

Acta del jurado

Concurso Nuevo Barrio de la Aviación de Getafe

PRIMERO

El día 24 de febrero de 2026, a las 11:00 horas, en el Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid se reúne el Jurado del **CONCURSO CON INTERVENCIÓN DE JURADO PARA LA ORDENACIÓN, DISEÑO URBANO E INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA EN LOS TERRENOS DESAFECTADOS DEL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE GETAFE (ACAR): PROYECTO URBANO DEL NUEVO BARRIO DE LA AVIACIÓN DE GETAFE, MADRID:**

Presidenta:

- **Dña. Sonia Puente Landázuri**, arquitecta, Coordinadora General de Urbanismo de la Concejalía de Urbanismo y Espacio Público del Ayuntamiento de Getafe.

Vocales:

- **D. Iñiqui Carnicero Alonso-Colmenares**, arquitecto, Secretario General de Agenda Urbana, Vivienda y Arquitectura del Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana.
- **D. Sigfrido Herráez Rodríguez**, arquitecto, decano del COAM.
- **Dña. Elena Sánchez de Pablo**, arquitecta, Jefa de la Unidad de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Getafe.
- **D. Alejandro López Parejo**, arquitecto, Coordinador de Hogares y Regeneración en la Empresa Municipal del Suelo y la Vivienda de Getafe.
- **Dña. Blanca Sanz Cifuentes**, representante de la sociedad civil del Consejo Social de la Ciudad.
- **Dña. María Fandiño Iglesias**, arquitecta de reconocido prestigio y notoria competencia en materia urbanística y proyectos urbanos.
- **D. Antonio Font Arellano**, arquitecto de reconocido prestigio y notoria competencia en materia urbanística y proyectos urbanos.

Secretario (con voz, pero sin voto):

- **D. Carlos de Riaño**, arquitecto, codirector de Concursos COAM

El jurado queda constituido, al existir quorum suficiente, de acuerdo a lo previsto en el apartado 12.1 de las bases que regulan el concurso.

SEGUNDO

El Secretario informa que, de acuerdo al acta del jurado con fecha 21 de enero de 2026, se han recibido 37 propuestas, las cuales han sido admitidas en su totalidad, Siendo el listado de propuestas admitidas el siguiente:

J001	PLATAFORMA ACAR GETAFE
J002	CAMPUS A RAS DE CALLE
J003	GETAFE, ECOSISTEMA URBANO
J004	GETAFE GREEN
J005	AUTOGIRO (1)
J006	GET-LAB URBANO
J007	COLINAS
J008	LA VIDA COMPARTIDA
J009	/42º
J010	BARRIO DE LA AVIACIÓN. DEL AIRE A LA TIERRA
J011	TRAZA Y BASE
J012	TEJER GETAFE
J013	LA ROMERÍA DEL AGUA
J014	HUMAN AEROPOLIS
J015	AL AIRE
J016	Calle Larga_Getafe
J017	Todo Esto Será Campo
J018	UMBRAL PERMEABLE
J019	volando vamos
J020	CAMPUS_1811
J021	PIONERAS
J022	B12

J023	Laberinto Urbano
J024	INSTRUCCIONES DE VUELO
J025	LG1935
J026	CONCORDE_CIA
J027	Getafe N.A.U.
J028	El Tablero y las Piezas
J029	GETAFE SINTRÓPICO
J030	C-30A
J031	COEXISTENCIAS
J032	Un Urbanismo que se Cultiva
J033	H!BRIDO
J034	Autogiro (2)
J035	The Charged Void
J036	e-COMunidad
J037	URBI XATAFI

TERCERO

El Jurado, que ha dispuesto de las propuestas con antelación a la reunión, comienza sus deliberaciones y acuerda el procedimiento de selección de las mismas acorde con la cantidad y calidad de las propuestas presentadas y conforme a los criterios de valoración previstos en las bases.

En consecuencia, se produce:

Una **primera ronda de deliberaciones**, por la cual son seleccionadas para una posterior consideración las siguientes dieciocho (18) propuestas, apoyadas por, unanimidad del Jurado:

J002	CAMPUS A RAS DE CALLE
J003	GETAFE, ECOSISTEMA URBANO

J005	AUTOGIRO (1)
J008	LA VIDA COMPARTIDA
J010	BARRIO DE LA AVIACIÓN. DEL AIRE A LA TIERRA
J012	TEJER GETAFE
J013	LA ROMERÍA DEL AGUA
J016	Calle Larga_Getafe
J017	Todo Esto Será Campo
J018	UMBRAL PERMEABLE
J022	B12
J024	INSTRUCCIONES DE VUELO
J026	CONCORDE_CIA
J028	El Tablero y las Piezas
J031	COEXISTENCIAS
J032	Un Urbanismo que se Cultiva
J034	Autogiro (2)
J037	URBI XATAFI

Durante la **segunda ronda de deliberaciones** se lleva a cabo un nuevo análisis y debate de las propuestas, con intervenciones individuales de cada uno de los miembros del jurado. Se analizan detenidamente los requerimientos del concurso, considerando aspectos como el tratamiento de los límites, los accesos y la organización viaria, la conexión con el contexto urbano, las tipologías propuestas y la densidad de ocupación, así como las escalas planteadas.

Como resultado de estas deliberaciones, se seleccionan para una consideración posterior las siguientes ocho propuestas, apoyadas por al menos cuatro (4) de los miembros del jurado:

J002	CAMPUS A RAS DE CALLE
J005	AUTOGIRO (1)

J008	LA VIDA COMPARTIDA
J013	LA ROMERÍA DEL AGUA
J016	Calle Larga_Getafe
J024	INSTRUCCIONES DE VUELO
J026	CONCORDE_CIA
J032	Un Urbanismo que se Cultiva

El Jurado inicia una **tercera ronda de deliberaciones** con el objetivo de ajustar la selección al número de propuestas que pasarán a la segunda fase, conforme a lo establecido en el punto 12.3 de las bases. En consecuencia, acuerda por unanimidad que cada miembro con voz y voto podrá apoyar cuatro propuestas, resultando seleccionadas aquellas cuatro que obtengan el mayor número de apoyos.

Como resultado, las cuatro propuestas que pasan a la segunda fase son las siguientes:

J008	LA VIDA COMPARTIDA
J013	LA ROMERÍA DEL AGUA
J016	Calle Larga_Getafe
J024	INSTRUCCIONES DE VUELO

CUARTO

El jurado encomienda al secretario del concurso la publicación de la relación de lemas de las propuestas seleccionadas para su paso a la segunda fase del concurso, junto a las siguientes consideraciones que se producen durante la **ronda final**.

En dichas intervenciones, los miembros del jurado exponen los motivos por los cuales cada propuesta es seleccionada, al tiempo que formulan comentarios críticos y propuestas de mejora para consideración por parte de los finalistas.

J008 - LA VIDA COMPARTIDA

Se valora positivamente que aborda y desarrolla todos los requerimientos de las bases con una propuesta sencilla y funcional.

Se trata de una propuesta afrontada desde la escala edificatoria, que plantea una sistematización muy favorable a la industrialización y seriación de la tipología de vivienda, si bien puede resultar un tanto monótona y repetitiva en alineaciones y alturas. Permite la seriación simplificada de una manera eficiente, dando respuesta a un sistema de vivienda de manera rápida.

Accesos y movilidad

En cuanto al planteamiento de la movilidad rodada, se aborda desde una perspectiva convencional de calles peatonales y rodadas. No cumple con el supuesto de liberar al ámbito de coches.

Si bien el acceso peatonal, de vehículos de dos ruedas, y de servicios al nuevo barrio puede confiarse a las calles Capitán Carlos Haya, Aviador Francisco y en general por Comadrona Asunción Fernández desde Poniente, y Plus Ultra, (prolongación de la Avenida Aragón) desde el Norte, como relaciones viarias con el casco urbano existente, se echa en falta una mayor atención a un posible acceso desde la Avenida General Palacio y la integración de la Plaza de España, como rótula de relación entre ambos. Seguramente, el acceso de mayor capacidad debiera producirse desde el Paseo John Lennon, (actual M-406), pero teniendo en cuenta que ya existe el acceso a la Base ACAR.

En el proyecto de referencia se localiza el aparcamiento de vehículos subterráneo en las calles principales previstas, lo que supone, más allá de la posibilidad de la alternativa propuesta, la presencia generalizada del coche y sus movimientos por todo el interior del nuevo barrio, algo que debiera evitarse.

En la propuesta se aprecia una doble jerarquía de espacios peatonales y rodados, pero no un estudio de la circulación. Debería mejorar la movilidad completa de las zonas, así como la jerarquía o materialidad de las nuevas vías en relación con la red de espacios peatonales planteada.

Ordenación de la nueva edificación

El presente proyecto organiza la nueva edificación residencial, y casi la totalidad de las plantas bajas destinadas a comercio, oficinas y equipamientos, en parejas de bloques de alturas variable (pb+4 y pb+7), siempre orientados Norte-Sur, con importante incidencia de los testeros en la imagen del barrio. Si bien esta formalización responde bien a las condiciones acústicas del entorno, ello debiera suponer una atención a su tratamiento y diseño, tratando de evitar la monotonía que pueda derivarse de una ordenación como la propuesta.

Así mismo, prevé la creación de espacios aparentemente iguales, rodados, entre parejas de bloques, y públicos entre ambos, de 14 m. de anchura frente a los 21,50m

de los edificios más altos, lo que plantea dudas sobre el adecuado asoleo de aquellos.

Edificios de mayor altura que se generalizan en el frente Sur, lo que, al margen de las servidumbres aeronáuticas y los posibles efectos acústicos derivados de la utilización del aeródromo existente, ambas cuestiones que debieran tenerse en cuenta, generan una potente imagen desde el Sur del nuevo barrio.

En John Lennon se plantea un frente demasiado rígido, compuesto por testeros que requiere incidir en su tratamiento, si bien mantiene la franja de espacio libre como amortiguador de la base aérea.

Respetar el tratamiento de la zona Protección con Defensa por medio de viario y zonas libres.

En cuanto a su integración en la trama urbana y la ciudad circundante, se aborda desde una delimitación rígida en su contorno de borde.

Si bien la sistematización le permite tener una respuesta clara no solo en las edificaciones sino en la organización de los servicios urbanos, incluidos las necesidades de abordar la producción energética, resulta rígida en su direccionalidad y en el tratamiento de sus preexistencias, tanto en el desarrollo de la propuesta con los espacios públicos exteriores, como con la trama existente.

Plantea de manera interesante el cierre del nuevo ágora central (plaza de armas), si bien se necesita profundizar en el espacio público en general, con la propuesta de usos de las edificaciones existentes.

Aborda los parámetros ambientales de Infraestructura verde y azul sin tener en cuenta el entorno ni plantea estrategias de continuidad.

Genera una variedad de tamaños de parcela que fomenta variedad en la promoción inmobiliaria, lo que también facilita la viabilidad del desarrollo público.

La tipología edificatoria se conforma mediante crujía de 11m con doble orientación este-oeste, sin patios. En cuanto a las alturas, únicamente se plantea variación en los bordes.

SEGUNDA FASE

Debería incidir en reconocer con más profundidad los límites con el entorno, reflejando en la propuesta las diferentes realidades que bordean el nuevo barrio. La propuesta admite variaciones que podrían releer estos bordes y flexibilizar el espacio en función del límite al que hace frente. Deberá también revisar las distancias, el soleamiento, las circulaciones rodadas y peatonales y el confort climático.

Su formalización requiere de una revisión necesitada de evolución hacia el ajuste de las edificaciones propuestas y su relación con el entorno. Se valorará el ajuste hacia un planteamiento de ordenación urbana cumpliendo con el objetivo de definirse en un Plan Espacial de Reforma Interior que se traduzca en ordenanza/s.

En cuanto al detalle de la urbanización se requiere una mayor profundización de criterios de diseño.

J013 - LA ROMERÍA DEL AGUA

El proyecto aborda de manera concatenada las diferentes escalas permitiendo una lectura del lugar desde la escala territorial hasta el detalle. Esta lectura reconoce el territorio, el contexto, los límites y las condiciones físicas del entorno tales como la geología, la topografía, el agua e incluso la trama agrícola.

Un proyecto que, más allá de una generalizada retórica en la descripción de la propuesta de conjunto y sus componentes, plantea criterios e ideogramas de interés para su tratamiento, especialmente de los espacios libres y del sistema de pequeñas plazas propuesto.

Accesos y movilidad

En el presente proyecto la vialidad del nuevo barrio se plantea con un esquema de tres vías horizontales (Capitán Carlos Haya, vía Norte del conjunto patrimonial central, y Aviador Francisco) y la continuidad de la primera hacia el recinto de la actual base ACAR en el lado Noreste; dos accesos centrados desde el Norte en la calle Plus Ultra; y tres accesos desde el Paseo John Lennon.

Si bien el acceso peatonal, de vehículos de dos ruedas, y de servicios al nuevo barrio pudiera confiarse a las calles Capitán Carlos Haya, Aviador Francisco y en general por Comadrona Asunción Fernández desde Poniente, y Plus Ultra, (prolongación de la Avenida Aragón) desde el Norte, como relaciones viarias con el casco urbano existente, se echa en falta una mayor atención a un posible acceso desde la Avenida General Palacio y la integración de la Plaza de España, como rótula de relación entre ambos. Seguramente, el acceso de mayor capacidad debiera producirse desde el Paseo John Lennon, (actual M-406), pero teniendo en cuenta que ya existe el acceso a la Base ACAR.

Ordenación de la nueva edificación

El proyecto plantea una trama urbana de edificios en forma de torres y bloques de diferentes alturas y de pequeñas plazas al tresbolillo, generando una especie de ajedrezado, que el autor plantea como forma de “unificación paisajística del paisaje

de Getafe” (sic). Los bloques, en dos orientaciones, tienen alturas de pb+3 en su longitud y en sus cabezales a modo de torres, de pb+6, conformando un paisaje de elevada heterogeneidad y una impresión visual de cierto desorden, que plantea dudas en relación al objetivo morfológico declarado.

Las edificaciones mezclan diferentes tipologías, sin embargo, se debería revisar la intervención en los edificios patrimoniales del eje central, desde una revisión adaptativa del patrimonio.

Se valora la apuesta del tratamiento central con la propuesta del “corazón energético”, si bien todo el espacio público requiere de una mayor materialización.

Requiere de una mayor atención a los usos del frente de John Lennon y el espacio público de amortiguación frente a la base aérea. Así como la integración de los equipamientos educativos del norte.

No se acaba de percibir, por ausencia de información, el tratamiento de las zonas de protección de Defensa, en los planteamientos de movilidad.

En cuanto a la vivienda, es una propuesta demasiado rígida en la implantación tipológica, quizás derivado del mantenimiento completo de la trama existente, lo que, por otro lado, le aporta una alta sensibilidad ambiental. El fondo edificatorio constante de 15m pudiera, parecer excesivo para desarrollar viviendas con doble orientación.

SEGUNDA FASE

Se percibe una ausencia de una mayor definición más allá de los esquemas, que se deberá desarrollar. Se necesita una escala mayor de aproximación.

Se deberían integrar estudios/esquemas de movilidad tanto peatonal como rodada y definir la materialidad de la propuesta que, por su grafismo, carece definición o queda diluida. Es difícil la lectura de la propuesta en la axonometría a falta de una planta general.

Sería deseable, salvo justificación, el establecimiento de unos criterios para una gradación de la densidad. Aportar un mayor desarrollo.

Se necesita desarrollar una propuesta tipológica de vivienda más concreta. Así como la necesidad de formalizar todas las edificaciones de igual manera y una mayor sensibilidad en cuanto a la intervención en el patrimonio.

En cuanto al detalle de la urbanización, deberá desarrollar una mayor aproximación más allá de la sección tipo.

J016 - Calle Larga_Getafe

Es una propuesta que responde a los retos planteados de manera ordenada y exhaustiva. Parte de un análisis sensible y pormenorizado, con un planteamiento de conexión con el trazado urbano existente desarrollando diagonales a partir del diseño de los espacios vacíos.

Se valora positivamente la respuesta con distintas tipologías de manzanas acordes a las necesidades y el entorno.

Plantea de una manera adecuada la intervención por fases demandada en las Bases.

Accesos y movilidad

El proyecto plantea la importancia del acceso al nuevo barrio desde la Avenida General Palacio y de la rótula de la Plaza de España, (cuya actual configuración para ello debería reconsiderarse), recogiendo en el frente Norte la Avenida de Valencia y de Aragón sobre la de los Ángeles, y desde donde se prevén tres accesos (el de levante afectando a la Escuela e Instituto existentes). La calle Plus Ultra se contempla como un Paseo profusamente arbolado, que requeriría la reconsideración de su actual configuración.

En la demarcación de Poniente, la importancia de la calle Juan de La Cierva, desde donde se producirían las penetraciones por las calles Capitán Carlos Haya, Aviador Francisco y otras menores hacia la calle Comadrona Asunción Fernández, y desde allí hacia el nuevo asentamiento.

No obstante los detalles menores señalados, y frente a la capacidad restringida de las calles menores indicadas, se echa en falta un acceso desde el exterior de mayor importancia y capacidad, seguramente sólo posible desde el Paseo John Lennon (actual M-406), que se prevé compartir con el actual acceso a la base ACAR, pero que por el trazado y localización propuestos de la vía de borde del asentamiento en su demarcación de Levante, con un primer tramo hasta Aviador Francisco, y después, con un quiebro, hacia su continuidad hacia el Norte, seguramente puede mejorarse.

Se plantea un adecuado tratamiento de las zonas Protección con Defensa, bajo el entendimiento del concepto de una franja de protección que no impide localizar determinados usos de edificios.

Ordenación de la nueva edificación

En la organización de la edificación del nuevo barrio, y en sus franjas Norte y Sur, predomina la creación de manzanas abiertas generalmente a mediodía, configuradas por bloques y pequeñas elevaciones en forma de torres, con alturas máximas de pb+5 y pb+6, destacando el frente de ellas en la Sur, junto al previsto Parque-bosque energético, espacio ferial temporal, abundantemente arbolado, como filtro respecto al citado Paseo-carretera y al aeródromo existentes.

Realiza un interesante planteamiento de la integración con Plaza España. Se considera que serán muy importantes para el paisaje del nuevo asentamiento la configuración de los dos nuevos edificios de equipamiento situados uno junto al citado acceso desde la Plaza de España, y el otro junto al acceso sur desde el Paseo John Lennon, que quizás podría liberarse de las alineaciones del primer tramo de la vía borde de Levante.

Plantea el concepto de las supermanzanas eliminando coches en el interior aportando una mayor calidad al espacio público. Entre ellos, de manera interesante el cierre del nuevo ágora central (plaza de armas), con una opción de cierre a través de un equipamiento público.

En materia de vivienda, plantea una variedad tipológica bajo supuestos de desjerarquización e intergeneracionalidad, así como una variedad volumétrica.

SEGUNDA FASE

Debería mejorar en organización viaria y accesos, la calle larga, a la que hace alusión el lema, remata en un ángulo de dudoso funcionamiento para la movilidad rodada debido a la intensidad de tráfico soportará por el planteamiento general de las supermanzanas. Sería interesante reconsiderar el fondo de la “calle larga “, teniendo en cuenta que es algo que no se va a poder solucionar en un horizonte temporal próximo.

La integración de los equipamientos educacionales del norte requiere de un estudio en mayor profundidad, si bien marca el eje como una puerta y plantea alternativas de relocalización de la escuela infantil.

Se debe reconsiderar el tamaño de parcelas, dentro de una misma manzana buscando romper la monotonía urbana y la variedad de tamaños en las promociones.

En cuanto a la urbanización, resulta necesario profundizar con un criterio estético de integración dentro de una diversidad.

Se requiere de algunas imágenes urbanas a pie de peatón.

J024 - INSTRUCCIONES DE VUELO

Es una propuesta equilibrada que plantea una escala atractiva, tratando al recinto como un final de ciudad.

Se valora positivamente la proposición de diferentes tipologías, rompiendo con la monotonía, y que a su vez le permite adaptarse bien a la ciudad.

Entre los valores destacables del anteproyecto estarían la intención de la industrialización y la previsión de las fases de ejecución del nuevo barrio.

Accesos y movilidad

El sistema viario propuesto parte de un trazado perimetral, que incorpora las calles Plus Ultra, Comadrona Asunción Fernández y Paseo John Lennon, creando tres vías “distribuidoras de coexistencia”, una a lo largo de la demarcación de Levante, separada por una amplia franja de terreno para su renaturalización, y dos más en sentido Este-Oeste, una de ellas prolongación de la calle Capitán Carlos Haya, y la otra casi de la calle Aviador Francisco.

Los accesos rodados exteriores previstos serían dos calles centrales en la primera franja Norte del asentamiento, sin buscar su prolongación hacia la Avenida de los Ángeles, y la citada vía borde que gira para respetar la Escuela e Instituto existentes. En la franja Sur del nuevo barrio prevé cuatro calles con acceso directo desde el citado Paseo John Lennon, que separan las manzanas propuestas entre sí. Un edificio de aparcamientos disuasorios se sitúa al final de la vía borde de levante, junto al Paseo, lo que hace pensar que su autor debe de considerar dicho acceso como el principal, si bien tiene las mismas características que el resto de los accesos exteriores señalados, y por ello discutible.

Plantea ejes de acceso de coexistencia, y el tráfico circula alrededor.

Respeto el tratamiento de la zona Protección con Defensa por medio de viario y zonas libres.

Ordenación de la nueva edificación

La organización de la nueva edificación está confiada a la creación de unas manzanas abiertas, tanto hacia la calle Plus Ultra, con mayores alturas, como a la de Comadrona Fernández, y cerradas en la franja Sur, perforadas en planta baja en algunos puntos, y siempre con un bloque de acompañamiento de situación alternativa. Los bloques que configuran las manzanas y el bloque anexo tienen alturas variables, entre pb+4 y pb+8, con partes de la edificación por encima del zócalo de la manzana, en forma de torres o de una elevación en longitud del propio bloque, cuya atractiva configuración en la planta general aparece con cortes biselados o separaciones entre partes de la edificación superior, que luego desaparecen en la axonometría.

Si bien es una propuesta que carece de una estrategia clara de integración con su entorno, debido a la excesiva rigidez en las alineaciones, plantea una interesante permeabilidad de la manzana que le permite la fragmentación desde el punto de

vista de la promoción inmobiliaria, con crujías adecuadas y viviendas con doble orientación.

Acierta tanto en los usos propuestos como la formalización alrededor de los equipamientos públicos y plantea la integración de los equipamientos educativos del norte.

SEGUNDA FASE

Se sugiere profundizar más en la aclaración de las elecciones del proyecto, sobre todo en términos de movilidad tanto rodada, la cual se encuentra mayormente concentrada en la vía central, como peatonal y como se relaciona esta movilidad con los usos propuestos.

Una mayor formalización del espacio central “plaza de armas”, del resto del espacio público propuesto, así como el espacio numerado 11, y su remate frente al resto del acuartelamiento existente.

En cuanto al tratamiento en el frente a John Lennon, se requiere de una mayor atención a los usos de este frente y el espacio público de amortiguación frente a la base aérea.

En términos de paisaje se sugiere revisar las alturas de edificación para una misma tipología en el norte y el sur y la relación entre los espacios verdes y el ciclo del agua que carece de atención en la propuesta urbana. Así como el establecimiento de unos criterios para una gradación de la densidad.

Se proponen unas topografías a lo largo de la urbanización que deberán desarrollarse con mayor profundidad.

REQUERIMIENTOS COMUNES A LAS CUATRO PROPUESTAS

Un mayor desarrollo del diseño de la urbanización a escalas 1:20/1:50

Desarrollar la propuesta de rehabilitación del edificio 97. En escala no menor de 1:100 para plantas, alzados y secciones, y escalas mayores para detalles constructivos.

Planta, secciones e Imágenes vistas de peatón de espacios de especial relevancia.

Cuadro esquemático de superficies construidas por usos/manzanas

Planteamiento de viabilidad económica por fases, si fuera el caso.

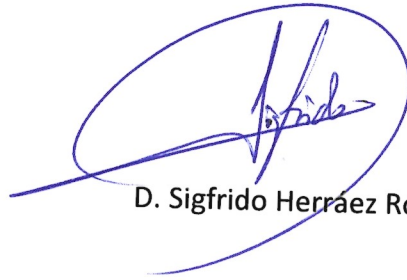
Se levanta la sesión a las **15:30 h** horas del 24 de febrero de 2026.



Dña. Sonia Puente Landázuri



D. Iñáqui Carnicero Alonso-Colmenares



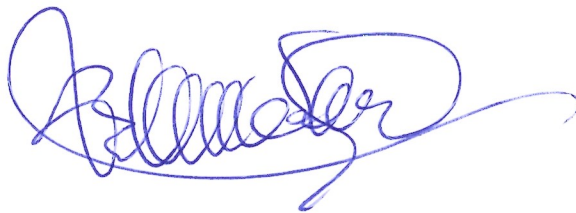
D. Sigfrido Herráez Rodríguez



Dña. Elena Sánchez de Pablo



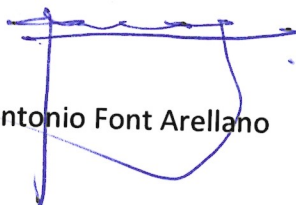
D. Alejandro López Parejo



Dña. Blanca Sanz Cifuentes



Dña. María Fandiño Iglesias



D. Antonio Font Arellano



D. Carlos de Riaño

ANEXO: PUNTUACIONES FASE 1

Según el punto 13 de las bases, las propuestas deberán ser valoradas conforme a los siguientes criterios:

FASE 1

1. **Calidad arquitectónica y paisajística de la propuesta de implantación/ordenación:** Expresión formal, comprensión de los valores culturales, urbanos y patrimoniales y representatividad de la intervención en el entorno y el municipio. 25 puntos
2. **Sostenibilidad ambiental del conjunto:** diseño bioclimático, autosuficiencia y ahorro energético, adaptación al medio y a los efectos del cambio climático. 25 puntos
3. **Sostenibilidad social:** Mejora de la movilidad urbana, la accesibilidad, creación de entornos seguros y un espacio público de calidad. 25 puntos
4. **Calidad, integración y pertinencia de las tipologías edilicias residenciales propuestas.** 25 puntos

TABLA DE PUNTUACIONES – FASE 1

CÓDIGO	LEMA	CRITERIO 1 25	CRITERIO 2 25	CRITERIO 3 25	CRITERIO 4 25	TOTAL FASE 1 100
J001	PLATAFORMA ACAR GETAFE	10	10	10	10	40
J002	CAMPUS A RAS DE CALLE	20	20	15	20	75
J003	GETAFE, ECOSISTEMA URBANO	20	15	10	15	60
J004	GETAFE GREEN	15	10	10	10	45
J005	AUTOGIRO (1)	20	20	20	20	80
J006	GET-LAB URBANO	12	10	10	12	44
J007	COLINAS	10	10	10	15	45
J008	LA VIDA COMPARTIDA	18	24	24	24	90
J009	/42º	12	12	12	7	43

J010	BARRIO DE LA AVIACIÓN. DEL AIRE A LA TIERRA	15	15	10	10	50
J011	TRAZA Y BASE	7	12	12	12	43
J012	TEJER GETAFE	15	10	15	10	50
J013	LA ROMERÍA DEL AGUA	20	20	25	25	90
J014	HUMAN AEROPOLIS	7	13	13	7	40
J015	AL AIRE	13	7	7	13	40
J016	Calle Larga_Getafe	18	24	24	24	90
J017	Todo Esto Será Campo	15	10	10	15	50
J018	UMBRAL PERMEABLE	15	15	15	15	60
J019	volando vamos	10	10	10	10	40
J020	CAMPUS_1811	11	11	11	11	44
J021	PIONERAS	8	13	13	8	42
J022	B12	15	15	15	5	50
J023	Laberinto Urbano	6	12	12	12	42
J024	INSTRUCCIONES DE VUELO	24	18	24	24	90
J025	LG1935	10	10	10	10	40
J026	CONCORDE_CIA	20	20	20	15	75
J027	Getafe N.A.U.	7	11	11	11	40
J028	El Tablero y las Piezas	15	15	15	10	55
J029	GETAFE SINTRÓPICO	10	10	10	10	40
J030	C-30A	9	13	9	9	40
J031	COEXISTENCIAS	15	10	15	10	50
J032	Un Urbanismo que se Cultiva	20	20	15	20	75
J033	HÍBRIDO	13	9	9	9	40
J034	Autogiro (2)	10	15	15	15	55
J035	The Charged Void	13	7	13	7	40

J036	e-COMunidad	7	7	13	13	40
J037	URBI XATAFI	15	10	15	10	50