

| Urbanismo 2 |

Infraestructura y Ciudad:

Hub y horquilla ferroviaria con GR-30

Guía didáctica de Urbanismo 2, 3º de Grado en Arquitectura, curso 2025-2026. ETSA, UGR

Profesores:

Rafael Reinoso | rafaelreinoso@ugr.es | grupos D y F

Iris Díaz | elcorreodeiris@ugr.es | grupos D y E (inglés)

Sergio Campos | scampos@ugr.es | grupos A, C y E (inglés)

4º profesor por determinar | grupo B

Horarios:

3º A: grupos A (Taller T1) y B (Taller T8): lunes 10:30-14:30h

3º B: grupos C (Taller T1) y D (Taller T2): martes 10:30-14:30h

3º C: grupos E (Taller T1) y F (Taller T2): martes 15:30-19:30h

Tutorías: mediante solicitud previa al profesor correspondiente.

| Presentación |

En esta asignatura se dotará al estudiante de bases teóricas y prácticas de apoyo a la actuación profesional como Arquitecto en la realización de planes y proyectos urbanos y territoriales, lo que se realizará a través de la integración de saberes que el estudiante de Arquitectura debe alcanzar sobre urbanismo en sus diferentes escalas y entornos.

Metodológicamente, el diseño de la asignatura apuesta por el estudio de casos, la práctica proyectual, la representación gráfica de calidad, el trabajo grupal y las orientaciones tutor-estudiante como mecanismos esenciales de aprendizaje. Se mostrarán conceptos y materiales de planificación y diseño urbano en base a términos como p.e. morfología, tipología, infraestructura, espacio público, composición, ecología, paisaje y redes. Se desarrollarán criterios e instrumentos para el proyecto de fragmentos residenciales, incidiendo fundamentalmente en el aspecto compositivo, y en la manera de organizar usos del suelo insertándolos en marcos razonables de movilidad, ecología y funcionalidad.

Se considera prioritario el adiestramiento en el conocimiento de las necesidades sociales, la calidad de vida, la habitabilidad y los programas básicos de vivienda, con objeto de alcanzar el conocimiento y la habilidad inicial necesaria para comprender y proyectar un entorno urbano sostenible. Con todo esto se pretende cerrar una etapa docente iniciada en el 1 semestre del curso con la asignatura Urbanismo 1, a la que se le da continuidad a través de la profundización en el conocimiento de los conceptos adquiridos, complementando y completando un conocimiento y unas competencias básicas iniciales.

Básicamente, el curso se compone de dos bloques: fundamentos teóricos (lecciones teóricas impartidas por los profesores) y taller práctico (proyecto del curso a realizar por los estudiantes). La evaluación del curso se resuelve mediante tres entregas denominadas: situación, masterplan y proyecto. El programa del curso se desarrollará según el calendario propuesto al final del documento.

| Introducción |

Entiéndase la metrópolis como una suerte de archipiélago compuesto por formas o fragmentos urbanos o pseudo-urbanos, juntos o separados entre sí, pero normalmente interconectados. La combinación y orden de prelación de las capas urbanización, parcelación y edificación (UPE) han venido explicando las formas de crecimiento urbano de nuestras ciudades. Sin embargo, esta expresión puede ser redefinida y ensanchada para poder entender y dar forma a desarrollos más complejos e híbridos, y para dar más respuestas a exigencias más actualizadas (ambientales, sociales, económicas).

La ciudad entendida de forma tradicional ha evolucionado contemporáneamente hacia categorías urbanas más complejas (áreas metropolitanas, ciudades-región, aglomeraciones urbanas, "sprawl", etc.). Son ahora más parecidas a los sistemas en red que al objeto arquitectónico, tanto morfológica como funcionalmente. No obstante, su composición a base de fragmentos parece seguir siendo una constante, si bien estos ya no se encuentran tan yuxtapuestos como dispersos e interconectados mediante infraestructuras avanzadas en un territorio más global y diverso.

Muchos de esos fragmentos conforman entornos contruidos de baja calidad ambiental, interferidos sin tregua por el tráfico rodado. No sólo eso; suelen mostrarse segregados espacial y socialmente, carentes de los servicios más básicos y con un alto predominio del uso residencial en exclusividad, derivado de unas rentas del suelo marcadas por el mercado inmobiliario y la planificación especulativa. Todo ello a pesar de la insistente y creciente demanda de una mayor "justicia espacial", y del aumento de las exigencias ecológicas y de integración social.

También los elementos y los usos urbanos más canónicos (calle, plaza, jardín, "housing", equipamiento), conviven desde hace ya varias décadas con "cosas urbanas" (Solá-Morales) más avanzadas e híbridas en sus funciones que desempeñan servicios más complejos: redes de transporte colectivo, parkings para car-pooling, park&ride, nodos multimodales, espacios libres de valor paisajístico, *terrain vagues* expectantes, parques agrarios, distancias (de protección, servidumbre, afección, negocio, crecimiento), programas mixtos de desarrollo, centros de trabajo, estaciones de compostaje, y un largo etc.

La mayoría de nuestras ciudades y sus entornos metropolitanos han crecido más en una pocas décadas recientes que en todos sus siglos de historia. De cohabitar en la "urbis" compacta, formada por calles, plazas y ensanches, muchas personas han elegido residir en la "suburbia", compuesta por fragmentos de habitación menos canónicos, mediante residenciales de baja densidad entre retales de paisaje y otros usos del suelo (industrial, agrícola, logístico) a los que se accede casi exclusivamente por carretera.

Este rápido crecimiento se ha producido frecuentemente de forma desordenada, incluso caótica. No hay más que mirar por la ventanilla del coche o del tren cuando abandonamos la ciudad central para observar como ésta va perdiendo intensidad y belleza a medida que nos alejamos de ella. ¿O acaso se trata de una neo-belleza que todavía no sabemos amar?

Es verdad que en la periferia metropolitana versus ciudad histórica la velocidad de desplazamiento es mayor, las rentas del suelo menores, el aire más limpio y las vistas estupendas; deseada descongestión. Pero también es cierto que se echan en falta "inyecciones" de intensidad urbana en este territorio cercano pero aún "vago" en cuanto a espacios colectivos, para encontrarnos con más personas y habitar de forma más vibrante.

Frente a este tipo de crecimiento, el futuro urbano sostenible pasa por (casi) no urbanizar, reurbanizar, desurbanizar: abordando cada forma urbana tácticamente desde el proyecto, aumentando la intensidad de algunos lugares, así como su densidad, introduciendo "esquinas" de urbanidad, transformando la

carretera en calle funcional y semánticamente (como entiende B. Secchi que deber ser la calle en ese *terrain vague* que es la periferia), eliminando exceso de viario para construir relaciones más domésticas, ligando compositivamente trazados y tipologías allá donde resulte necesario, mejorando la continuidad entre elementos de valor (paisajístico, habitacional, económico); desarrollando un "proyecto del suelo".

En este contexto, la planificación territorial y el proyecto urbano de la escala intermedia, basados en una asociación integrada entre infraestructura, paisaje y arquitectura de calidad, nos ayudarán a redefinir e intervenir la materia actual de lo urbano contemporáneo.

BLOQUES DE LA ASIGNATURA

I. Fundamentos teóricos

Comprenden un programa de lecciones teóricas a impartir por los profesores de la asignatura. De componente presencial para los estudiantes, que los prepara para afrontar el taller práctico. Adicionalmente y de forma no presencial, los estudiantes deberán profundizar sobre los contenidos impartidos así como reflexionar sobre su relación con el trabajo de curso.

| Lecciones |

Se trata de lecciones teóricas breves en las que se expondrán argumentos generales sobre la temática semanal. Una vez impartidas, podrá abrirse un turno de debate voluntario en clase sobre los contenidos de las mismas, moderado por los profesores, que arrancará desde una serie de cuestiones dirigidas a o desde los estudiantes con objeto de aclarar y aumentar el conocimiento de los contenidos expuestos.

Estas lecciones deben entenderse como una ayuda o introducción a las distintas temáticas relacionadas con el taller práctico. En algunas ocasiones su relación será más directa, en otras no lo será tanto, pero en cualquier caso no sustituye la labor personal de investigación que el estudiante debe realizar para profundizar en su trabajo y en su formación en general. Corresponde al estudiante realizar el esfuerzo continuo de relacionar teoría, investigación y práctica, bajo la orientación del profesorado del curso.

Orientativamente, a continuación se muestran las lecciones teóricas previstas, agrupadas por entregas y líneas teóricas (L1, L2, Ln), a impartir según calendario del curso. Las presentaciones de las lecciones se encuentran disponibles en: <http://www.doyoucity.com/proyectos/tema/323>

SITUACIÓN

L1 Formas de crecimiento urbano

L1a Visiones territoriales

La representación cartográfica específica de un territorio o de un área urbana es fundamental como instrumento de conocimiento de las condiciones singulares de su emplazamiento; fase previa necesaria antes de su intervención.

L1b Cartografía, ideas y forma del suelo

En las primeras representaciones del suelo donde vamos a proyectar, o en la esquematización de un proyecto en un plano sencillo para poder explicarlo, la elección de lo relevante y el borrado de lo irrelevante son clave.

L1c Urbanización, Parcelación y Edificación (UPE)

La forma de cualquier fragmento urbano se puede descomponer en sus elementos de urbanización (viales, caminos, infraestructuras urbanas), parcelación (suelo asignado) y edificación (tipologías edilicias). El resumen de la forma urbana puede ser el trazado de sus espacios libres.

L1d Formas y tipos de crecimiento urbano

Los elementos UPE establecen una estrecha relación entre sí para componer la forma urbana. La densidad, como un atributo de la misma, puede admitir diversos tipos de relación entre estos elementos. A su vez, las formas se pueden relacionar entre sí y hacer crecer a la ciudad de manera diferente.

MASTERPLAN

L2 Teoría de la Composición urbana

L2a Multiescalaridad simultánea

Cuando trabajamos a escala urbana necesitamos atender simultáneamente todas las escalas: territorial, intermedia y arquitectónica.

L2b Geometrías en el suelo

Se aportan nociones estratégicas, compositivas y ambientales sobre el Masterplan como instrumento de implantación, integración y coherencia de elementos y usos urbanos en el territorio.

L2c Capas

El territorio que habitamos es una sucesión de capas sedimentadas unas sobre otras a través de la historia y que le confieren una necesaria complejidad para el habitar. Nuevos proyectos son nuevas capas añadidas y su deseada complejidad vendrá avalada en el mejor de los casos por nuevos sistemas de capas que pueden ser proyectadas independientemente.

L3 Movilidad

L3a Arquitectura para el movimiento

La velocidad de la conexión contemporánea ha cambiado el grano y la forma de la ciudad. Aunque a veces el proyecto olvida que el espacio-tiempo puede ser objeto de proyecto.

L3b 5-10-30'

Las distancias ya no se miden en longitud sino en tiempo. Hay patrones y estándares de tiempo que hacen que la ciudad sea más amable y habitable.

L3c Transit Oriented Development (TOD)

Diseño de formas urbanas de escala intermedia y estrategias de proyecto en torno a nodos o paradas de transporte colectivo en perspectiva de accesibilidad peatonal y confort ambiental.

L4 Conexión VS Relación

L4a Conexión-desconexión

Los trazados tienen una durabilidad mayor que la de los monumentos arquitectónicos, por ello exigen de proyectos cuidados. No es lo mismo conexión que relación. Esta última es una cualificación de aquella. Incluso muchas veces la desconexión facilita la relación.

L4b Estructuras y subestructuras

La planificación a gran escala exigió de la modulación y estructuración de los proyectos por escalas. Cuando las velocidades fueron mayores, la arquitectura de las mallas fueron las infraestructuras.

PROYECTO

L5 Arquitectura del suelo

L5a Re-composición

Estrategias de proyecto urbano-arquitectónico consistentes en la recuperación y revitalización de áreas urbanas y arquitecturas obsoletas en base a criterios compositivos.

L5b Infraestructuras amables

En las ciudades conviven proyectos pensados para velocidades muy diferentes y que tienen gran repercusión en su tamaño, pero que han de convivir en el mismo espacio físico.

L6 La ciudad cercana

L6a Privately Owned Public Spaces (POPs)

Referencia a los POPs como estrategia de intervención o reforma de lo urbano centrada en el espacio público como elemento relacional.

L6b Elementos de composición residencial

Miscelánea de algunos de los mejores proyectos residenciales de la historia del urbanismo y la arquitectura.

L7 Fragmentos residenciales

L7a Proyectos en la escala intermedia

A través de algunos paradigmáticos proyectos y mediante análisis comparativos, se mostrarán distintos modos y tamaños de composición intermedia con los elementos edificación (E), parcelación (P) y urbanización (U).

L7b Proyectos en la escala territorial

A veces la arquitectura asume roles de escala territorial. Ello requiere de un control sobre todas las escalas, así como de velocidades e integración de los parámetros dictados por el paisaje, las infraestructuras y la propia arquitectura, para que el resultado sea plausible.

II. Taller práctico

Las horas de clase posteriores a la parte teórica se dedicarán a trabajar en taller sobre el proyecto de curso por fases, desde la escala territorial hasta la arquitectónica, lo que podrá desarrollarse por grupos de estudiantes o de forma individual. En el taller se avanzarán y debatirán los trabajos sobre papel y maquetas de trabajo. No se revisarán trabajos mostrados en pantalla. Las correcciones podrán ser expuestas en clase de forma colectiva.

El curso se plantea como evaluación continua, por lo que todas las entregas previstas habrán de exponerse en clase para ser evaluadas, según las fechas recogidas en el calendario. Realizar cada entrega es condición imprescindible para aprobar por curso la asignatura. Una vez mostrados en clase y evaluados por los profesores, los estudiantes conservarán sus trabajos hasta final de curso, con el objeto de que estén disponibles en caso de que sean requeridos de nuevo.

La revisión por los profesores del avance de los trabajos de los estudiantes en el taller es de absoluta importancia para el aprendizaje del estudiante. Por esta razón, el compromiso continuo de este último con dicha dinámica será igualmente importante de cara a superar la asignatura.

Para el seguimiento de los trabajos en el taller es esencial que los estudiantes traigan consigo abundantes materiales dibujados o impresos (planos, croquis) y elaborados (maquetas de trabajo). No se realizarán revisiones de los trabajos cuando los estudiantes no traigan material suficiente para ello.

| Proyecto |

El trabajo de curso se divide en tres entregas (Situación, Masterplan y Proyecto), que forman parte de un único proyecto a desarrollar desde el primer día de clase hasta el último. Con ello se persigue que el estudiante pase por todas las fases y escalas que ello implica, en un ejercicio completo de realidad profesional. Cada entrega lleva asociado un trabajo por parte del estudiante, que deberá ajustarse al enunciado propuesto en cada caso, y exponerse y entregarse según fechas previstas en el calendario. A continuación se introduce el tema de proyecto de la asignatura.

EL SITIO DE PROYECTO

El emplazamiento elegido para el desarrollo del proyecto es doble: uno de ellos (periférico) se encuentra al noroeste del término municipal de Granada. Concretamente en el ámbito espacial (flexible) delimitado por la autovía GR-30 o Circunvalación de Granada, los TM de Maracena y Bobadilla, y la horquilla formada por las dos líneas ferroviarias que presenta actualmente Granada: la línea de media distancia Moreda-Granada hacia el norte (que al parecer desaparecerá en el futuro), y la línea de alta velocidad Antequera-Granada hacia el oeste. Adicionalmente, en este emplazamiento podemos encontrar: fragmentos urbanos y suburbanos, retales de paisaje agrario, enclaves industriales y patrimoniales, espacios semi-urbanizados, infraestructuras, etc.

El otro emplazamiento (central) se sitúa donde ambas líneas ferroviarias confluyen: la Estación de FFCC de Avda. de Andaluces. Justo ahora que ADIF pretende construir una moderna estación de tren (después de aquel intento fallido de proyecto de estación de Moneo), a la vez que duplicar la vía de conexión con Antequera (y de ahí al resto del territorio nacional) para mejorar frecuencias.

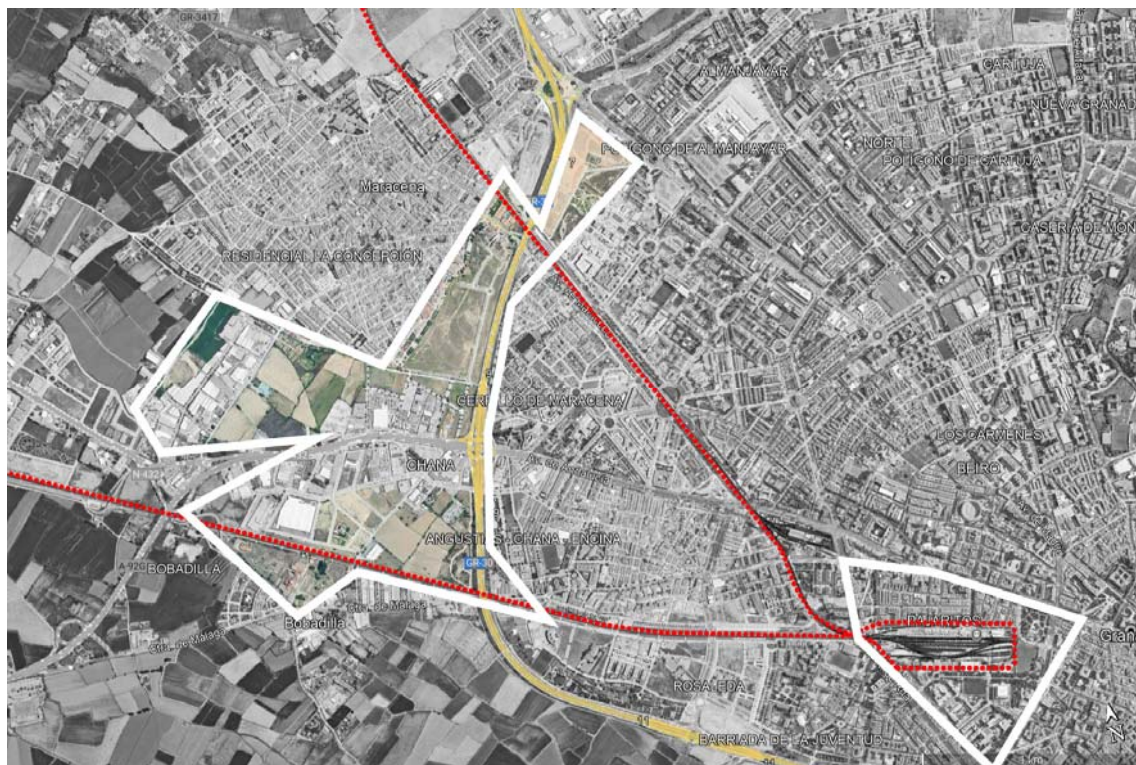
El emplazamiento periférico se trata de un espacio incómodo e inacabado, flanqueado por infraestructuras de gran calado (Autovía GR-30, Ctra. Badajoz-Granada hacia la A-92G, líneas ferroviarias, recinto de talleres y cocheras del metro, futuro cercanías) y las traseras de los polígonos

industriales de El Florío y La Paz. Asimismo, se encuentra tensionado por la proximidad urbana entre Granada (La Chana, Cerrillo de Maracena, Polígono de Almanjáy; Ctra. de Málaga, Avda. de Andalucía), Maracena y Bobadilla.

Pero a la vez, este espacio es rico en trazas, "distancias interesantes" y elementos de oportunidad urbana y relación metropolitana: "recortes" de parcelas agrícolas, con caminos y acequias, a modo de grandes "jardines suburbanos"; las imponentes vistas a Sierra Nevada; la autovía es una barrera pero se eleva sobre el suelo posibilitando su traspase, parques lineales de borde; la alameda que discurrirá paralelamente a las vías del AVE y que unirá el nuevo campus universitario Azucarera de San Isidro con la estación de FFCC. Asimismo, el bulevar Avda. Federico García Lorca, atravesado dos veces por el metro, termina frente a la autovía en un gran vacío urbano, pero también "vestibular" metropolitano, que gira, descendiendo, hacia los trazados de tren y (doble) metro, insinuándose hacia el otro lado de la GR-30. En cualquier caso, este ámbito de actuación se trata de un espacio contemporáneo.

En el emplazamiento central o entorno de la Estación de FFCC de Avda. de Andaluces, los problemas son otros: espacios residuales (bolsas de aparcamientos, solares de Adif en desuso y restos de infraestructuras ferroviarias), playa de vías como barrera urbana, infraestructura verde segregada, dificultades de acceso e intermodalidad, localización trasera a otros trazados importantes (p.e. Camino de Ronda). No obstante, se trata de un espacio que goza de gran centralidad, representatividad e impresionantes vistas (Alhambra, Sierra Nevada).

El desafío del curso está en cómo intervenir en este doble emplazamiento noroeste-centro de la mano del proyecto urbano. A continuación se muestra imagen satelital del mismo.



ALGUNAS POSIBLES LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

En este contexto, algunas posibles claves o líneas estratégicas de desarrollo del proyecto del curso podrían ser las siguientes:

1. Resolver la transición urbana entre Granada y Maracena teniendo en cuenta oportunidades como el escenario "bajante" del vacío vestibular situado al final de la Avda. Federico García Lorca, la "suerte" de elevación de la Autovía GR-30 sobre la rasante urbana, la doble cota del trazado del metro, o el parque lineal de borde al sudeste de Maracena.
2. Conectar en red y poner en valor los retales de paisaje existentes, a modo de "jardines de la metrópolis", mediante nuevos frentes residenciales localizados quizá en algunos de sus bordes (urbanos, industriales, infraestructurales); nuevas fachadas de arquitectura renovada que puedan embellecer estos vacíos a la vez que sacar provecho de las buenas vistas, así como de otros relatos patrimoniales y territoriales.
3. Ensayo de nuevas composiciones suburbanas de vivienda colectiva conectadas al futuro corredor verde de 3 km entre el campus universitario de la Azucarera y la Estación de FFCC que discurrirá en paralelo a la línea de AVE, donde al parecer también existe una propuesta de cercanías con varias paradas (cabeceras de barrio?) para mejorar la conexión de transporte público: campus Azucarera-barrio Chana-Estación FFCC/campus Fuentenueva.
4. Intervenciones diseminadas en puntos/áreas singulares, como p.e. en cruces de trazas a distintos nivel: autovía, tren, carretera, metro/cercanías, trazas hídricas o infraestructura verde. Por ejemplo: (a) cruce de Ctra. de Málaga con GR-30 y línea AVE Antequera-Granada; (b) final de Avda. Federico García Lorca con GR-30, línea media distancia Moreda-Granada y metro (doble); o (c) estación de FFCC (Andaluces) con río Beiro y otros "verdes" y metro (y futura estación de autobuses?). Se trata de enclaves complejos con espacios residuales y problemas de accesibilidad que pueden actuar como barreras a nivel urbano/metropolitano. No obstante podrían entenderse como espacios referenciales, "puertas" urbanas, o potenciales espacios intermodales.
5. Desarrollos residenciales tipológicamente "híbridos" a caballo entre espacios paisajísticos y traseras de enclaves industriales de uso compatible con vivienda, mejorando la peatonalidad de estos últimos mediante ejercicios de borrado de excedente viario a favor de posibles enlaces verdes entre "islas" de uso agrícola y otros lugares de interés (patrimonial, de servicio).
6. Propuestas para el "hub" de Andaluces, donde la Estación de FFCC, el campus universitario de Fuentenueva, el metro, el río Beiro y otros elementos de infraestructura "verde" urbana confluyen en relación de proximidad (posible "superblock" dirigido desde el transporte intermodal?). Reconsideréense los barrios ahora divididos, la actual cota de la playa de vías, la integración de la cercana estación de autobuses de cercanías y media distancia (actualmente previstas unas escasas 20 dársenas), el vacío de los aparcamientos y otros espacios residuales existentes; incluso posibles resonancias de proyecto en solares vacíos junto a las vías del tren un poco más al oeste. ¿Y nuevas cercanías aprovechando corredores ferroviarios y otras trazas urbanas importantes?
7. Otras líneas diferentes, o combinación de las anteriores.

Cada grupo de estudiantes elegirá una de las líneas anteriores para desarrollar su proyecto de curso. No obstante, el profesorado del curso podrá encargarse de la asignación de dichas líneas a los estudiantes.

| Entregas |

Las entregas se realizarán presencialmente en el taller y en los días indicados en el calendario de curso. Además, los trabajos mejor calificados entregarán también digitalmente en la web del curso (<http://www.doyoucity.com>), en el proyecto habilitado para ello, y a lo largo del día de la entrega o el inmediatamente posterior. Las entregas que no se realicen en el plazo y la forma indicados no podrán optar al aprobado por curso. Alternativamente, las entregas también podrán realizarse en las convocatorias ordinaria (junio) y/o extraordinaria (julio) del curso. Se podrá optar a subir nota únicamente en la convocatoria ordinaria (junio).

Como base cartográfica de los trabajos, cada grupo de estudiantes buscará archivos actualizados del tipo DWG, SHP, PDF o similar. También es posible trabajar redibujando sobre ortofotos actuales (e históricas) del sitio de proyecto, p.e. descargando imágenes satelitales desde Google Earth. Pueden visualizar y descargar información en REDIAM (Red de Información Ambiental de Andalucía) o en el Instituto de Estadística y cartografía de Andalucía, por ejemplo.

Enlaces de interés:

- <https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/acceso-rediam>
- <https://portalrediam.cica.es/VisorRediam>
- <https://www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia/bcadescargas/>

A continuación se definen las entregas. Téngase en cuenta que las escalas mostradas son orientativas. Es decir, cada grupo de estudiantes elegirá aquella que mejor exprese su proyecto:

1. Situación

Se trata de conocer e interpretar el lugar de actuación mediante el dibujo de una "ventana" (formato A1) que incluya dicho lugar, además del contexto urbano y/o territorial en el que se emplaza. Esta ventana deberá representarse según la orientación que más interese al trabajo de cada grupo de estudiantes.

No se pretende el dibujo "de todo", sino de un "relato" (algo específico o singular) del territorio escogido. Para ello será útil el dibujo de algunos de los elementos naturales y/o antrópicos predominantes o que mejor lo caractericen (trazados, formas, tipologías, umbrales, topografías, relaciones, enlaces, barreras, direcciones, etc.), omitiendo la información que no sea relevante o explicativa de ese relato. Las decisiones sobre lo que dibujar, o no dibujar, serán importantes y propias de cada grupo de estudiantes.

Entrega: Un formato a modo de "ventana" de territorio según la línea estratégica elegida. Orientación a decidir por cada grupo de estudiantes. Se sugiere el tamaño A1 y la E: 1/10.000.

2. Masterplan

Propuesta estratégica de ordenación general de la ventana elegida en la entrega anterior que incluya decisiones sobre tres capas fundamentales e ineludibles: 1. trazados (viarios, peatonales, otras infraestructuras); 2. espacios libres/verdes; y 3. suelo urbanizable (residencial) incluyendo algunas arquitecturas singulares (equipamientos), de manera que el resultado constituya un conjunto integrado, diferenciado y coherente. Cada capa tendrá su forma y definición, acorde con la escala trabajada.

Entrega: Un formato con el dibujo en planta de la propuesta. Se sugiere el tamaño A1 y la E: 1/10.000.

3. Proyecto

Lo primero que habrá de realizarse es un dibujo detallado del lugar de intervención (si no tenemos suficiente información del lugar no podremos proyectarlo). Posteriormente, se realizará una propuesta de intervención de escala intermedia según la línea estratégica escogida, y en relación con el Masterplan. La propuesta incluirá: la definición de los nuevos trazados y su enlace con los existentes (peatonales, viarios, transporte público), un programa residencial incluyendo equipamientos, la definición de las tipologías edificatorias usadas, y el dibujo de la urbanización del suelo. Los criterios compositivos para el diseño de la propuesta serán de gran importancia.

Entrega:

(a) Un formato con la documentación necesaria para definir la propuesta: planta, alzados, secciones, esquemas, localización y relación del proyecto con el resto del masterplan, definición tipológica, perspectivas/montajes. Se sugiere el tamaño A1 y la escala: planta de la propuesta a E: 1/2.000 (definición tipológica a E: 1/1.000, 1/500). Y

(b) Una maqueta física de tamaño, escala y materialidad a decidir por cada grupo de estudiantes según carácter de la propuesta.

| Evaluación |

Criterios de valoración:

- Ajuste de la entrega al enunciado de la misma y al calendario.
- Calidad de la entrega (proyectual, gráfica y ejecutiva).

Calificaciones (según porcentajes sobre calificación global):

Situación: 20%

Masterplan: 30%

Proyecto: 50%

TOTAL: 100%

Nota: Para superar la asignatura por curso (esto es, sin necesidad de acudir a las convocatorias ordinaria y/o extraordinaria) es necesario realizar las entregas de Masterplan y Proyecto en plazo y forma, así como aprobarlas.

| Calendario |

Mes	Semana	Día (L-M)	Programa	Entregas
febrero	1	23-24	Presentación curso / Sitio de proyecto / L1	
marzo	2	02-03	L2 / Trabajo en taller	
	3	09-10	L3 / Trabajo en taller	
	4	16-17	Entrega y exposición Situación	X
	5	23-24	L4 / Trabajo en taller	
	6	30(s/d)- 31(s/d)	-	
abril	7	06(s/d)-07	Trabajo en taller	
	8	13-14	L5 / Trabajo en taller	
	9	20-21	Entrega y exposición Masterplan	X
	10	27-28	L6 / Trabajo en taller	
mayo	11	4-5	L7 / Trabajo en taller	
	12	11-12	Trabajo en taller	
	13	18-19	Trabajo en taller	
	14	25-26	Entrega y exposición Proyecto	X

Notas: s/d = sin docencia. El calendario previsto puede estar sujeto a cambios según avance del curso.

Convocatoria ordinaria (11 junio 2025, 10:30h en T1): Consiste en la reelaboración de las entregas no superadas durante el curso.

Convocatoria extraordinaria (9 julio 2025, 10:30h en T1): Consiste en la reelaboración de las entregas no superadas en la convocatoria ordinaria.