

EL ESTRATEGA DE SANTA LUCÍA

Entrevistamos al
arquitecto Francisco
González Pulido,
quien nos contó su
visión del proyecto
del nuevo Aeropuerto
Felipe Ángeles.

PLAN MAESTRO Y DISEÑO DE FRANCISCO GONZÁLEZ PULIDO
POR DAVID SOLÍS
RENDERS DE EGP ATELIER



PÁGINAS ANTERIORES Un *render* donde se puede apreciar por completo el plan maestro del aeropuerto Felipe Ángeles. El proyecto está programado para dar servicio a más de 80 millones de usuarios por año en tres etapas. La primera estará lista en marzo de 2022, y tendrá capacidad para 20 millones de usuarios.

DERECHA La Base Aérea Militar de Santa Lucía, ubicada en Zumpango, Estado de México, y a tan solo 45 km del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM), se transformará en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles para ser, junto al AICM y al Aeropuerto Internacional de Toluca, parte de una red aeroportuaria integral de la zona metropolitana de la Ciudad de México.



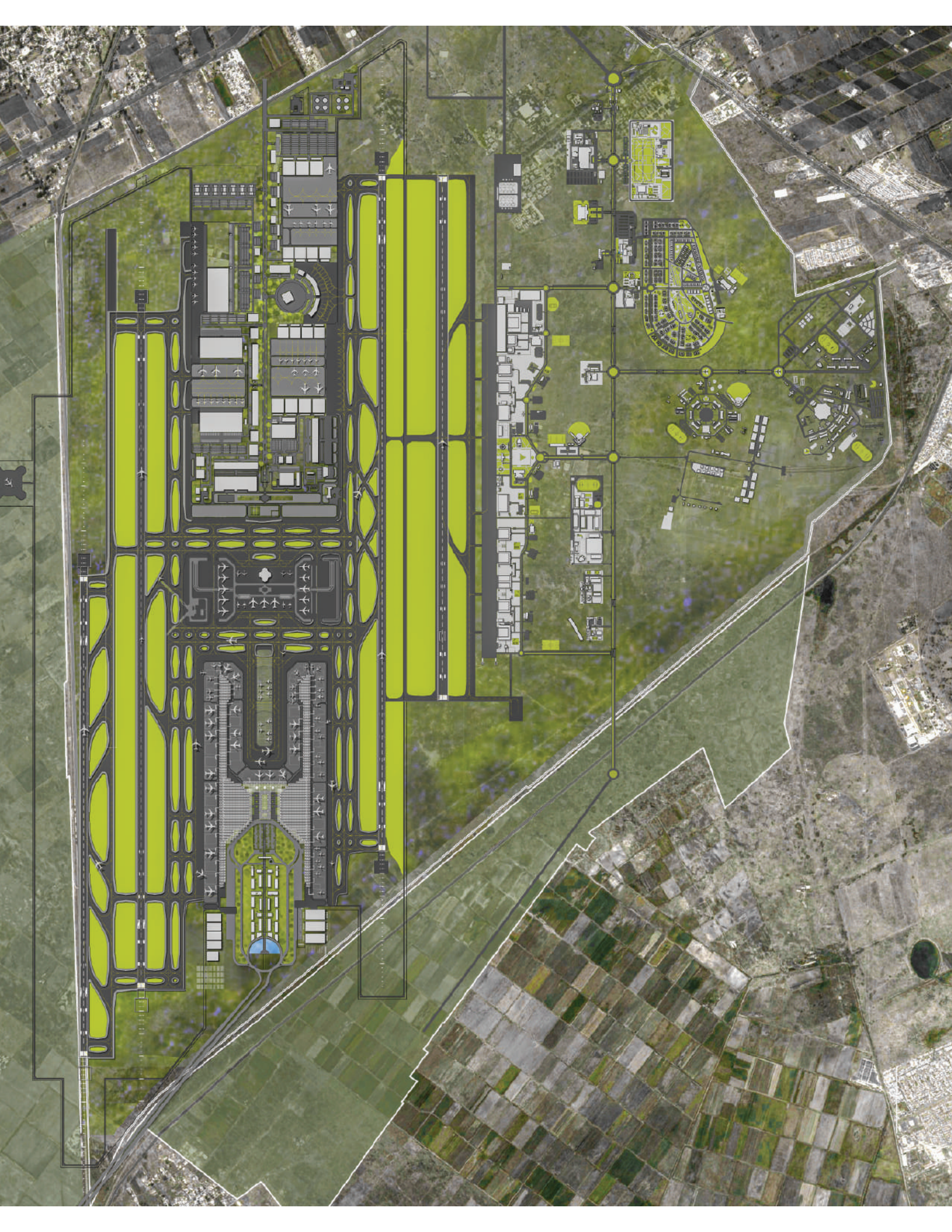
IZQUIERDA La construcción de la terminal uno está a cargo de la SEDENA, y se han contemplado altos estándares de sustentabilidad. Se ha privilegiado la función y la eficiencia de los espacios por encima de las formas sinuosas y los ornamentos.

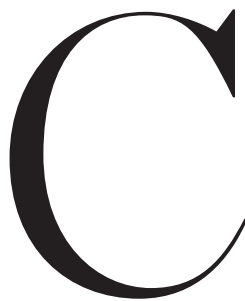




DERECHA El diseño también adopta un enfoque sostenible al buscar la reducción del consumo de residuos, agua y energía a través de sistemas de construcción activos y pasivos. Por otra lado, también se tiene el objetivo de que el edificio sea un consumidor neto cero, a través de sistemas de producción, procesamiento y almacenamiento en el sitio y fuera del sitio.







Conocí al arquitecto Francisco González Pulido por mi querido amigo Agustín Pizá (Design Hunter, noviembre 2018). “Tienes que conocer a Francisco, está en México y es un gran arquitecto”, me dice Agustín. Los alcancé para cenar, y tuve la oportunidad de conocer a un tipo extraordinario y tranquilo, de mirada fuerte y palabras potentes.

Resultó ser más que el arquitecto que diseñó (en un formato de colaboración simbiótica con la SEDENA) la Terminal y el plan maestro del Nuevo Aeropuerto Felipe Ángeles (Santa Lucía), “un estrategia” de lo que será el aeropuerto más importante de México — detallaré con esta entrevista el porqué de mi aseveración—. La primera impresión me hizo entrar en conflicto, pues tenía en mente que el Proyecto de Santa Lucía significaba una decisión controvertida que ha hecho que millones de personas cuestionemos su viabilidad; hay mil interrogantes en este momento. Pero me sorprendió de sobremanera la capacidad que tiene Francisco para explicar con facilidad un proyecto por demás complicado.

Durante esa noche de principios de febrero, se me quedó muy grabado por qué sería un buen proyecto: porque el diseño lo ha hecho un arquitecto que ama a México y que dirige un despacho de talla internacional, y sobre todo porque la construcción está a cargo de la Secretaría de la Defensa Nacional: “No te imaginas la calidad, la organización, el liderazgo, el excelente nivel y el compromiso que tienen los ingenieros de la SEDENA desde su cúspide hasta sus huestes mas nobles”. Es sorprendente verlos trabajar a tres turnos y mostrar sus avances durante las visitas a la obra. Sus estudios están al nivel de los despachos de consultoría mas renombrados del mundo, con quienes he tenido la fortuna de colaborar.

Los ingenieros de la SEDENA están perfectamente capacitados y su calidad profesional es incuestionable”, me explicaba, al tiempo que le preguntaba como había llegado al proyecto. Finalmente, acordamos que abundaríamos en el tema con una entrevista menos improvisada. “David, mañana regreso a Chicago, pero en dos semanas que vuelva a México te busco y platicamos”. Cuatro semanas después, Francisco me visitaba en Casa Design Hunter.

¿QUIÉN TE BUSCÓ PARA EL PROYECTO??

La SEDENA, y eso para mi fue un honor por ser una institución muy respetada y querida en nuestro País y que valora la experiencia, y el mérito. En conversaciones iniciales con SEDENA siempre tuve la impresión de que los conceptos y principios de modularidad, flexibilidad, estrategia de construcción; encontraban eco, y se alineaban con ese rigor al que ellos aspiraban, lo que yo llamo ‘la belleza de lo funcional’.

En el Atelier, ponemos la ciencia al centro de nuestros proyectos en donde la arquitectura, la ingeniería, la investigación, el desarrollo tecnológico y las estrategias de construcción son satélites que nutren el proceso de Diseño y la Obra. Las obras que hemos hecho poseen esos atributos; trabajé ocho años en Proyectos en Alemania diseñando y construyendo edificios que son casi ‘máquinas’, en donde el alto rendimiento, la sostenibilidad, el uso racionalizado de los recursos, la funcionalidad, la lógica y la razón son imperantes, eso es lo que venimos a hacer aquí, un Formula Uno.

A fines de 2018, no había nadie en la oficina, todos de vacaciones. Es cuando disfruto más trabajar: estaba sobre un proyecto para entregar en febrero cuando me llamaron por teléfono, solicitando un portafolio extendido,

que presentara mi trabajo en aeropuertos y mi trayectoria internacional en proyectos de gran envergadura. Esa misma noche preparé mi presentación y destacué mi experiencia internacional (20 años), y la experiencia en aeropuertos, planes maestros y transporte. Siempre llego a una entrevista de trabajo con un plan, el por qué sí, razones de por qué no, lo que ya me había cuestionado como usuario, y así prepare la propuesta. “Necesitamos gente que le tenga amor al país y que se quiera unir a este proyecto; y necesitamos hacer equipo”, me dijo el general Gustavo Vallejo Suarez. Hablamos casi 3 horas, me regrese a Chicago sin contrato, pero muy inspirado por la visión, la misión y urgido a estudiarlo todo, especialmente el terreno y cómo posicionarlo el programa.

Regresé después de cuatro semanas y llevé a una siguiente reunión seis propuestas de organización espacial (plan maestro preliminar) en maqueta y planos. No solo fue hablar de proyectos pasados, sino ver hacia el futuro. Se discutieron temas completos, sobre tipologías eficientes en aeropuertos y de por qué debíamos adoptar una de ellas, ya que significaba ahorrar tiempo y recursos. Era algo extraordinario trabajar con los militares, todo era estrategia. Exploramos tipologías tradicionales aeroportuarias y después de meses de análisis el general, su equipo de expertos y yo coincidimos en el concepto de la configuración lineal. Que tiene no solo grandes virtudes de funcionalidad, crecimiento modular y eficiencia, pero que soportaba la estrategia de construcción ambicionada por la SEDENA. Sobre esa base empezamos a tener un pre-plan maestro donde se integró todo; en el equipo de inicio ya había ingenieros aeronáuticos, y demás expertos neces- →





ESTAS PÁGINAS El proyecto incluye terminal, pistas, servicios aeroportuarios, ciudad militar; hay un proyecto de ciudad aeroportuaria al frente. Cuenta con una gran visión, tendrá una conexión urbana con el aeropuerto, un pasaje elevado completamente peatonal que será desde una rotonda donde se tratará el agua de blanca a potable, y es muy significativo porque es un tema fuerte de sustentabilidad, en donde los jardines serán protagonistas.

rios para su ejecución. Una terminal es una ciudad entera donde se va integrando todo, es una maquina llena de engranes en donde cada parte tiene funciones específicas y en la suma de ellas todo toma sentido.

SIEMPRE HAY UN CLIENTE DETRÁS CON UNA IDEA, PERO EL ARQUITECTO ES QUIEN LA DESARROLLA. ¿CÓMO ES ESA RELACION EN PROYECTO DEL AEROPUERTO FELIPE ÁNGELES?

Los aeropuertos siempre me han interesado mucho, son tipologías fascinantes, aunque la realidad es que cuando me sumé al proyecto convocado por la SEDENA había grandes interrogantes ¿Por qué Santa Lucia? ¿Que pasa con los cerros? ¿Cual es el concepto de conectividad con la ciudad? ¿Que capacidad de crecimiento podríamos proyectar en ese terreno?

Mi experiencia en el estadio de los Diablos Rojos fue un referente en el análisis de viabilidad de ‘Santa Lucia’. La calidad del suelo influye significativamente en el costo y la complejidad de una obra como esta. Era evidente pensar que Texcoco podría ser viable pero el costo final seria muy alto. En un aeropuerto los temas técnicos son tan o más importantes que los de ‘diseño’. Un mal suelo, impacta de igual manera terminal que pistas e infraestructura. Eso condiciona la selección de materiales como la utilización de asfalto (en lugar de concreto) en el caso particular de las pistas y en la magnitud de una obra como esta se refleja negativamente en la calidad y practicidad para lograr una infraestructura de costos operativos razonables. Desde luego, que ha sido una decisión difícil. Me sumé al proyecto como asesor; me uní como un mexicano con experiencia y con la intención de ‘entender’ para poder contribuir. En el proceso todo fue tomando sentido para mí; empecé a ver las grandes virtudes y beneficios, y a pensar en cómo solucionar los retos, (como el tema de la conectividad). Hay ciudades donde para un traslado al aeropuerto programas el tiempo del trayecto, todo se vuelve un tema de organización. Por ejemplo, en Chicago son 45 minutos como mínimo; claro, esto se ha solucionado con un transporte publico seguro, económico y veloz, y sin importar las condiciones climatológicas

llegas en el tiempo estimado. Es un tema de suma importancia logística, tan importante como el aeropuerto mismo.

UN RETO MUY IMPORTANTE ES LA CONECTIVIDAD Y LA DISTANCIA. ¿POR QUÉ ELEGIR SANTA LUCÍA?

Es muy importante recalcar la capacidad de crecimiento que tiene el proyecto, con un potencial estimado de hasta 160 millones de pasajeros. Como referencia, el aeropuerto de Atlanta es actualmente uno de los más grandes del mundo, con capacidad para 100 millones de pasajeros por año. En Santa Lucía, la primera etapa tendrá capacidad para manejar 20 millones, en su segunda etapa, 54 millones; en su tercera fase 84 millones de pasajeros, y si después de completarlas se decide proceder hasta lograr su máxima capacidad, se podría tener un complejo aeroportuario de hasta 160 millones de pasajeros. Esa es una de las bondades de Santa Lucía, que nuestro plan maestro tiene un potencial urbano y económico enorme.

La calidad del terreno es determinante para cualquier proyecto, especialmente en un Aeropuerto, por su escala. El costo de remediación del suelo en ‘santa lucia’ es relativamente bajo, y eso ha contribuido a un uso más inteligente y responsable de los recursos. El suelo y la capacidad de construcción del General Ricardo Vallejo Suarez y de su equipo son la razón de porque en menos de cuatro meses se ha logrado terminar una pista, la cimentación del Edificio Terminal y de la Torre de Control, así como también los grandes avances en temas de vías de acceso, ciudad militar y zona de carga.

En el aeropuerto de Tailandia, el suelo era pésimo, antes de la construcción, se le llamaba “el pantano de las cobras”; se trataba de un suelo muy parecido al de Texcoco, así lo escogió el gobierno tailandés y así lo desarrollamos, con impactos importantes en el costo de construcción y el mantenimiento. Santa Lucía es un terreno muy noble y eso se traduce en grandes economías.

El escepticismo que todos teníamos trajo un valor científico al proyecto, porque provocó un análisis constante. Nada lo dimos por hecho; se cuestionaron temas interesantes

que en algún momento redujeron el embudo de interrogantes, hasta que todos coincidimos. Las reuniones de planeación eran mesas enormes de grupos técnicos, en ocasiones con opiniones contrarias, pero todos en busca de resolver el problema juntos. En cada proyecto hay un cliente con una agenda, con una idea de lo que busca, pero conforme pasó el tiempo me cuestioné cuál era mi papel y, en lo personal, me emociona pasar sólo del concepto del arquitecto y diseñador, a ser un estratega. Soy parte de un equipo de estrategia, con un objetivo en común, en donde todos somos igual de importantes para informar la toma de decisiones.

¿CÓMO HA EVOLUCIONADO EL PROYECTO? NO SE CONOCEN LOS DETALLES.

Un aeropuerto es una ciudad, es un ‘organismo’ tan enorme, articulado y complejo que no puedes preverlo todo perfectamente desde el inicio y conforme se diseña surgen nuevos retos y nuevas preguntas. Al día de hoy tenemos un plan maestro definido, planos de detalle, información del transporte público, estacionamiento, un espacio público muy original y los conceptos de sustentabilidad a desarrollar. La información ya está; el plan maestro fue bien recibido por los equipos y comités técnicos.

El proyecto incluye terminal, pistas, servicios aeroportuarios, ciudad militar; hay un proyecto de ciudad aeroportuaria en el acceso. Se cuenta con una gran visión, tendrá una conexión urbana e integrada con el aeropuerto, un pasaje elevado completamente peatonal que conecta experiencia con temas sostenibles, en donde el paisaje juega un rol protagónico. Desde luego que hay pre-vista hotelaría y todos los servicios. Déjame decirte que cuando se planeó el crecimiento del proyecto surgió la necesidad de crear un elemento central para generar encuentros sociales, culturales y de negocio. Por ahora se llama “Plaza Mexicana”, en donde habrá zonas comerciales, restaurantes con vistas al campo aéreo, que es algo que se ha perdido en los aeropuertos de hoy. Yo recuerdo cuando mi padre me llevaba al aeropuerto simplemente a ver a los aviones despegar; es parte

de la experiencia única que queremos ofrecer a todos, mexicanos, visitantes, viajeros y no viajeros también.

¿CÓMO ES EL PLAN MAESTRO? ¿CUÁL ES LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA?

Mi aspiración es que quien entre —y hasta cuando se vaya— sienta que está en México, porque cuando llegas o te vas del aeropuerto es lo primero y lo último que ves de ese País. Así que es importante tener una conexión con la cultura mexicana, no desde un ángulo folclórico, ni únicamente vernáculo. Pero desde el ángulo sublime de cómo los mexicanos hacemos más con menos; hay quienes lo llaman austeridad, yo lo llamo sencillez. Quiero que el aeropuerto sea sencillo y se sienta transparente.

Nuestra diseñadora de iluminación antes de empezar el proyecto fue a entrevistar gente en diferentes lugares públicos, y la pregunta fue: “¿Qué es México para ti?”. Fue realmente inspirador, porque muchas personas hablan del color como esperábamos, pero también uno de los puntos más tocados es que somos amigables, y eso a mí me habla de una transparencia, la cual nos define a los mexicanos, pues nos presentamos como somos. Para mí fue muy importante diseñar una estructura en la cual al llegar puedes percibir esa transparencia; nos recibe un edificio en donde no hay secretos. Los secretos se quedan en las pirámides, pero aquí no, aquí nos presentamos abiertos, transparentes y sencillos. Eso conlleva una arquitectura con otros principios, los cuales son parte de mi filosofía; crecí con ellos.

No creo en hacer las cosas por lograr diplomas, yo creo en implementación de algo que se use, que sea eficiente y que tenga una mayor utilización. Por eso es importante el concepto de crear una máquina funcional, más que un castillo suntuoso en donde se pagarán costos enormes, los cuales al final se le trasladarán al pasajero. Entonces la idea fue conceptualizar arquitectura sencilla, modular, sostenible, accesible, que hable del espíritu de México y de los mexicanos, pero de una forma aspiracional. Que hable del México al que queremos llegar, no al que ya conocemos todos.

CUANDO HABLAMOS DE ARQUITECTURA MEXICANA, EVIDENTEMENTE HABLAMOS DE COLORES VIBRANTES, DE GRANDES MUROS, PERO ESO ES UNA ARQUITECTURA VIEJA, DE HACE 40 O 50 AÑOS. ¿CÓMO ES TU PROPUESTA DE UNA NUEVA ARQUITECTURA MEXICANA? ¿CUÁL ES TU PLANTEAMIENTO DE COLOR, DEL ESPACIO, LA PROPORCIÓN Y LOS MATERIALES?

Buscamos una paleta muy neutral, porque eso ayudará mucho en tema de iluminación, y queremos aprovechar al máximo la energía y la luz natural. Los elementos de color se integrarán en dos partes: primero en el paisaje; tenemos ideas de sembradíos de magueyes y agave en la entrada, que se vea un México agrícola muy lindo, ordenado y, que al mismo tiempo, puedan abastecer algo de lo que se consume en el aeropuerto; estudiamos la idea de plantar árboles frutales muy típicos de México como aguacate, limón y naranjos, entre otros, para tener vegetación dinámica; será ‘una explosión de color’ lo llama el General Vallejo. La señalización la hemos trabajado con un gran diseñador mexicano: Manuel Álvarez, hijo de Augusto Álvarez, el arquitecto que hizo la Terminal 1 del Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Manuel hizo el trabajo de señalización en el proyecto del Estadio de los Diablos Rojos, es un hombre con una sensibilidad extraordinaria. Además de contar con inspiración de tejidos oaxaqueños, se tiene planeado que cada nivel tenga su propio color: verde, púrpura, etc. Esto dará gran legibilidad en la circulación y orientación al pasajero a través de el color; otorgando identidad a los espacios. Hay expresiones vernáculos sutiles en este ámbito; será una manera original de comunicar sin perder de vista los estándares globales.

LOS AEROPUERTOS SON LARGOS CORREDORES Y SE PUEDE CAMINAR MÁS DE UN KILOMETRO. ¿QUÉ MÁS PODRÍAMOS VER, ADEMÁS DE SHOPPING?

La intención es que tenga un sentido cultural. La intención es que tenga un sentido cultural, con espacios de identidad. Generaremos espacios para mostrar nuestra cultura. Como bien dices, en las terminales normalmente lo que destaca es el ‘duty free’ lo que atrae es el ‘shopping’ y, a veces, exposiciones impro- →

“Me contrataron como arquitecto por mi experiencia en aeropuertos. Así que vine a hacer un Fórmula 1 y no un Rolls Royce. Hemos quitado lo superfluo y hemos dejado lo esencial”.
Francisco González Pulido



ARRIBA La torre de control tendrá una altura de 88 metros en una superficie de 9968.03 m². La torre se diseñó considerando los efectos de sintonizadores de masas y disipadores sísmicos, esto con el fin de mitigar las vibraciones eólicas y los desplazamientos que podría provocar un eventual sismo.





ARRIBA La terminal del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ha sido concebida como una caja térmica forrada de cristal, en donde sus materiales están expuestos. La paleta de color es neutra y se ha despojado de cualquier ornamento, para dar prioridad a la función y destacar la belleza de una arquitectura mínima pero suficiente.

“La arquitectura se ha vuelto muy arrogante. Pienso que si alguien te encarga un museo como proyecto personal puedes cumplir caprichos. Pero en un aeropuerto trabajas con dinero público, por eso debes ser eficiente y razonable”.

Francisco González Pulido

visadas. Pero cuando hay un proyecto cultural como existe en el Aeropuerto Felipe Ángeles, desde el inicio del proyecto se han integrado estos espacios, como la plaza que conectará las dos terminales proyectadas. Es un espacio tan grande que podrán hacerse conciertos, pero también se han considerado espacios más íntimos, donde podrás estar rodeado de vegetación de la zona y de elementos que te envolverán en un ambiente que te recuerda constantemente que estás en México. Considero que los espacios públicos en un proyecto son más difíciles de programar que los edificios, pero cuando lo logras, el resultado es más notable y enriquecedor. Será un espacio que le recuerde a las personas la importancia de la convivencia social dentro de una ciudad. Sería extraordinario humanizar y disfrutar el espacio por encima de los *smartphones*.

EN MÉXICO LA GENTE HABLA DE LA AUSTERIDAD DEL AEROPUERTO BAJO UNA PERSPECTIVA MUY DIFERENTE A LO QUE PLANTEAS. ¿POR QUÉ LA SENCILLEZ ES DIFERENTE A LA AUSTERIDAD?

El concepto del edificio es como una máquina: a mí no me gusta ocultar lo técnico porque es parte de la experiencia, tal como la conexión de las vigas, ver el detalle de conexión y cómo éste no se pierde. Claro que es cuestión de gustos, hay quienes pueden ver el diseño que proponemos como algo muy industrial, pero para mí un componente de la arquitectura se ha perdido, hay edificios que no reflejan lo que son. Los arquitectos deberíamos tener la obligación de que la gente sepa lo que es un edificio por los elementos, que se identifique la arquitectura. Como una fachada, que no solo es fachada, pues se trata de un elemento que nos protege de la temperatura, nos conecta y al mismo tiempo es un elemento casi estructural. Hay que entender que en todo esto hay una razón, es una experiencia, un recorrido muy técnico; yo creo en la arquitectura funcional que, ‘la belleza de lo funcional’.

REGRESAS A CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE DISEÑO. ¿BUSCAS LA FUNCIÓN SOBRE LA FORMA?

Yo no hago algo en lo que no creo. Tenemos que buscar congruencia, no vengo a imponer algo a México que yo mismo no me impondría, el

proyecto debe tener disciplina, orden, debe ser inteligente. Santa Lucía se está planteando con niveles operacionales de inteligencia tecnológica al nivel de los mejores aeropuertos de mundo por su sistema operativo, control de equipaje, control de pasajeros, y ahí es donde decimos que no hay necesidad de gastar billones en hacerlo grande y majestuoso, cuando se puede invertir en cosas que tengan sentido como una conectividad efectiva entre aeropuerto y ciudad; que al entrar al aeropuerto, tus recorridos sean claros y tu experiencia inolvidable. Implementaremos sistemas que apoyaran rutas ‘inteligentes’, esto es tan importante para mí como la arquitectura misma. Es importante, y sí entramos en debate sobre la arquitectura con mis amigos de SEDENA, porque quiero que sea una obra arquitectónica emblemática, pero eso está en lo esencial, en la estética de lo construido, no en el exceso. Es más difícil hacer algo sencillo que algo complejo, y ese es nuestro objetivo.

LOS MATERIALES SON LA BASE DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA. ¿QUÉ ESTÁS USANDO?

La terminal será un pabellón de cristal, porque me parece importante la presencia de un México ‘transparente’. El argumento es que, la luz en México es algo excepcional y tenemos que aprovecharla para dibujar sombras, darle contraste a las superficies y, sobre todo, reducir la dependencia en luz artificial durante el día y por consiguiente reducir los consumos energéticos.

Estamos proponiendo pisos de terrazo claros en los grandes espacios, y terrazas con acentos de color en zonas de servicio. Para la zona comercial, ambicionamos terrazas negras; queremos que la gente baje velocidad y que se relaje; ese es el efecto de los pisos oscuros. La estructura es toda de acero especialmente hecha a la mano del proyecto y con un alto contenido de reciclaje, columnas esbeltas, la integración de aisladores sísmicos es una parte muy importante de la propuesta para evitar la interrupción de operaciones en caso de emergencia y mantener la integridad de todos los contenidos dentro del edificio. Columnas esbeltas y con una punta de lápiz con acabados a base de polímeros de alto rendimiento. El edificio es una gran sala hipóstila con claros a cada 18

metros. Queremos que la estructura se convierta en un lienzo en donde podamos reconocer cómo los elementos interactúan y se conectan, y entender cual es su función. La fachada está diseñada como una 'piel' de alto rendimiento, cristal aislado laminado por el tema de explosivos, montada con clips de compresión de acero inoxidable. Son paneles razonables, de tres metros de longitud por un metro de altura, similar a lo que hicimos en el aeropuerto de Colonia, en Alemania. La cubierta es metálica con domos lineales que captaran energía solar y generaran un porcentaje importante de los consumos energéticos; buscamos energía renovable en el proyecto en general con la idea de lograr niveles altos de generación. En términos de materiales, buscamos la síntesis y la honestidad en el manejo de texturas y color. Trabajaremos desde lo esencial y, con ello, aspiramos imprimirle un carácter de modernidad atemporal al edificio. Hay que lograr que la 'estructura arquitectónica' envejezca con dignidad; ahí está el arte de la selección de materiales.

¿QUÉ TANTA LIBERTAD HAS TENIDO PARA PROPONER Y DISEÑAR?

Yo me veo como un estratega, no como el arquitecto del proyecto. En los proyectos tan grandes, cuando hablas de libertad es cuestionable, la libertad puede convertirse en un capricho insostenible e injustificado. Como arquitecto, puedes llegar con una idea fuerte, pero hay que debatirla y defenderla, con argumentos sensibiles. No siempre se tiene la razón, así que hay que escuchar también, yo siempre digo que el cliente es el proyecto y tenemos la obligación de escuchar e interpretar sus necesidades. Por supuesto que mi visión está ahí, que mi aspiración está ahí, pero en un Proyecto tan grande es injusto hablar de una sola cabeza, el grupo es lo que hace de estos proyectos algo blindado e irrefutable. Algo más grande.

¿CÓMO HAS SIDO TRABAJAR CON SEDENA? IMAGINO QUE AL TRABAJAR EN OTROS LUGARES LA CULTURA CAMBIA, AUNQUE PAREZCA TODO GLOBALIZADO. Es importante lo que mencionas. Acabo estar en la obra hace unas semanas; es impactante ver la disciplina, el orden, la velocidad, y cómo está todo perfectamente organizado; se realiza

MANIFIESTO PARA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES

El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en Santa Lucía marca el comienzo de una

nueva era de la aviación en México y un nuevo enfoque de la arquitectura de la aviación para el mundo.

Primero. La ubicación del nuevo aeropuerto es una inversión en una red de aviación en lugar de un modelo centralizado, el cual solo aumentaría la congestión del centro y no dispersa las oportunidades económicas a nivel regional.

Segundo. El diseño se basa en la simplicidad, la honestidad y la modernidad; en lugar de priorizar la complejidad y seguir las tendencias de una arquitectura colmada de acrobacias formales y estructurales.

Tercero. Directamente por su simplicidad, el diseño es responsable ante los contribuyentes y el país que finalmente tendrá que pagar el aeropuerto.

Cuarto. El aeropuerto se puede construir de manera rápida y eficiente.

Quinto. El proceso está impulsado por un diseño integrado y un enfoque de entrega entre todas las partes interesadas.

Juntos, estos cinco puntos representan la capacidad del aeropuerto de convertirse en un símbolo emblemático para México, una pieza altamente funcional de infraestructura de aviación "inteligente" y una experiencia memorable para el viajero. Si bien, el plazo ha sido extremadamente condensado para el diseño y la construcción, así como el presupuesto muy limitado, podrían verse como limitaciones negativas, el enfoque que adoptamos vio la existencia de estas limitaciones como una oportunidad para refinar nuestro interés en la exploración de conceptos de modularidad y el uso honesto de materiales no adornados a gran escala para crear una obra de arquitectura excepcional.

Nuestro objetivo es crear un hito icónico para México sin depender de acrobacias estructurales o complejidad excesiva. En cambio, queremos aprovechar el legado de la gran arquitectura moderna en México, definida por la simplicidad, las líneas limpias y las soluciones estructurales claras e innovadoras para crear una obra de arquitectura inspiradora a través de su gran escala, forma única, plan intuitivo y detalles excepcionales. El resultado final será un edificio que es el comienzo de una evolución más amplia del Aeropuerto Felipe Ángeles en Santa Lucía. Está diseñado de tal manera que se puede expandir fácilmente en una segunda fase que refleja la primera fase sin interrumpir el funcionamiento de la primera terminal. También se ha diseñado teniendo en cuenta el futuro de la aviación. Esto permitirá que el aeropuerto crezca en los próximos 50 años para satisfacer las demandas cambiantes en México.

un diagrama visual de avances de obra para cada frente de manera semanal. En ningún lugar me había encontrado con ese nivel de eficiencia y estructura organizacional; en este momento la calidad nos tiene muy satisfechos a todos. Desde los cimientos, todo se hace a la perfección y cuidando los detalles. Esta claro para todos cual es el nivel de calidad que este proyecto demanda y tienen una línea muy clara para la toma de decisiones. Cada decisión importante llega al líder del proyecto (El General Vallejo), y es él quien reporta directamente al presidente de la República. Algo que ha sido claro por parte del señor presidente es que nos ha dado una misión con una fecha y un presupuesto claros y confía completamente en el equipo técnico para su realización. Y eso ha sido algo extraordinario.

¿CUÁNDO DEBE ENTRAR EN OPERACIÓN EL AEROPUERTO Y CON QUÉ INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS ARRANCARÁ?

Tendrá una capacidad de 20 millones de pasajeros y arrancará en 2022. Y aun no sabemos cual será el futuro de las fases subsecuentes. Hay muchos factores que determinaran eso, todos queremos pensar que sí, que habrá continuidad. Algo que es muy importante, la infraestructura, tres pistas y la plaza mexicana, son parte de la primera etapa. La segunda etapa comprende una segunda terminal espejo y, considerando la economía de escalas, será más fácil su puesta en marcha. Esperamos que el aeropuerto pueda dar servicio a más de 50 millones de usuarios en un mediano plazo. Las dos pistas que se están construyendo tienen la distancia suficiente entre sí para poderlas operar simultáneamente. Además, de que su geometría es idónea para recibir todos los códigos de aeronaves existentes. La tercera pista está destinada para uso militar y se podrá operar de manera independiente a las de uso comercial. La arquitectura tiene una responsabilidad social y fiduciaria, yo pienso que si alguien te encarga un museo como proyecto personal puedes cumplir caprichos. Pero en un aeropuerto trabajas con dinero público, y por eso debes ser eficiente, consciente de los recursos y razonable en tus intenciones, concluye el arquitecto Francisco González Pulido. /