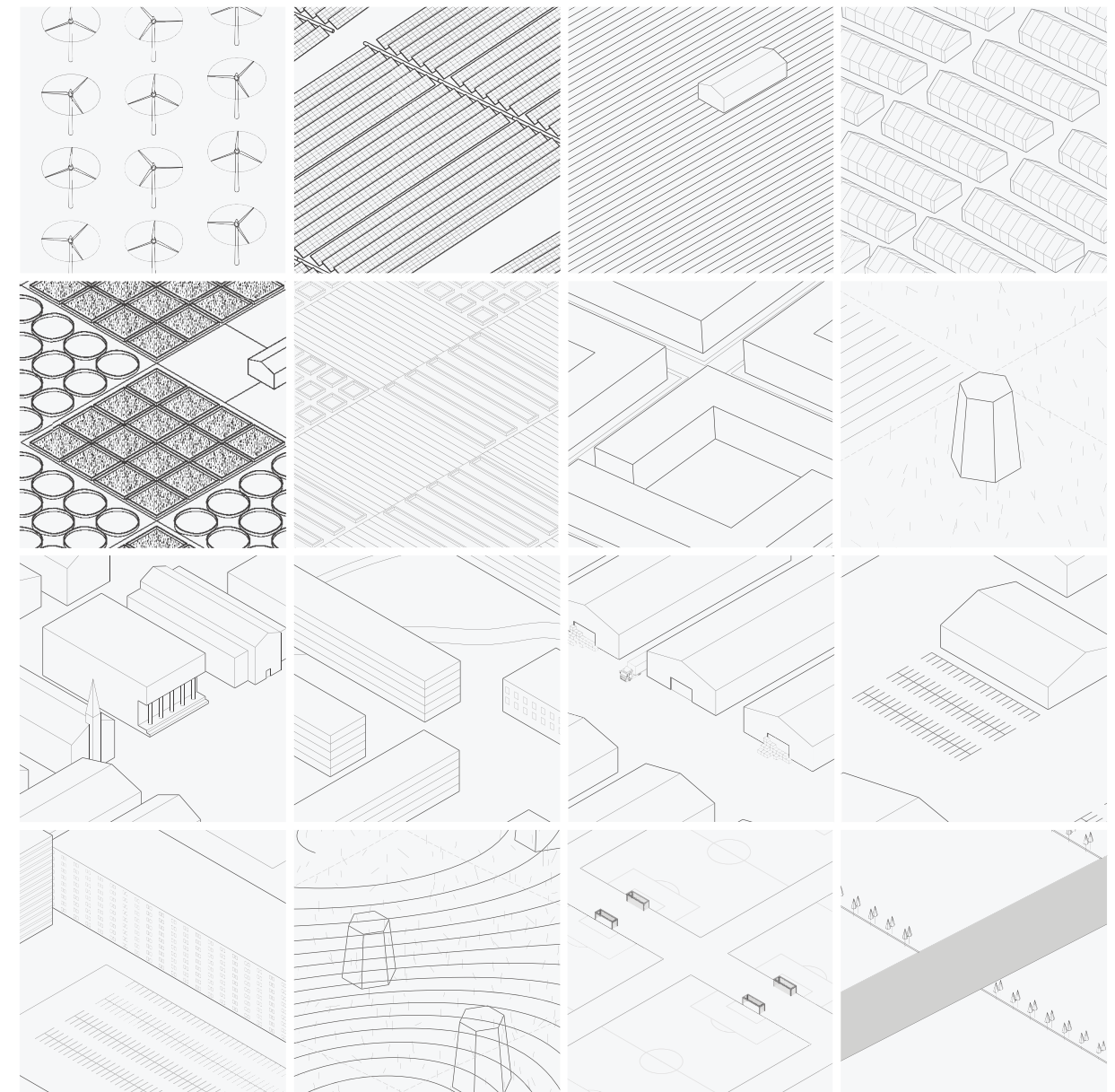


Fig. 42. What uses for the Mendoza Aeroparque? Handout and presentation material used to moderate the diverse consultations on site with local stakeholders.

¿Qué usos para el Ex Aeroparque Mendoza beneficiarían más a la ciudad y sus habitantes?

Fig. 43. Program menu for airfield transformation derived from diverse case studies around the world.

Menú de programas para la transformación de aeropuertos. Programas derivados de estudios de caso alrededor del mundo de transformación aeroportuaria.

Aeroparque Mendoza. Futuros Usos

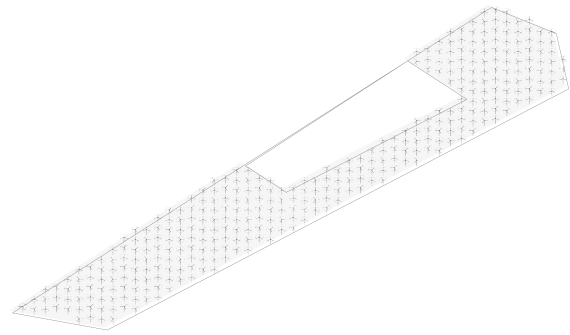
ENERGÉTICO	Eólico / Turbinas de Viento	00.5%
	Solar / Paneles Fotovoltaicos	01.5%
	Geotermal	00.0%
	Otro:	00.0%
	Total Energético	02.0%
AGRÍCOLA	Agricultura	00.0%
	Invernaderos	00.0%
	Piscicultura	00.0%
	Otro:	00.0%
	Total Agrícola	00.0%
RESIDENCIAL	Vivienda Unifamiliar / Multifamiliar	27.5%
	Vivienda Estudiantil	05.0%
	Huertas Comunitarias	02.5%
	Otro:	00.0%
	Total Residencial	35.0%
CULTURAL	Pioneros Urbanos	00.0%
	Centro Cívico	00.0%
	Campus Universitario	00.0%
	Otro:	00.0%
	Total Cultural	12.0%
ECONÓMICO	Mercado / Central de Abasto	06.0%
	Centro de Convenciones	01.0%
	Centro de Negocios	05.0%
	Otro:	00.0%
	Total Económico	12.0%
SOCIAL	Parque de Aventura	02.5%
	Parque Atlético	10.5%
	Corredor Ecológico	11.5%
	Otro:	00.0%
	Total Social	25.0%
ECOLÓGICO	Recolección y Reserva de Aguas	07.5%
	Restauración de Ecotono	00.5%
	Bosque Urbano	06.0%
	Otro:	00.0%
	Total Ecológico	14.0%
GRAN TOTAL		100 %

**¿Qué usos para el Ex Aeroparque Mendoza
beneficiarían más a la ciudad y sus habitantes?**

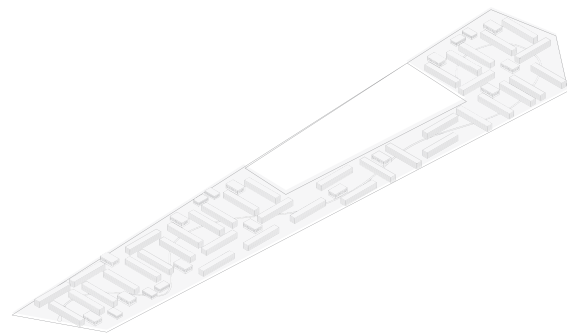
Fecha:
Lugar:

Observaciones:

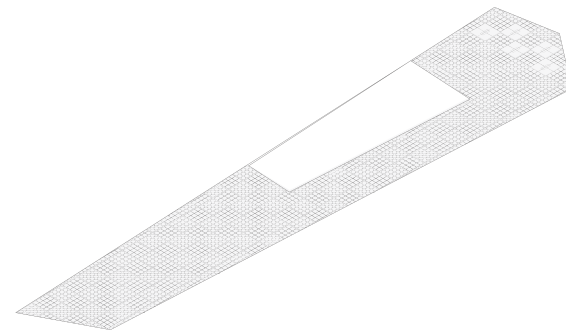
Fig. 44. Program survey package used to moderate conversations during workshop on site.
Encuesta del programa utilizado para moderar conversaciones durante el taller en el sitio.



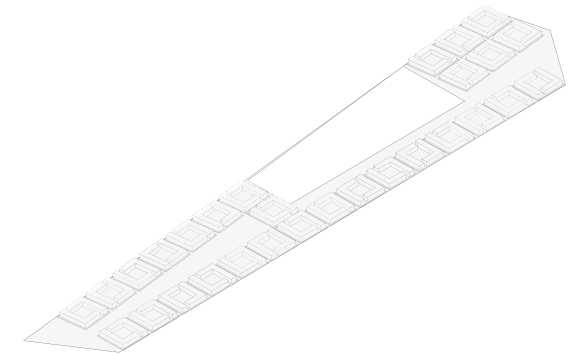
Wind Farm
Energía Eólica



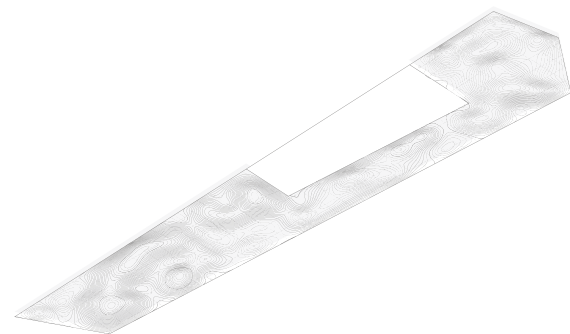
University Campus
Campus Universitario



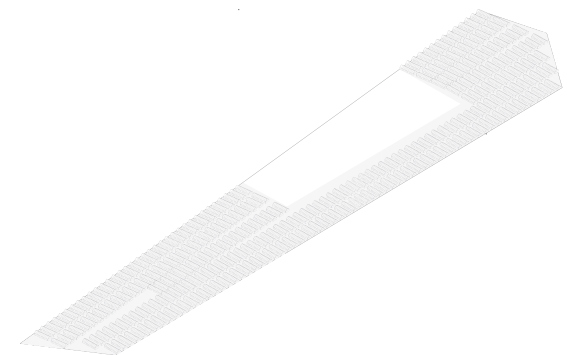
Aquaculture
Piscicultura



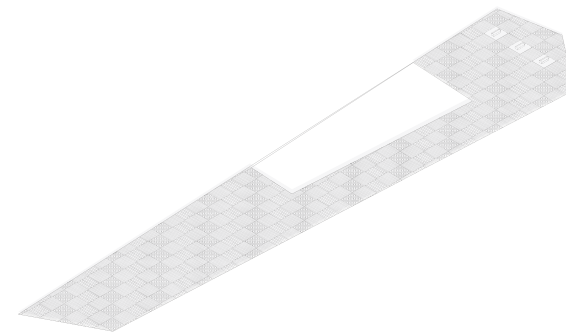
Residential
Vivienda



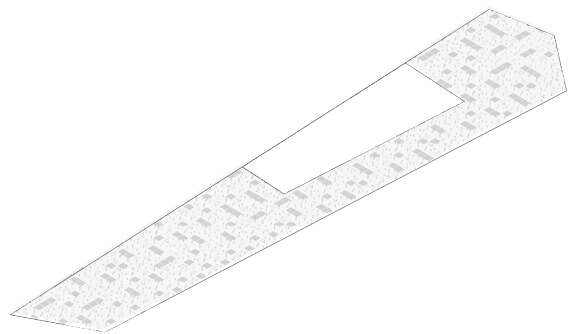
Water Reserve
Reserva Agua



Greenhouses
Invernaderos

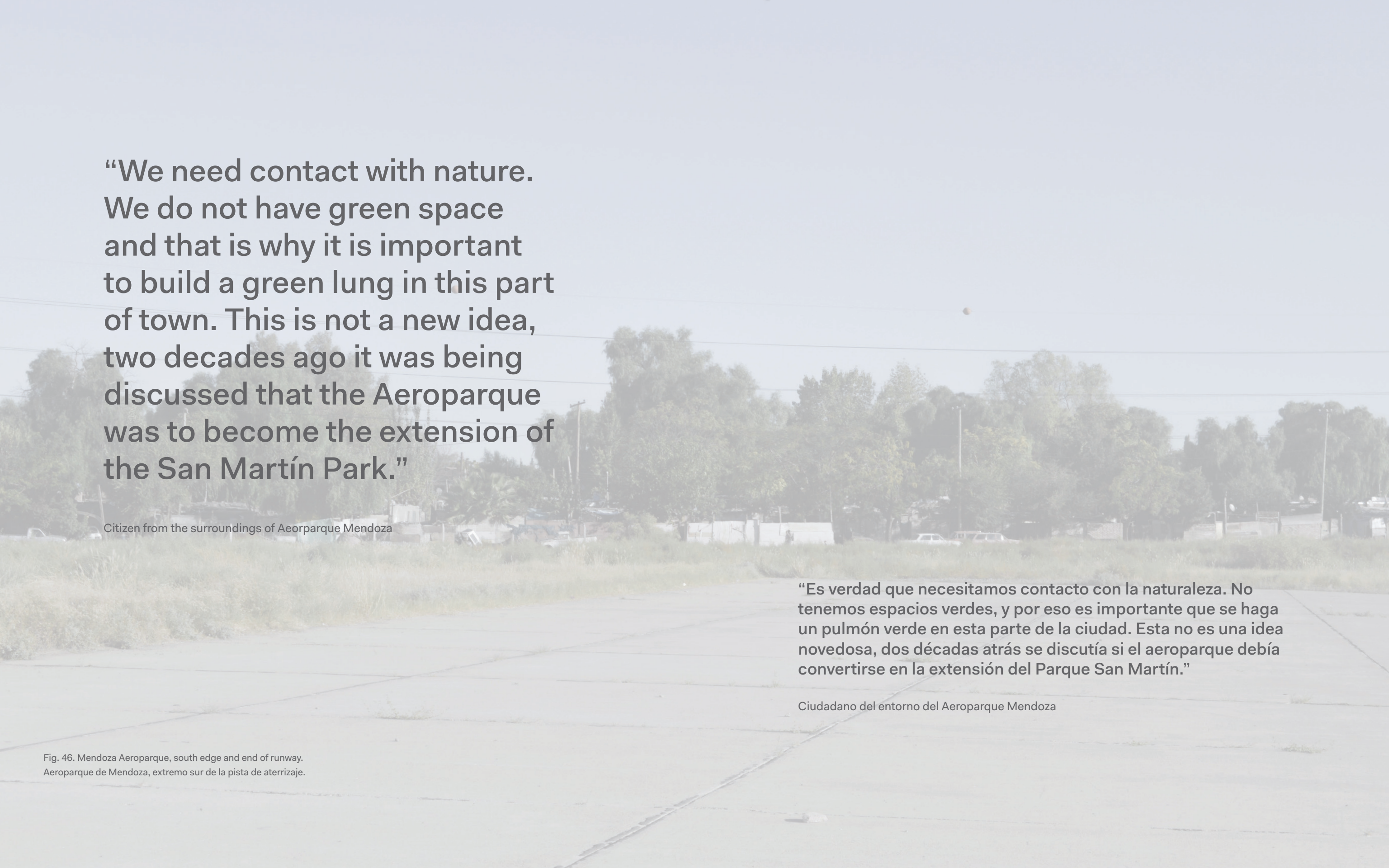


Agriculture
Agricultura



Community Gardens
Huerta Comunitarias

Fig. 45. Overlaid programs to Mendoza Aeroparque, axonometric diagrams.
Diagramas axonómicos, programas sobrepuestos al Aeroparque Mendoza.



“We need contact with nature. We do not have green space and that is why it is important to build a green lung in this part of town. This is not a new idea, two decades ago it was being discussed that the Aeroparque was to become the extension of the San Martín Park.”

Citizen from the surroundings of Aeroparque Mendoza

“Es verdad que necesitamos contacto con la naturaleza. No tenemos espacios verdes, y por eso es importante que se haga un pulmón verde en esta parte de la ciudad. Esta no es una idea novedosa, dos décadas atrás se discutía si el aeroparque debía convertirse en la extensión del Parque San Martín.”


Ciudadano del entorno del Aeroparque Mendoza

Fig. 46. Mendoza Aeroparque, south edge and end of runway.
Aeroparque de Mendoza, extremo sur de la pista de aterrizaje.

Consultation: **Institutional**Consulta. **Institucional**

Fig. 47. Mendoza Aeroparque: Future Uses, presentations by Pedro Aparicio, Harvard GSD OFU; Mendoza Academic Team; Dominique Mashini, Urban Design Lab; Martín Soulier, IDB; Graciela Marty, UNICIPIO; Subsecretario Fernando Álvarez de Celis, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública; Charles Waldheim, Harvard GSD OFU; Mario Isgró, Secretario de Planificación de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza; Felipe Vera, IDB; Daniel Orozco, Intendente Las Heras.

Aeroparque Mendoza: Usos futuros, presentaciones de Pedro Aparicio, Harvard GSD OFU; equipo académico Mendoza; Dominique Mashini, Urban Design Lab; Martín Soulier, IDB; Graciela Marty, UNICIPIO; subsecretario Fernando Álvarez de Celis, subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública; Charles Waldheim, Harvard GSD OFU; secretario Mario Isgró, municipalidad de Mendoza capital; Felipe Vera, IDB; Daniel Orozco, intendente de Las Heras.



“I’ve lived in Barrio Aeroparque for thirty years and I remember that, before the wall was there, the Aeroparque was a place where we would go to play football. From there we went to work, to the drive-in cinema, or to the hills to climb. Since the construction of the wall, access to the University of Cuyo or Challao, are now difficult, not to say unpleasant. We feel trapped.”

Citizen from the surroundings of Aeroparque Mendoza

“Hace 30 años vivía en el Barrio Aeroparque, y me acuerdo que antes de que existiera el muro, el aeroparque era un lugar donde íbamos a jugar al fútbol; de ahí nos íbamos a trabajar, o al autocine o a escalar las laderas. Desde que se construyó el muro, se hizo difícil, por no decir desagradable, acceder a lugares de recreación y a fuentes de empleos, como la Universidad de Cuyo y El Challao. Nos sentimos atrapados.”

Ciudadano del entorno del Aeroparque Mendoza

Fig. 48. Mendoza Aeroparque, runway and EOLO Aeroparque.
Aeroparque de Mendoza, extremo norte de la pista de aterrizaje y EOLO.

Consultation: **Academic**

Fig. 49. Mendoza Aeroparque: Future Uses, design charrette and dialogues between Mendoza Academic Team and OFU.
Aeroparque Mendoza: Usos futuros, taller de diseño y diálogos entre el equipo académico de Mendoza y la OFU.

Consulta: **Académica**

“There are a lot of people living here and we need a cultural space to bring our youth and tell them: you who are artists, you who like ping-pong, you who like jazz, here are the tools so you do not stay in the street.”

Citizen from the surroundings of Aeorparque Mendoza

“Hay mucha gente viviendo aquí, y necesitamos un espacio cultural adonde podamos traer nuestros jóvenes y decirles: si les gusta el arte, si les gusta el ping pong, si les gusta el jazz, aquí están las herramientas para eso para que no tengan que estar en la calle.”

Ciudadano del entorno del Aeroparque Mendoza

Fig. 50. Mendoza Aeroparque, site visit, runway recognition.
Mendoza Aeroparque, visita de sitio y reconocimiento de pista de aterrizaje.

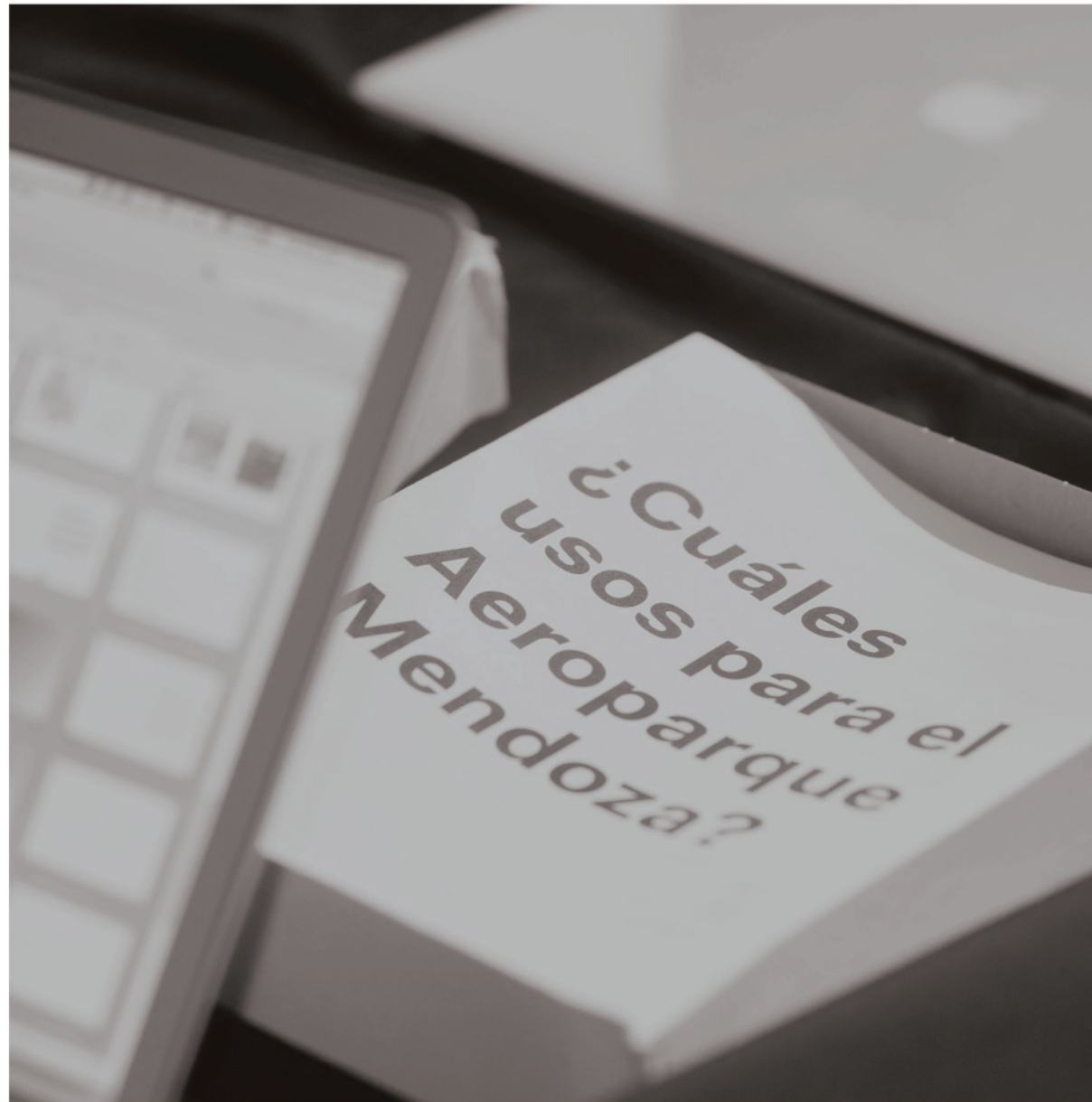
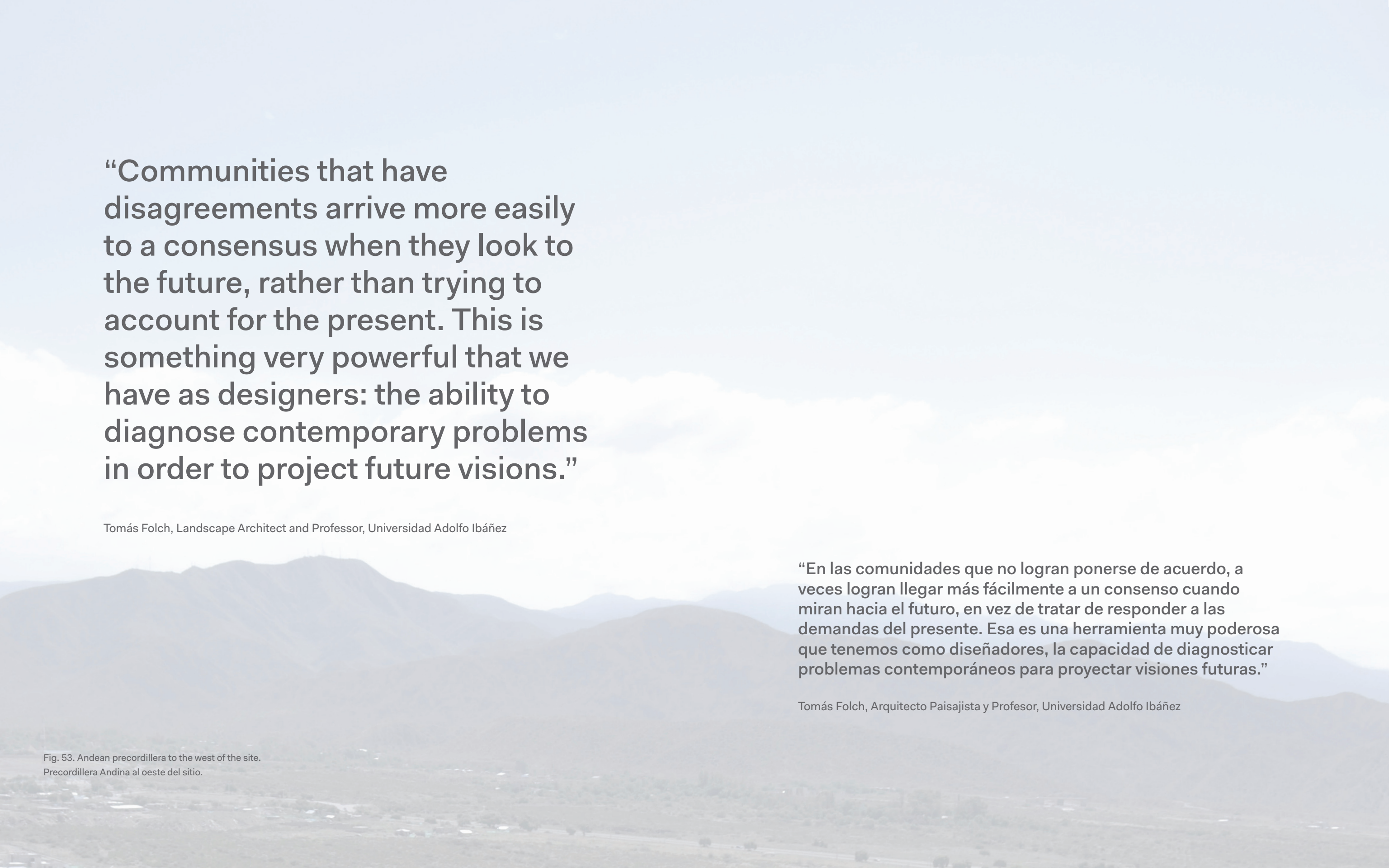
Consultation: **Community**

Fig. 51. What uses for the Mendoza Aeroparque? Survey handout on potential program areas for the transformation of the Mendoza Aeroparque.
¿Cuáles deberían ser los usos para el Aeroparque Mendoza? Entrega de encuestas respecto a las potenciales áreas programáticas para la transformación del Aeroparque Mendoza.

Consulta: **Comunidad**

Fig. 52. Dialogues with community representatives. Moderated by leadership of the Planning Departments, Las Heras and Mendoza Ciudad, and OFU realized during work session at Aeroparque: Future Uses.
Diálogos con representantes comunitarios. Moderado por la jefatura de los departamentos de planificación de Las Heras y la ciudad de Mendoza y la OFU, realizados durante una jornada de trabajo en Aeroparque: Usos futuros.



“Communities that have disagreements arrive more easily to a consensus when they look to the future, rather than trying to account for the present. This is something very powerful that we have as designers: the ability to diagnose contemporary problems in order to project future visions.”

Tomás Folch, Landscape Architect and Professor, Universidad Adolfo Ibáñez

“En las comunidades que no logran ponerse de acuerdo, a veces logran llegar más fácilmente a un consenso cuando miran hacia el futuro, en vez de tratar de responder a las demandas del presente. Esa es una herramienta muy poderosa que tenemos como diseñadores, la capacidad de diagnosticar problemas contemporáneos para proyectar visiones futuras.”

Tomás Folch, Arquitecto Paisajista y Profesor, Universidad Adolfo Ibáñez

Fig. 53. Andean precordillera to the west of the site.
Precordillera Andina al oeste del sitio.

Consultation: **Site Visits**



Fig. 54. Site visit Mendoza Aeroparque. IDB team, Planning Department leadership of Las Heras, Planning Department leadership of Mendoza Ciudad, and OFU.
 Visita al sitio del Aeroparque Mendoza. Equipo IDB, jefatura del Departamento de Planificación de Las Heras, jefatura del Departamento de Planificación de la ciudad de Mendoza y la OFU.

Consulta: **Visitas al Sitio**



“Here the potential falls on generating collective housing and imagining new models of living that inform the typological or spatial order.”

Mariano Gómez Luque, Architect and Urban designer, Harvard GSD OFU

“En este caso, el potencial recae en la cuestión de generar vivienda colectiva e imaginar nuevos modelos que sean viables, tanto desde el punto administrativo, como así también desde el orden tipológico o espacial.”

Mariano Gómez Luque, Arquitecto y Urbanista, Harvard GSD OFU

Fig. 55. Mendoza Aeroparque, south edge and end of runway. View from across the Papagayos alluvial canal.

Aeroparque Mendoza, extremo sur de la pista de aterrizaje. Vista desde el borde sur del canal aluvional Papagayos.



Fig. 56. Mendoza Aeroparque, aerial view of the south edge during construction phase, 1964.
Aeroparque Mendoza, vista aérea del borde sur durante el periodo de construcción, 1964.

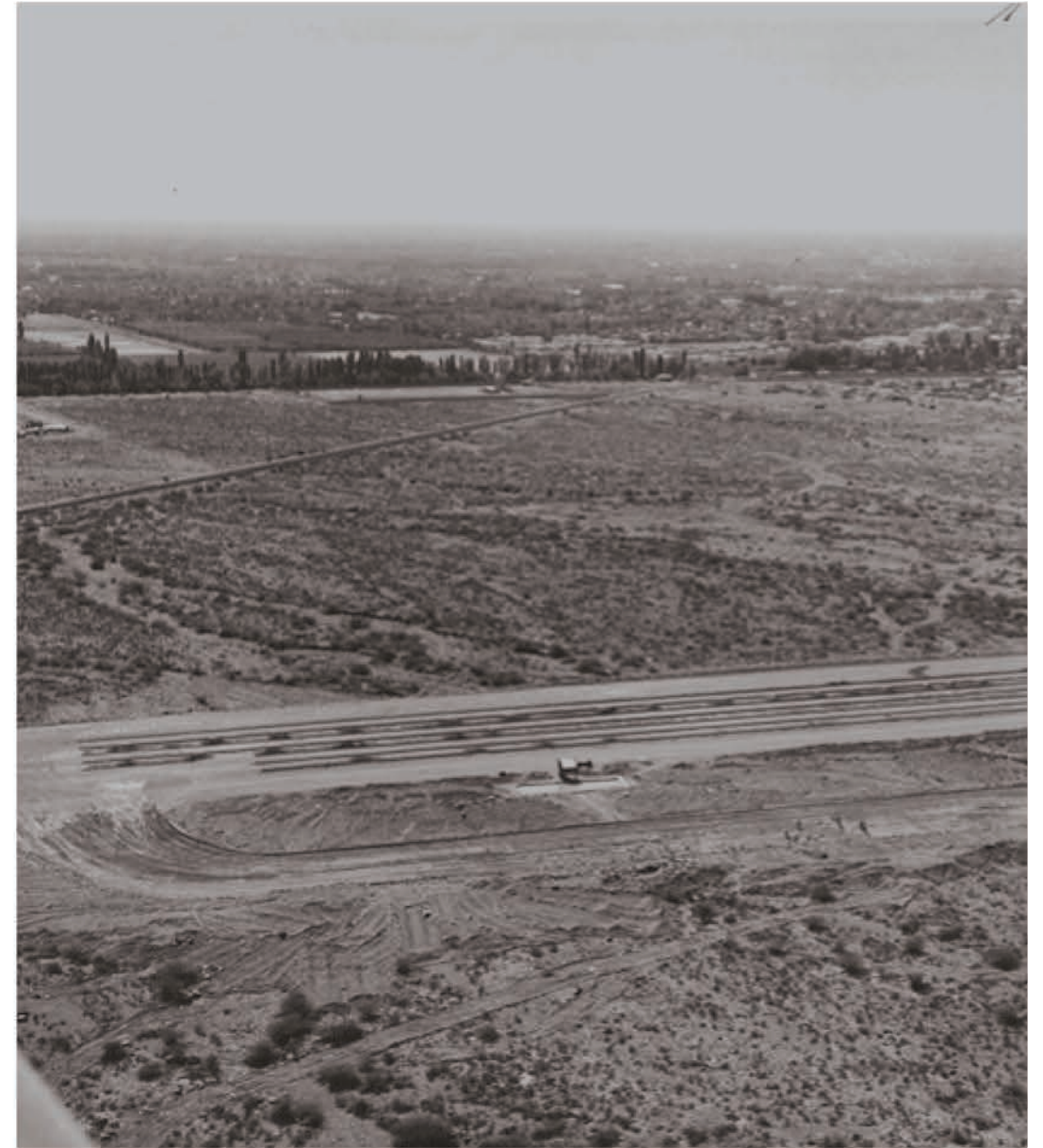


Fig. 57. Mendoza Aeroparque, aerial view of the north edge during construction phase, 1964.
Aeroparque Mendoza, vista aérea del borde norte durante el periodo de construcción, 1964.



Fig. 58. Mendoza Aeroparque, aerial view of the north edge during construction phase, 1964.
Aeroparque Mendoza, vista aérea del borde norte durante el periodo de construcción, 1964.

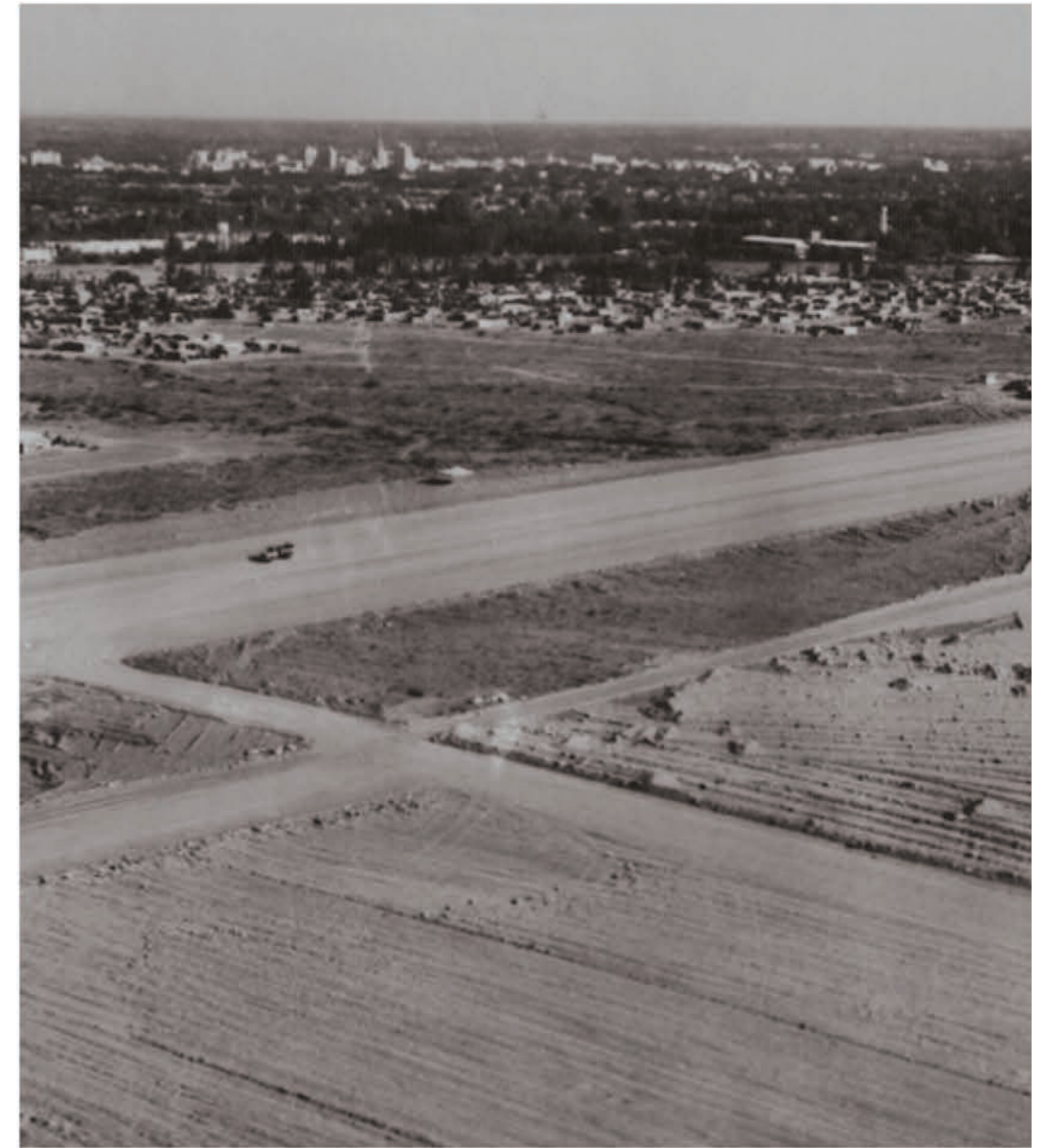


Fig. 59. Mendoza Aeroparque, aerial view of the east edge during construction phase, 1964.
Aeroparque Mendoza, vista aérea del borde este durante el periodo de construcción, 1964.



Fig. 60. Mendoza Aeroparque, view of runway construction, 1964.
Aeroparque Mendoza, pista de aterrizaje durante el periodo de construcción, 1964.



Fig. 61. Mendoza Aeroparque, view of machinery on site during runway construction, 1964.
Aeroparque Mendoza, maquinaria en sitio durante el periodo de construcción, 1964.



Fig. 62. Mendoza Aeroparque, inauguration event, November 26, 1967.
Inauguración del Aeroparque Mendoza, 26 de noviembre de 1967.



Fig. 63. EOLO Aeroparque, meteorological balloon launching, 1970.
EOLO Aeroparque, lanzamiento de globos meteorológicos, 1970.

“Can this runway become an axis that integrates citizens by connecting different uses throughout the site?”

Pedro Aparicio, Research Associate, Harvard GSD OFU

¿Puede esta pista de aterrizaje convertirse en un eje que integre a los ciudadanos mediante la conexión de diferentes usos a través del sitio?

Pedro Aparicio, Investigador Asociado, Harvard GSD OFU

Fig. 64. Mendoza Aeroparque, heliport, and east wall.
Aeroparque Mendoza, helipuerto y muro de borde en la margen este.

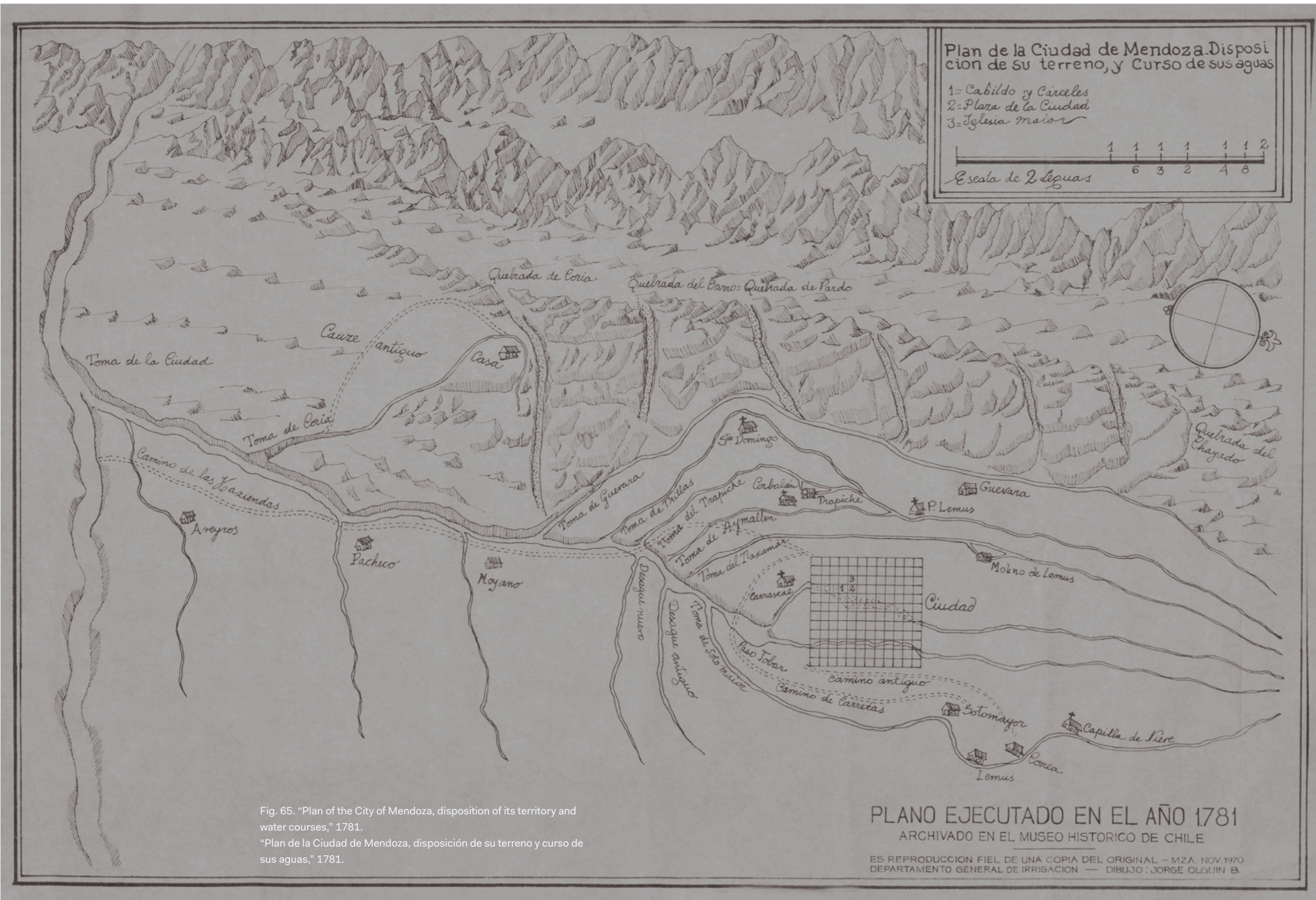


Fig. 65. "Plan of the City of Mendoza, disposition of its territory and water courses," 1781.
 "Plan de la Ciudad de Mendoza, disposición de su terreno y curso de sus aguas," 1781.

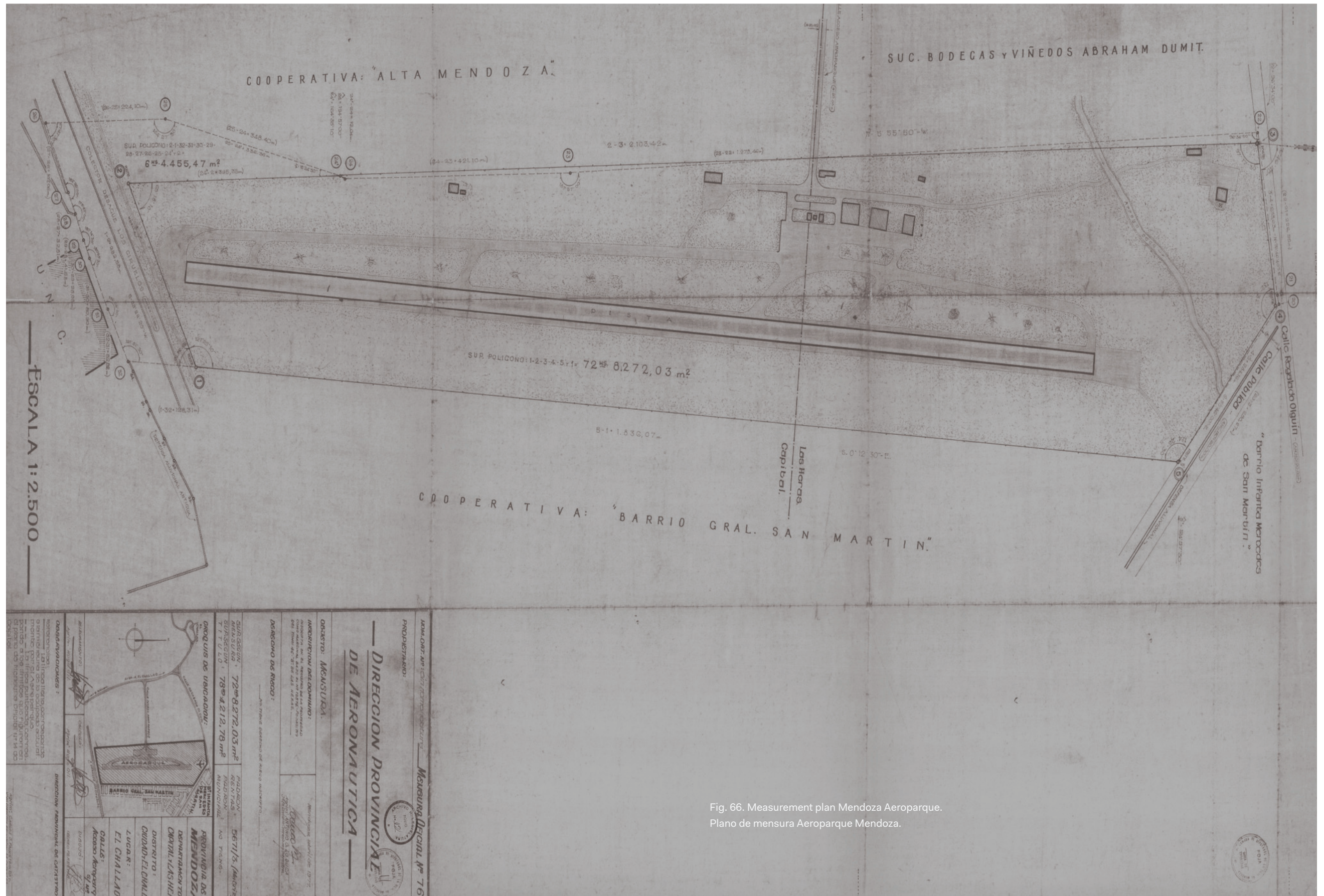



Fig. 66. Measurement plan Mendoza Aeroparque. Plano de mensura Aeroparque Mendoza.



“We have seen how airports are transformed to introduce novel programs into new forms of urban living. In this way, the objective of our work is to generate discussion with various parties, learn about their different points of view, and ask: What new uses are possible for the future of Mendoza's Aeroparque?”

Charles Waldheim, Director, Harvard GSD OFU

“Hemos visto cómo los aeropuertos se han reconvertido para introducir diversos programas a nuevas formas de ciudad. De esta manera, el objetivo de nuestra misión es generar diálogos con diferentes actores, aprender de los diversos puntos de vista que se plantean y preguntar: ¿Qué usos proponer para el futuro del Aeroparque Mendoza?”

Charles Waldheim, Director, Harvard GSD OFU

Fig. 67. Mendoza Aeroparque, runway, east wall, and water tank.
Mendoza Aeroparque, pista de aterrizaje, muro de borde en la
margen este y torre de agua.



Fig. 68. Bird's eye view of Mendoza Aeroparque from EOLO. North runway, Aeroparque's east border, city of Mendoza stretching towards the agricultural plain.
Vista de vuelo de pájaro del Aeroparque Mendoza desde el EOLO. Extremo norte de la pista de aterrizaje, borde este del Aeroparque, y ciudad de Mendoza extendiéndose sobre la planicie agrícola.



Fig. 69. View of Aeroparque within the city of Mendoza, Argentina from Cerro Arco in the foothills of the Andes.
Vista del Aeroparque en la ciudad de Mendoza, Argentina desde el Cerro Arco, precordillera de los Andes.

Biographies

Pedro Aparicio is a Colombian architect and urbanist, design critic at Rhode Island School of Design, co-founding partner of Altiplano and research associate in the Office for Urbanization.

Sara Favargiotti, PhD, is an Italian architect, assistant professor of landscape architecture at the University of Trento and research affiliate at the Office for Urbanization.

Tomás Folch is a Chilean architect and landscape architect, founding partner of PAUR and professor at the Design Lab of Universidad Adolfo Ibáñez in Chile.

Mariano Gómez Luque is an Argentinean architect and urban designer, Doctor of Design Candidate at the Harvard University Graduate School of Design, and research fellow in the Office for Urbanization.

Matthew Moffitt is an American landscape architect, candidate for a Master in Architecture at the Harvard University Graduate School of Design, and research associate in the Office for Urbanization.

Lane Raffaldini Rubin is an American architectural designer, candidate for a Master in Architecture and Master in Landscape Architecture at the Harvard University Graduate School of Design and research assistant in the Office for Urbanization.

Rubén Segovia is a Mexican architect, co-founding partner of LS-Lab, and research assistant in the Office for Urbanization.

Dana Shaikh Solaiman is a Syrian architect and urban designer and research assistant in the Office for Urbanization.

Jeannette Sordi, PhD, is an Italian urban planner and designer, associate professor at the Design Lab of Universidad Adolfo Ibáñez in Chile, and visiting researcher at the Office for Urbanization.

Ximena de Villafranca is a Mexican architect and research assistant in the Office for Urbanization.

Charles Waldheim is a Canadian-American architect and urbanist, John E. Irving Professor at the Harvard University Graduate School of Design, and director of the Office for Urbanization.

David Zielnicki is an American landscape architect, design critic in the School of Architecture and Landscape Architecture at the University of British Columbia, and research assistant in the Office for Urbanization.

Biografías

Pedro Aparicio es arquitecto y urbanista colombiano, profesor de la Rhode Island School of Design, socio fundador de Altiplano e investigador asociado en la Office for Urbanization.

Sara Favargiotti, PhD, es arquitecta italiana, profesora asociada de paisajismo de la Universidad de Trento e investigadora afiliada en la Office for Urbanization.

Tomás Folch es arquitecto y paisajista chileno, socio fundador de PAUR y profesor del Design Lab de la Universidad Adolfo Ibáñez de Chile.

Mariano Gómez Luque es arquitecto y diseñador urbano argentino, candidato a doctor en Diseño en la Harvard Graduate School of Design y miembro investigador en la Office for Urbanization.

Matthew Moffitt es paisajista estadounidense, candidato a Master de Arquitectura en la Harvard Graduate School of Design e investigador asociado en la Office for Urbanization.

Lane Raffaldini Rubin es diseñador estadounidense, candidato a Master de Arquitectura y Paisajismo en la Harvard Graduate School of Design y asistente de investigación en la Office for Urbanization.

Rubén Segovia es arquitecto mexicano, socio fundador de LS-Lab y asistente de investigación en la Office for Urbanization.

Dana Shaikh Solaiman es arquitecta y diseñadora urbana siria y asistente de investigación en la Office for Urbanization.

Jeannette Sordi, PhD, es planificadora y diseñadora urbana italiana, profesora asociada del Design Lab de la Universidad Adolfo Ibáñez de Chile e investigadora visitante en la Office for Urbanization.

Ximena de Villafranca es arquitecta mexicana y asistente de investigación en la Office for Urbanization.

Charles Waldheim es arquitecto y urbanista canadiense-estadounidense, profesor John E. Irving en la Harvard Graduate School of Design y director de la Office for Urbanization.

David Zielnicki es paisajista estadounidense, profesor de la Facultad de Arquitectura y Paisajismo de la Universidad de British Columbia e investigador asociado en la Office for Urbanization.

References / Referencias

- Moira Beatriz Alessandro, et al., "La Complejidad de los Ecosistemas del Norte de la Provincia de Mendoza," Unidad Académica: Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras, Mendoza, Argentina (2009): 1-206.
- Ana Laura Castillo, et al., "Desarrollo Urbano en el Piedemonte. Comparación Crítica de los Esquemas Urbanos Actuales con el Regulación Vigente en Mendoza, Argentina," Avances en Energías Renovables y Medio Ambiente 19 (2015): 01.79-01.92.
- Sonja Dümpelmann and Charles Waldheim, eds., *Airport Landscape: Urban Ecologies in the Aerial Age* (Cambridge: Harvard Graduate School of Design, 2016).
- Alejandro Mesa and Cecilia Guiso, "La Urbanización del Piedemonte Andino del Área Metropolitana de Mendoza Argentina: Vulnerabilidad y segmentación social como ejes del conflicto," Revista Iberoamericana de Urbanismo 11 (2014): 63-77.
- Municipalidad de Las Heras y Municipalidad de Ciudad de Mendoza, "Informe Polígono de Influencia Aeroparque Ciudad de Mendoza," (2016): 1-63.
- Office for Urbanization, *Airfield Manual: Field Guide to the Transformation of Abandoned Airports* (Cambridge: Harvard Graduate School of Design, 2017).

Credits / Créditos

- Figs. 1-46, 48, 50, 52-55, 64, 67-69; Harvard GSD Office for Urbanization.
- Figs. 47, 49, 51; UNICIPIO.
- Figs. 56-63; Guido Ghiretti/Gustavo Marón.
- Fig. 65; Archivo General de la Nación Argentina.
- Fig. 66; Dirección de Catastro/UNICIPIO.