

CALEIDOSCOPIO



CATEDRA
JORGE MONTES



PreCon

Urbanística

250

Años
Ciudad de
Guatemala



1. PRESENTACIÓN

El Concurso de Arquitectura y Diseño Urbano se desarrolla en el marco de la **Cátedra Jorge Montes** y tiene como propósito explorar temas de alta relevancia para la ciudad y sus habitantes, colocando a la arquitectura en el centro del debate sobre el territorio, la movilidad y la identidad urbana.

En **2026**, la Ciudad de Guatemala conmemora **250** años de su fundación — un momento de reflexión sobre lo que hemos construido y de imaginación sobre la ciudad que queremos ser. En ese contexto, la **Cátedra Jorge Montes** convoca, bajo el nombre **CALEIDOSCOPIO**, a un concurso de ideas que invita a explorar la arquitectura como instrumento de transformación urbana, identidad colectiva y visión de futuro.

CALEIDOSCOPIO como metáfora: cada fragmento distinto, cada perspectiva única, pero todos contribuyendo a una imagen mayor y coherente de ciudad. Así como un caleidoscopio transforma piezas simples en patrones de extraordinaria complejidad y belleza, esta convocatoria propone que la arquitectura de una estación de transporte puede ser el fragmento que reorganiza la imagen

completa del espacio público, la movilidad y la identidad de la ciudad.

El proyecto central es el diseño de la Estación Terminal del sistema **AeroMetro** en Plaza España, zona **9**: el remate de una línea de teleférico urbano de transporte masivo que conectará los principales corredores de la metrópoli. Pero más que el cierre de una infraestructura, esta estación es la oportunidad de crear un hito urbano que dialogue con la memoria de 250 años de ciudad, con la escala y el patrimonio de la plaza, y con la vida cotidiana de quienes la habitan.

Una estación terminal no es solo el fin de una línea: es el inicio de la ciudad que queremos.

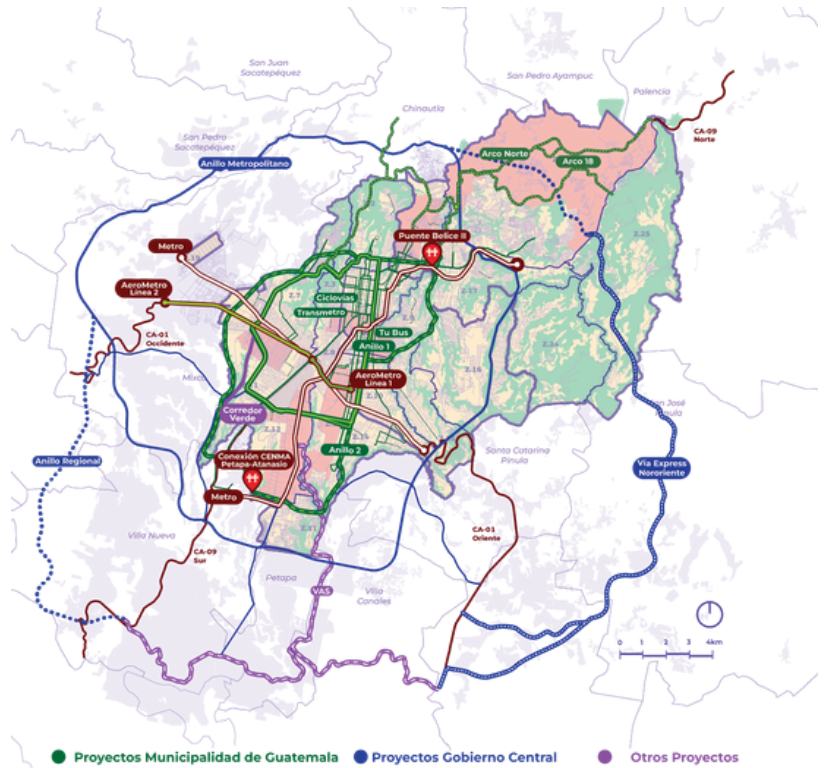
Esta convocatoria busca sensibilizar a la comunidad académica sobre el enorme potencial transformador que tiene una infraestructura de transporte bien diseñada, invitando a explorar la intersección entre movilidad, espacio público, arte y arquitectura —justo en el año en que la ciudad cumple 250 años y se pregunta, con más urgencia que nunca, qué ciudad quiere construir para los próximos 250.



2. Contexto Urbano

2.1. El AeroMetro: infraestructura para una ciudad en transformación

La Ciudad de Guatemala ha desarrollado una Estrategia de Desarrollo Urbano Integral que reconoce la movilidad sostenible como uno de sus ejes estructurantes. Esta estrategia plantea que la transformación urbana real no ocurre solo a través del transporte, sino de la calidad del espacio público y la infraestructura que lo articula. En ese marco, el sistema **AeroMetro** es reconocido como un proyecto habilitador clave: un sistema de transporte masivo que conectará las ciudades de Guatemala y Mixco a lo largo del corredor occidente, articulando zonas residenciales, comerciales, educativas y de servicios con una solución que libera el nivel peatonal y minimiza la interferencia con el tráfico existente.



↑ Imagen: Estrategia de Movilidad e Infraestructura Vial articulada a "Plan Maestro de Movilidad para Área Metropolitana de Guatemala" planteado por KOICA y ANADIE (Anillos y Radiales) y apoyada por la Ley de Infraestructura Vial Prioritaria (Decreto 29-2024). Fuente: Municipalidad de Guatemala (2026)



El **AeroMetro** es, en ese sentido, mucho más que infraestructura de transporte: es un impulsor de transformación urbana alineado con la visión de ciudad compacta, equitativa y sostenible que la estrategia municipal propone. El diseño de sus estaciones debe ser coherente con ese rol y con ese momento histórico.

2.2. El AeroMetro como teleférico urbano: implicaciones para el diseño

El sistema **AeroMetro** opera como un sistema de transporte aéreo por cable en el que cabinas individuales de pasajeros se desplazan suspendidas desde una línea de cable elevada, sin necesidad de vía o rieles en el sentido convencional. Esta tipología tiene implicaciones directas sobre la arquitectura de sus estaciones que el concursante debe comprender y asumir como punto de partida del diseño.

En una estación terminal —como la de Plaza España— la lógica es: la góndola llega al final de la línea, debe desacelerar, liberar a sus pasajeros, y luego girar o reencauzarse para retomar el recorrido en sentido contrario. Este mecanismo de retorno requiere un espacio específico dentro de la estación que el concursante deberá investigar, dimensionar e integrar a su propuesta arquitectónica.

El concurso no exige conocimiento técnico del sistema electromecánico del AeroMetro. Sin embargo, sí se insta a cada concursante a investigar el funcionamiento general sobre cómo funciona la estación terminal, qué espacio requiere el mecanismo de giro de góndolas, cuál es la relación entre

la cabina y la plataforma de abordaje, y qué condicionantes estructurales y espaciales se derivan de ese sistema. Esa investigación deberá reflejarse en la coherencia técnica de la propuesta.

El sistema electromecánico es independiente de la estructura de la estación. El arquitecto diseña el espacio; el sistema habita en él.

Esta independencia entre sistema electromecánico y estructura arquitectónica es un principio fundamental del proyecto: la estación es el contenedor espacial y urbano; el mecanismo del teleférico es el inquilino técnico que opera dentro de ella. Ambos deben dialogar, pero el diseño arquitectónico no está subordinado a los detalles técnicos del cable o la maquinaria —está subordinado a las personas que usan la estación y al espacio urbano que la rodea.

2.3. Plaza España como nodo terminal: jerarquía y condición urbana

La Plaza España, ubicada en la zona 9 del municipio de Guatemala, no es simplemente el punto final de la línea: es uno de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad. En ella confluyen algunas de las principales

arterias viales del área metropolitana, constituyendo un nodo de movilidad de primer orden que estructura el tejido urbano del sector.

En el centro de la plaza se encuentra la Fuente de Carlos III, una pieza patrimonial de gran valor simbólico para la ciudad de Guatemala. Esta fuente es el corazón visual de la plaza y un referente identitario para cientos de miles de personas. La estación terminal, al implantarse frente a este espacio, adquiere una responsabilidad urbana excep-

cional: debe relacionarse respetuosa y creativamente con este patrimonio, sin competir con él, sino enmarcándolo, protegiéndolo y poniéndolo en valor desde la nueva infraestructura.

2.4. Diseñar frente a la Fuente de Carlos III es diseñar con la memoria de la ciudad.

Por su condición de remate de línea, la estación de Plaza España tendrá una jerarquía arquitectónica y urbana superior a las estaciones intermedias



↑ Imagen: Plaza España. Fuente: *Municipalidad de Guatemala* (2019)

del sistema. Deberá ser más grande, más visible, más generosa en espacio público y más rica en programa complementario. Es el edificio que le da imagen y rostro al sistema **AeroMetro** desde el punto de mayor exposición de la ciudad.

Su carácter emblemático, la escala del entorno inmediato y las vistas panorámicas que la plaza ofrece la convierten en el emplazamiento ideal para explorar una arquitectura que sea, al mismo tiempo, infraestructura eficiente y objeto arquitectónico de excepción.

2.5. La estación terminal como hito urbano

Las grandes estaciones terminales han sido históricamente algunas de las obras de arquitectura más significativas de cada ciudad: desde las terminales ferroviarias del siglo XIX hasta los intercambiadores metropolitanos contemporáneos. Son espacios que condicionan la experiencia de millones

de personas y que, cuando están bien diseñados, se convierten en íconos que definen la imagen de la ciudad ante sus propios habitantes y ante el mundo.

En ese sentido, la estación de Plaza España debe aspirar a ser mucho más que un punto de transferencia. Debe ser un espacio generoso, accesible, bello y significativo, capaz de representar la ambición de una ciudad que se transforma; y al mismo tiempo un proyecto técnicamente riguroso, que resuelva con excelencia los complejos requerimientos de una infraestructura de transporte masivo.

El jurado valorará especialmente propuestas que logren equilibrar ese doble reto: la excelencia funcional y operativa de la estación, y la calidad arquitectónica y urbana que un sitio de esta jerarquía exige.



3. Objetivos

3.1. Objetivo general

Diseñar la Estación Terminal del sistema AeroMetro en Plaza España: un proyecto que sea funcional, accesible, seguro y emblemático; capaz de integrarse al espacio público y al patrimonio de la plaza, y de convertirse en un referente de la arquitectura contemporánea guatemalteca.

3.2. Objetivos específicos

- Desarrollar un proyecto arquitectónico de carácter icónico que dialogue con el contexto urbano, la escala de Plaza España y el valor patrimonial de su fuente central.
- Resolver con excelencia los requerimientos funcionales y operativos de una estación terminal de transporte masivo, garantizando seguridad, eficiencia y accesibilidad universal.
- Proponer un tratamiento del espacio público en planta baja que active, mejore y ponga en valor el entorno inmediato de la estación y su relación con la plaza y la fuente.
- Integrar usos complementarios — cultura, arte, comercio, mirador— que enriquezcan la experiencia del usuario y amplíen el rol de la estación en la vida urbana..
- Explorar sistemas constructivos, materialidades y estrategias tecnológicas apropiadas para una infraestructura de transporte contemporánea, incluyendo productos y tecnologías PRECON.
- Demostrar coherencia entre el discurso conceptual, el análisis urbano y la propuesta arquitectónica desarrollada.

4. Convocatoria

La convocatoria está dirigida a estudiantes activos de facultades de Arquitectura de cualquier universidad del país. Las propuestas podrán ser elaboradas de forma individual o en equipos de hasta dos personas.

Modalidad: Individual o en pareja (máximo 2 personas)

Destinatarios: Estudiantes de Arquitectura de cualquier universidad guatemalteca

Inscripción: www.catedrajorgemontes.org

Entrega: 22 de agosto del 2026 al correo electrónico concursoscaleidoscopiocjm@gmail.com

Premiación: [Fecha y lugar — Evento Cátedra Jorge Montes]

5. Área de Intervención

5.1. Ubicación y polígono de intervención

La estación se emplazará en el área de influencia directa de la Plaza España, zona **9**, específicamente en el espacio público ubicado en **12** Calle (Calle Montúfar) entre **6a** y **7a** Avenida de la zona 9, municipio de Guatemala.

La intervención contempla dos escalas inseparables: la arquitectónica (el edificio de la estación elevada sobre la calzada vehicular) y la urbana (el espacio público en nivel de calle, las aceras y la relación con la plaza y la fuente).

Ambas escalas deberán ser desarrolladas con igual rigor y atención en la propuesta. El área máxima disponible a ocupar por la propuesta de estación, sus elementos de acceso y alcance de espacio público a intervenir se detalla en el archivo CAD base proporcionado complementariamente.

5.2. Condicionantes del emplazamiento

a. La cota mínima desde el nivel de calzada vehicular hasta la parte baja de cualquier elemento horizontal de la estación es de 5.50 metros, para garantizar el

paso libre de vehículos. Esta cota representa el mínimo absoluto.

b. Para efectos de este ejercicio académico, se planteará la cota de embarque y desembarque de góndolas a **6.25** metros desde la calzada vehicular.

c. Dadas las condicionantes y tipología de espacio público del sector, únicamente los elementos estructurales de la estación (columnas, apoyos) así como los accesos a la estación deberán apoyarse sobre las aceras, quedando el resto de la estación suspendida sobre la calzada vehicular, respetando en todo caso los parámetros de alineación y ocupación establecidos en estas bases. Las gradas, pasarelas y elementos de acceso deberán implantarse sobre las aceras en la franja de mobiliario urbano, siempre que se garantice un ancho libre mínimo de **1.40** metros para la circulación peatonal.

d. El camellón central estará reservado para apoyar la estructura del sistema electromecánico, el cual funciona de manera independiente de la estructura de la estación a diseñar. El ancho del camellón existente deberá respetarse; no se contempla su modificación, elimi-

nación de carriles ni la redistribución de los mismos. Se adjunta en formato CAD la ubicación de mástiles del sistema electromecánico en el área de intervención.

- e.** La accesibilidad universal a los niveles elevados de la estación podrá resolverse mediante elevadores o rampas. Ambas soluciones son válidas; lo que no es negociable es que todos los niveles sean alcanzables por personas con movilidad reducida sin rodeos ni soluciones de segunda categoría.
- f.** Los accesos a gradas y elevadores deben guardar una separación igual o mayor a 5.00 metros desde el final de cualquier curva de esquina de calle.
- g.** La Fuente de Carlos III y los elementos patrimoniales de la plaza deberán resguardarse. El proyecto no podrá obstruir las visuales principales hacia la fuente ni generar afectaciones negativas al espacio de la plaza.

6. Programa de Necesidades

El siguiente programa constituye el requerimiento mínimo que debe satisfacer la proyección de diseño, flujos de usuarios y normativas de referencia. El concursante podrá ampliar el programa siempre que exista coherencia y justificación desde el discurso urbano y arquitectónico.

ÁREA / AMBIENTE	DESCRIPCIÓN
NIVEL 0. ACCESO Y CIRCULACIÓN VERTICAL (A NIVEL DE ESPACIO PÚBLICO)	
Escalinatas de acceso	1 juego por cada lado de acera.
Elevadores / rampas de acceso	1 unidad por lado de acera, en complemento a las escalinatas. Obligatorio para accesibilidad universal. Elevadores de tipo panorámico o fachada transparente. Dimensiones para camillas.
NIVEL DE ABORDAJE: CONTROL DE ACCESO	
Área de molinetes	2 juegos de molinetes de 4 unidades cada uno. Mínimo 1 con ancho para accesibilidad universal. Sistemas de validación electrónica y pago sin contacto.
Boletería exterior	2 áreas de boletería / taquilla en el exterior de la estación.
NIVEL DE ABORDAJE: SERVICIOS SANITARIOS	
2 baterías de baños	Separadas por género. Baños con accesibilidad universal (mínimo 1.50 x 1.50 m), área de molinete y control de acceso. Cambiador de bebés en ambas baterías.

CALEIDOSCOPIO

ÁREA / AMBIENTE	DESCRIPCIÓN
NIVEL DE ABORDAJE: OPERACIONES Y MANTENIMIENTO	
Sala de control	Centro de monitoreo y operación de la estación. Con visibilidad directa o asistida hacia áreas críticas.
Área técnica	Espacio para tableros eléctricos, servidores, UPS, equipos electromecánicos e hidráulicos. Acceso restringido a personal autorizado.
Almacenamiento de mantenimiento	Bodega de limpieza, herramientas e insumos operativos. Separada del flujo de usuarios.
Área para personal operativo	Espacio de trabajo, sanitarios separados por género, casilleros y área de cambio para staff.
Manejo de residuos	Zona apartada del flujo principal. Diferenciada para residuos orgánicos, reciclables y peligrosos. Con ventilación, piso impermeable y drenaje.
NIVEL DE ABORDAJE. ÁREA DE INTECAMBIO Y ANDENES	
Plataforma de abordaje / desabordaje	2 Andes de espera: embarque y desembarque. Dimensión mínima requerida: 20x4.50m por andén. Cubierta de protección climática obligatoria.
Área de intercambio (vestíbulo)	Esta área permite la conexión e intercambio peatonal entre ambas aceras de manera elevada. Espacio articulador entre el transporte, el espacio público y los usos complementarios. Debe facilitar la orientación del usuario.
NIVEL DE PROGRAMA CULTURAL.	
Usos culturales + mirador	Usos culturales complementarios con mirador hacia Plaza España y la fuente patrimonial. Integración o puesta en valor visual del entorno.
Espacio para arte urbano	Área dedicada a arte permanente vinculado a la identidad de Plaza España, con temática diseñada en colaboración con artistas locales.
Comercio complementario (opcional)	Kioscos máx. 2x2 m, cajeros, máquinas expendedoras. Ubicados en área de intercambio, sin obstruir circulaciones ni fachadas transparentes. En estación terminal se recomienda orientar vistas hacia plaza.

Nota: El programa anterior es el mínimo requerido. Usos adicionales son bienvenidos siempre que sean justificados desde el discurso del proyecto y no comprometan la funcionalidad operativa de la estación.

7. Criterios de Diseño

Los siguientes criterios orientan tanto las decisiones de diseño como la evaluación del jurado. Están organizados en ejes temáticos. No son restrictivos sino indicativos: cada propuesta encontrará su propia respuesta a cada criterio desde la coherencia de su propio discurso.



† Imagen: Construcción AeroMetro. Fuente: Municipalidad de Guatemala (2026)

7.1. Jerarquía urbana de la estación terminal

Por su condición de remate de línea y su emplazamiento frente a uno de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad, la estación de Plaza España exige una arquitectura de excepción. Se valorará que la propuesta asuma conscientemente esa jerarquía: en escala, en programa, en generosidad del espacio público y en ambición formal.

- a. La estación debe posicionarse como un nuevo hito urbano reconocible, fácilmente identificable como la imagen del sistema AeroMetro, sin por ello generar disonancia con el carácter del entorno.
- b. La propuesta deberá aprovechar y enmarcar los puntos estratégicos del entorno —especialmente la Fuente Carlos III— contribuyendo a la valorización de este elemento patrimonial desde la nueva infraestructura.

7.2. Niveles mínimos obligatorios de la estación

La propuesta debe resolver como mínimo tres niveles diferenciados, que organizan la sección vertical de la estación:

- a. Nivel 0 — Espacio público y accesos: el nivel de calle, que articula la estación con la plaza, las aceras y los flujos peatonales del entorno.

- b. Nivel de abordaje — Embarque y desembarque de góndolas: el nivel operativo del sistema, ubicado a una cota superior a los **5.50** metros sobre el espacio público. En esta estación terminal, las góndolas deben poder girar o invertir su dirección para retornar en servicio; el concursante deberá investigar el mecanismo propio de un teleférico urbano y asumir sus implicaciones espaciales en el diseño de este nivel.

- c. Nivel de programa cultural, mirador y arte: un nivel completo dedicado a usos culturales y a las vistas hacia la Fuente de Carlos III y Plaza España. Su posición relativa respecto al vestíbulo es decisión del concursante, siempre que queden integrados a la lógica vertical del proyecto y no comprometan la funcionalidad operativa del sistema de góndolas.

7.3. Integración urbana y espacio público

El espacio público generado en el nivel de calle es una parte central del proyecto y debe diseñarse con la misma profundidad que el edificio de la estación.

- a. La estación debe entenderse como pieza del espacio urbano, no como objeto aislado. El diseño debe considerar la relación con las aceras, la plaza, la fuente patrimonial y los flujos peatonales del sector.



b. El nivel de calle debe ofrecer un espacio público de calidad: generoso, sombreado, accesible, con clara jerarquía de recorridos que conecte la plaza con los accesos a la estación.

c. Se valorará la incorporación de vegetación, mobiliario urbano, agua y arte como parte integral del diseño del espacio público, en coherencia con el carácter de la plaza existente.

7.4. Transparencias, visibilidad y seguridad percibida

a. Las fachadas de la estación, especialmente en las áreas de tránsito y vistas hacia la plaza, deberán incorporar un mínimo del 70% de superficies transparentes o visualmente permeables, garantizando visibilidad hacia y desde el interior.

b. Las circulaciones elevadas deben ser visualmente permeables en su totalidad.

c. Los elevadores deben ser de tipo panorámico o con fachadas transparentes, para reforzar la percepción de seguridad y la conexión visual con el espacio urbano circundante.

d. Todo el diseño debe aplicar los principios de la metodología CPTED (Prevención del Crimen a través del Diseño Ambiental): evitar zonas oscuras, puntos ciegos o espacios aislados que puedan generar inseguridad.

7.5. Accesibilidad universal

a. Todos los niveles de la estación deben ser alcanzables por personas con movilidad reducida.

b. Deben incorporarse franjas podotáctiles desde los accesos principales, escaleras, pasarelas y elevadores hasta las áreas de molinetes, andenes y salidas.

c. Las rampas internas deben tener una pendiente máxima del 8%, complementadas con pasamanos.

7.6. Funcionalidad, circulaciones y seguridad operativa

La estación debe resolver con claridad y eficiencia la compleja organización de flujos de una infraestructura de transporte masivo, especialmente considerando su condición de terminal.

a. Los flujos de ingreso, egreso, abordaje y desabordaje deben estar claramente definidos y segregados para evitar conflictos, especialmente en horas pico. Se deben prever zonas de acumulación en accesos, gradas y elevadores.

b. Los cruces peatonales elevados deberán funcionar independiente las 24 horas del día, incluso fuera del horario de operación del sistema.

c. La señalización debe ser clara, multilingüe y accesible. La interfaz de los sistemas de acceso debe ser amigable y

comprensible para usuarios de diverso perfil cultural.

7.7. Confort, iluminación y clima

- a. La ventilación natural debe ser la estrategia prioritaria para el confort térmico.
- b. La iluminación debe integrarse al diseño arquitectónico y potenciar la identidad visual de la estación, especialmente en horario nocturno.
- c. Las pasarelas y gradas deben contar con cubiertas para la protección del usuario ante lluvia, granizo y ceniza volcánica.
- d. Los espacios destinados a espera deben diseñarse con atención al confort acústico, visual y térmico, promoviendo una experiencia agradable incluso en períodos de alta afluencia.

7.8. Materialidad, construcción e identidad formal

- a. Se recomienda el uso de materiales de alta resistencia y bajo mantenimiento para las envolventes: vidrio, mallas metálicas, policarbonato, paneles ACM, Standing Seam u otros similares, que permitan estructuras visualmente ligeras, abiertas y contemporáneas y productos PRECON.

- b. La cubierta tiene un potencial especial como elemento de identidad arquitectónica del proyecto. Su diseño debe trascender lo funcional, explorando soluciones formales y estructurales que aporten carácter y se conviertan en un componente visual destacado.
- c. Se valorarán propuestas que incorporen elementos de sostenibilidad ambiental integrados a la arquitectura: captación de agua de lluvia, paneles solares, techos verdes, materiales reciclados, entre otros.

7.9. Arte urbano, cultura e identidad local

Por su condición de equipamiento público de alta afluencia y por su emplazamiento la estación de Plaza España tiene un potencial cultural excepcional.

- a. El proyecto debe destinar al menos un espacio significativo para arte permanente vinculado a la identidad de Plaza España y el entorno histórico del sector.
- b. La galería y el mirador deben diseñarse con intención arquitectónica: como espacios que se merecen por sí mismos, no como añadidos. El mirador debe ofrecer vistas hacia la Fuente de Carlos III y la plaza, enmarcando intencionalmente este patrimonio.



- c. Los espacios comerciales, cuando sean incorporados, deben orientarse para complementar y potenciar la experiencia del usuario: en estaciones con hitos naturales o arquitectónicos relevantes, se recomienda orientar cafeterías y puntos de descanso hacia las mejores vistas del entorno.

7.10. Metodologías de referencia

- a. **Metodología CPTED:** Prevención del crimen a través del diseño ambiental (visibilidad, iluminación, vigilancia natural, control de accesos).

8. Premios y Jurado

Premiación

Primer lugar: Q 5000.00 + Diploma de Acreditación

Segundo lugar: Q 3000.00 + Diploma de Acreditación

Tercer lugar: Diploma de Acreditación

Mención especial: A criterio del jurado

La premiación se llevará a cabo en la clausura del evento Cátedra Jorge Montes. Toda situación vinculada con los premios y su posible comercialización es responsabilidad de las entidades patrocinadoras.

Jurado

El jurado estará integrado por profesionales de reconocida trayectoria en arquitectura, diseño urbano e infraestructura de transporte y representantes de PRECON designados por las entidades convocantes. Su composición será anunciada previo a la apertura del concurso.

9. Criterios de Evaluación

El jurado evaluará cada propuesta de manera individual considerando los siguientes criterios y ponderaciones:

CRITERIO DE EVALUACIÓN
Calidad arquitectónica, coherencia del discurso de diseño y carácter emblemático
Integración urbana, espacio público y respuesta al contexto de Plaza España
Cumplimiento del programa de necesidades y funcionalidad operativa
Innovación, materialidad y viabilidad constructiva e integración de materiales y productos PRECON.
Accesibilidad universal y aplicación de criterios de diseño ambiental (CPTED)
Calidad y claridad de la presentación gráfica



10. Requisitos de Presentación

Formato de entrega

- Máximo **4** láminas en formato **A1** (**594 × 841** mm), orientación a elección del concursante.
- Entrega digital en formato PDF de alta resolución (mínimo **150** dpi).
- Cada lámina debe contener únicamente el código de inscripción en la esquina superior derecha. No se permitirá nombre, carnet ni identificación alguna del autor.
- Memoria descriptiva: máximo **500** palabras, tamaño carta, Arial **12**, justificada, interlineado **1.2**

Contenido mínimo sugerido de láminas

Lámina 1: Análisis urbano, concepto e implantación general (incluyendo espacio público y relación con Plaza España).

Lámina 2: Plantas arquitectónicas (todos los niveles) y cortes.

Lámina 3: Elevaciones, perspectivas exteriores y tratamiento del espacio público.

Lámina 4: Perspectivas interiores, detalles relevantes y propuesta de materialidad.

11. Material de Apoyo

Los participantes inscritos recibirán acceso al siguiente material de apoyo:

- Ortofoto del área de Plaza España y su entorno inmediato.
- Plano base en formato DWG del polígono de intervención a nivel

de estación y espacio público; y contexto urbano (con huella de la fuente y elementos patrimoniales de la plaza).

- Esquema explicativo de las condicionantes de la estación.

12. Condiciones Generales

La aceptación de las presentes bases implica la autorización a la Universidad del Istmo y a la Cátedra Jorge Montes para utilizar, sin límite temporal, los trabajos presentados a concurso en soportes gráficos, digitales, audiovisuales, publicitarios y expositivos, con fines académicos y culturales. El derecho de autor permanece en manos de sus autores.

La participación en el concurso supone el conocimiento y aceptación plena de todas las bases aquí descritas. Cualquier situación no contemplada será resuelta por la organización del concurso, cuya decisión tendrá carácter definitivo.

13. Preguntas Frecuentes

Esta sección responde las dudas más comunes. Se recomienda leer las bases completas antes de consultar al equipo organizador.

Sobre la inscripción y la convocatoria

¿Quién puede participar?: Estudiantes activos de cualquier facultad de Arquitectura del país. No se requiere ningún nivel o año específico de la carrera.

¿Se puede participar en pareja?: Sí. Los equipos pueden ser de una o dos personas. No se permiten equipos de más de dos integrantes.

¿Pueden participar estudiantes de otras carreras?: No. Esta convocatoria está dirigida exclusivamente a estudiantes de Arquitectura.

Sobre el proyecto y el terreno

¿El terreno ya está definido o yo lo propongo?: El área de intervención está definida en Plaza España, zona 9. No es una decisión del concursante. El polígono exacto se entrega como material de apoyo al momento de la inscripción.

¿El proyecto es solo el edificio o incluye el espacio público?: Ambos. La propuesta debe resolver tanto el edificio de la estación como el espacio público en el nivel de calle y la relación con la plaza. Las dos escalas son igualmente evaluadas.



¿A qué altura va el nivel de abordaje?:

La cota mínima desde la calzada vehicular hasta la parte baja de la estructura es **5.50** metros. El nivel de abordaje y desabordaje de góndolas estará, para efectos de este ejercicio, a **6.25** metros desde la calzada vehicular.

¿Puedo proponer usos adicionales al programa mínimo?:

Sí. El programa indicado es un mínimo. El concursante puede añadir usos siempre que estén justificados desde el discurso del proyecto y no comprometan la funcionalidad operativa de la estación.

¿Puedo modificar las aceras o la vialidad de la plaza?:

No. Para este proyecto no se contempla la intervención sobre camellones ni la redistribución de carriles vehiculares. La propuesta debe resolverse dentro del área de intervención definida.

¿Necesito saber cómo funciona técnicamente el teleférico?:

No se requiere conocimiento del sistema electromecánico del AeroMetro, sin embargo sí se espera que el concursante investigue el funcionamiento general de un teleférico urbano: cómo opera una estación terminal, qué espacio requiere el mecanismo de giro de góndolas, y qué implica eso para el diseño del nivel de abordaje. Esa investigación debe reflejarse en la coherencia de la propuesta.

¿El sistema electromecánico condiciona mi diseño?:

La estructura de la estación y el sistema electromecánico son independientes. El arquitecto diseña el espacio; el sistema técnico opera dentro de él. Lo que sí condiciona el diseño son los requerimientos espaciales del nivel de abordaje: altura, espacio para el giro de góndolas, y accesibilidad.

Sobre los criterios y la evaluación

¿Se necesita hacer cálculo estructural?:

No. El concurso es de ideas arquitectónicas. Se espera una propuesta de sistema estructural coherente y viable, pero no un proyecto ejecutivo.

¿El jurado penaliza si amplió el programa?:

No, siempre que la ampliación esté justificada y no comprometa la funcionalidad. Se penaliza la falta de cumplimiento del programa mínimo, no la ambición de programa.

Sobre la entrega

¿Cuántas láminas debo entregar?:

Un máximo de **4** láminas en formato **A1**. No hay mínimo establecido, pero se recomienda usar las **4** para cubrir adecuadamente el contenido requerido.

¿En qué formato se entrega?:

Digital, en PDF de alta resolución (mínimo **150** dpi). No se reciben entregas físicas.



Conectando Metas



Urbanística



Años
Ciudad de
Guatemala

