

AIFA, dream or nightmare?

There are children who dream of being soccer players or astronauts, others of building airports. "My parents always let me fly, they never landed me," Francisco tells me, in a metaphorical sense, and recounts his childhood fascination with seeing airports as "perfect machines that welcomed steel birds." Since then he dreamed of building aerodromes. Over time he became an architect, he left Mexico in search of projects and in Chicago he met his mentor, partner and friend, Helmut Jahn, heir to an airport lineage. In that architecture office there were projects in the United States, Europe, Asia and, within all possibilities, destiny knocks on the door when Francisco is commissioned to expand the Chicago airport. His dream came to life and it would be the beginning of a successful career, since, to date, he has had a leading role in the airports of Chicago, Bangkok, Shanghai and Beijing.

I met Francisco González-Pulido a couple of years ago, while he was passionately talking about his project, the Santa Lucía Airport. Faced with my doubts, after the capricious cancellation of NAIM, he convinced me: "I assure you that we are going to have an airport to be proud of." Seeing his international experience, I couldn't help but recognize the government's wisdom in hiring a specialist of his level.

In May 2020 Francisco González-Pulido delivered to the federal government the master plan for a complex that includes the terminal building, the airport city, the service areas, the military city, the green areas, the central square and even a paleontological museum for honor fossil discoveries in the area. After this delivery,

he did not know more about his client. For unknown reasons, he was dropped from the project. Without undermining the recognized construction capacity of the Mexican Army, designing and projecting an airport is a matter that involves the assistance of many specialists.

Tomorrow the Felipe Ángeles International Airport opens in Santa Lucía. A project originally designed to be one of the best airports in the world, respecting budget limits, without fanfare, with functionality and operational viability that would initially serve 20 million passengers a year, with expandable phases to 54 million and later 84 million, which would make it an important international hub, without the need for more basic infrastructure. The 14 boarding bridges (initial) accommodate 2 contact positions, that is, 28 large aircrafts, in a first stage. The project contemplates building a twin terminal to double its capacity.

We will soon know how much the architectural project was respected. For now, there are signs that show what Francisco calls "a very distant result", changes in materials and their quality, design changes, changes in external and internal pavements. In Francisco's mind was to project a Mexico of the future, showing its thriving, innovative culture, and not its folklore, which, without reviling it, was not the space to exhibit it. One question is unavoidable: why hire an architect if then you are not going to respect his design?

"My dream was to make a perfect machine... a work that spoke of Mexico in another way, not of a manufacturing one, but of a Mexico connected to the knowledge industry... that would show that

technological originality is possible in Mexico", he tells me with a hint of nostalgia when he senses that his dream will be a series of sad realities.

45 years after that boy dreamed of building airports, he reflects: "My dream for Santa Lucía was a giant dream... where the magic of what Mexico represents would be expressed", "(an air terminal) tells a country not what we are, but also what we want to be", "it is the subtle (not folkloric) expression of the culture of a place", "Santa Lucía was the perfect opportunity to present a Mexico on a completely different scale". "It is hard to realize that when force prevails over reason, dreams crumble", although "architecture is a profession of optimism... I hope that if something remains of what we have designed, it will become the engine of what remains to be done."

Beyond the skies of Santa Lucia, an architect will continue to fly.

Eduardo Caccia



El nuevo aeropuerto se diseñó con criterios de primer mundo, pronto sabremos si su ejecución está a la altura de lo planeado.

AIFA, ¿sueño o pesadilla?

Hay niños que sueñan con ser futbolistas o astronautas, otros con construir aeropuertos. “Mis padres siempre me dejaron volar, nunca me aterrizaron”, me dice Francisco, en sentido metafórico, y cuenta su embeleso infantil por ver aeropuertos como “máquinas perfectas que acogían pájaros de acero”. Desde entonces soñó con hacer aeródromos. Con el tiempo se hizo arquitecto, se fue de México en busca de proyectos y en Chicago conoció a quien con el tiempo sería su mentor, socio y amigo, Helmut Jahn, heredero de un linaje aeroportuario. En ese despacho de arquitectura había proyectos en Estados Unidos, Europa, Asia y, dentro de todas las posibilidades, el destino toca la puerta cuando a Francisco le encargan la expansión del aeropuerto de Chicago. Su sueño cobraba vida y sería el inicio de una exitosa trayectoria, pues, a la fecha, ha tenido colaboración protagónica en los aeropuertos de Chicago, Bangkok, Shanghai y Beijing.

Conocí a Francisco González-Pulido hace un par de años, mientras hablaba con pasión de su proyecto, el Aeropuerto en Santa Lucía. Ante mis dudas, luego de la caprichosa cancelación del NAIM, me convenció: “Te aseguro que vamos a tener un aeropuerto para estar orgullosos”. Al ver su experiencia internacional, no pude sino reconocer el tino del gobierno para contratar a un especialista de su nivel.

En mayo de 2020 Francisco González-Pulido entregó al gobierno federal el plan maestro de un complejo que

abarca el edificio terminal, la ciudad aeroportuaria, las áreas de servicios, la ciudad militar, las zonas verdes, la plaza central y hasta un museo paleontológico para honrar los descubrimientos fósiles de la zona. Luego de esta entrega, no supo más de su cliente. Por razones desconocidas, fue marginado del proyecto. Sin menoscabo de la reconocida capacidad de construcción que tiene el Ejército mexicano, diseñar y proyectar un aeropuerto es una materia que implica el concurso de muchos especialistas.

Mañana se inaugura el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, en Santa Lucía. Un proyecto originalmente diseñado para ser uno de los mejores aeropuertos del mundo, respetando límites presupuestales, sin estridencias, con funcionalidad y viabilidad operativa que inicialmente daría servicio a 20 millones de pasajeros al año, con fases expandibles a 54 millones y posteriormente 84 millones, lo que lo convertiría en un *hub* internacional importante, sin necesidad de mayor infraestructura básica. Los 14 puentes de embarque (iniciales) albergan 2 posiciones de contacto, es decir, 28 aeronaves grandes, en una primera etapa. El proyecto contempla construir una terminal gemela para duplicar su capacidad.

Pronto sabremos qué tanto se respetó el proyecto arquitectónico. Por lo pronto hay señales que dejan ver lo que Francisco llama “un resultado muy distante”, cambios de materiales y su calidad, cambio de diseño, cambio en pavimentos externos e internos. En

la mente de Francisco estaba el proyectar un México del futuro, mostrando su cultura pujante, innovadora, y no su folclor que, sin denostarlo, no era el espacio para exhibirlo. Una pregunta es inevitable: ¿para qué contratas a un arquitecto si luego no vas a respetar su diseño?

“Mi sueño era hacer una máquina perfecta... una obra que hablara de México de otra manera, no de uno manufacturero, sino de un México conectado a la industria del conocimiento... que mostrara que en México es posible la originalidad tecnológica”, me dice con un dejo de nostalgia cuando intuye que su sueño será un conjunto de realidades tristes.

45 años después de que aquel niño soñara con hacer aeropuertos, reflexiona: “Mi sueño para Santa Lucía fue un sueño gigante... donde se expresara la magia de lo que representa México”, “(una terminal aérea) le dice a un país no lo que somos, también lo que queremos ser”, “es la expresión sutil (no folclórica) de la cultura de un lugar”, “Santa Lucía era la oportunidad perfecta para presentar a un México a una escala completamente diferente”. “Es duro darse cuenta que cuando la fuerza se impone sobre la razón, los sueños se desmoronan”, aunque “la arquitectura es una carrera de optimismo... espero que si algo queda de lo que hemos diseñado, se convierta en el motor de lo que falta por hacer”.

Más allá de los cielos de Santa Lucía, un arquitecto seguirá volando.