

Miljardären

Världens femte rikaste man Carlos Slim vill sätta sitt sista stora avtryck i Mexico Citys stadslandskap. Tillsammans med Mexikos impopulära president och en ung stjärnarkitekt ligger han bakom ett gigantiskt flygplatsprojekt som ska föra landet in i framtiden. Men frågetecknen hopar sig kring det 13 miljarder dollar dyra bygget på en sjunkande torrlagd sjöbotten.

Text och foto **Jonas Cullberg**

och
flygplatsen



Brittiska Foster + Partners och den mexikanska firmen Fr-ee ritade vad som ska bli världens till ytan tredje största flygplats.



DET SÅGS ATT 40 CENTAVO av varje peso som en mexikan spenderar går till något av Carlos Slims företag. Förmodligen är det en överdriven siffra, men faktum är att ingen i Mexico City slipper undan mångmiljardären. Han kontrollerar nästan helt landets telefoni- och internetmarknad genom sitt telekombolag Telmex – det statliga monopol som han köpte till fyndpris 1990 och som är grunden till hans förmögenhet på 51 miljarder dollar. Telmex har även installerat de många övervakningskamerorna i Mexico City, och Slim äger en av landets största banker, stadens viktigaste vattenverk och till och med dess enda akvarium för att nämna några få exempel. Runt en tredjedel av aktierna på Mexico Citys börs hör till Carlos Slims företag. Nu vill han kröna sin karriär.

Mexico Citys internationella flygplats dras med slitna terminaler och en kapacitet som är långt ifrån tillräcklig för megastaden. Mexikos president, Enrique Peña Nieto, från PRI, det parti som styrde Mexiko under större delen av 1900-talet, annonserade i ett tal 2014 planerna på en ny flygplats. Presidenten har historiskt usla opinions-siffror och hans tid vid makten har kantats av korruptionsanklagelser. Men nu hoppas han kunna påverka sitt eftermäle med en gigantisk flygplats som beräknas bli världens tredje till ytan största, med en kapacitet på 50 miljoner passagerare om året. Alla som landar i Mexico City kommer påminnas om Peña Nieto. Carlos Slims konglomerat Grupo Carso har fått uppdraget att bygga terminalen för motsvarande 43 miljarder svenska kronor, plus en av landningsbanorna. För Enrique Peña Nieto är det här sista chansen att sätta sin prägel på Mexico City och lämna ett beständigt avtryck. Detsamma gäller förmodligen för Carlos Slim som fyller 78 i år.

Uppdraget att designa flygplatsen gick till den Pritzker-belönade britten Norman Foster, som fick dela på det med Fernando Romero och hans firma Fr-ee. Romero har arbetat för europeiska

”I dag kan man knappast säga att det är en upplevelse att landa i Mexico City. Men det här kommer att vara en upplevelse.”

stjärnarkitekter som Jean Nouvel och Rem Koolhaas, men karriären i Mexiko tog fart på allvar när han gifte sig med Carlos Slims dotter år 2001 och, 29 år gammal, blev hovarkitekt åt landets största fastighetsutvecklare och världens femte rikaste man. Det mest kända av Romeros många projekt för Slim är Soumaya Museum, det amöbiformade aluminiumklädda museum där miljardären förvarar sin enorma samling av europeisk och latinamerikansk konst, och som blivit en av stadens största arkitektursevärigheter. Släktskapet gör att den Prada-ekiperade Fernando Romero alltid syns i sällskap med livvakter, något som är ovanligt för arkitekter. 1994 kidnappades Carlos Slims kusin och släpptes fri först efter att familjen betalat en lösensumma på 30 miljoner dollar.

Foster + Partners och Fr-ee delar kontorslandskap på Paseo de la Reforma, den breda aveny som löper rakt igenom Mexico Citys hjärta. I lobbyn hänger visualiseringar av jätteflygplatsen. Den är onekligen imponerande: futuristisk och väldig. Terminalhallen liknar en silverblänkande skalbagge, ett enormt transparent hölje av glas och stål som ser ut att sväva över marken.

Fernando Romero är på resande fot, men en colombiansk arkitekt från Foster + Partners, Juan Vieira-Pardo, och en mexikansk från Fr-ee, Mauricio Ceballos tar emot mig. Två män med marinblå kostymer och kritvita nystrukna skjortor, som pratar snabbt, fyller i varandras meningar och som arbetat tillsammans med flygplatsprojektet sedan starten för fyra år sedan.

– Flygplatsen är inte bara något som vore trevligt att ha, utan en nödvändighet, säger Mauricio Ceballos.

– Den nuvarande flygplatsen är inkapslad i staden, så den kan inte byggas ut. I dag kan man knappast säga att det är en upplevelse att landa i Mexico City. Men det här kommer att vara en upplevelse. Mexiko har en lång tradition av bra arkitektur som på sätt och vis gick förlorad

”De tog sig inte ens fem minuter att titta på de andra idéerna.”

på 1980- och 1990-talen med mer generiska byggnader. Innan dess fanns en enorm stolthet över mexikansk arkitektur. Det storskaliga, det monumental. Jag tycker att den nya flygplatsen anknyter till det, att vi får en ny katedral över flygandet, säger Mauricio.

Men entusiasmen hos arkitekterna bakom katedralen är svår att hitta på andra håll i Mexico City. Det handlar bland annat om anklagelser om att Fernando Romero gynnas av svågerpolitik. Alberto Kalach, en av Mexikos största och mest respekterade arkitekter, som presenterade ett eget förslag till ny flygplats, menar att tävlingen där det vinnande flygplatsförslaget utsågs var fejk och att juryn redan bestämt sig på förhand.

– De tog sig inte ens fem minuter att titta på de andra idéerna, säger Albert Kalach.

– Det var lustigt, vi tog med oss våra ritningar och vår modell till juryn men de satt tio, tolv meter från oss under presentationen och hade knappast någon möjlighet att ens se vårt förslag. De ville heller inte ta del av våra ritningar i digitalt format. Det var en sorglig föreställning.

Men det största problemet med flygplatsprojektet hänger ihop med stadens tidigaste historia. Aztekerna grundade det som idag kallas Mexico City år 1325 under namnet Tenochtitlán. Staden var som ett Nya världens Venedig, byggd på konstgjorda öar i sjön Texcoco, förbundna med ett nätverk av kanaler och broar för de omkring 200 000 invånarna. De utvidgade staden gradvis och odlade grödor på flytande trädgårdar. När spanjorerna erövrade Tenochtitlán 1519 satte de i gång att dränera sjöarna och ersatte kanalerna med gator och torg. Processen har fortsatt genom århundradena. Nu är Texcoco-sjön helt borta, förutom några enstaka våtmarker, reservoarer och kanaler. Att det som i dag är en av världens största städer ligger ovanpå en gammal sjöbotten skapar svårigheter. Det främsta är att staden långsamt sjunker eftersom sjöbotten är ►



Mexico City är byggd på en instabil sjöbotten. Det skapar problem med sjunkande mark och lutande byggnader. Den nya flygplatsen byggs där problemen är som värst.



”Norman Foster har byggt mycket i Hongkong som ju ligger på en ö, så att bygga på en sjöbotten borde inte vara ett så stort steg.”

”De som som motsätter sig bygget hotas och trakasseras.”

instabil. Byggnader i de historiska kvarteren i Centro mitt i Mexico City lutar ofta så kraftigt att de påminner om lustiga huset på ett gammalt tivoli. Om du skulle få för dig att lägga en tennisboll på golvet i jättekatedralen Metropolitana skulle den börja rulla längs med bänkraderna. Stadens pampiga konserthall Palacio de Bellas Artes har sjunkit fyra meter det senaste århundradet, och det som brukade vara markplanet är numera källaren. Flygplatsen byggs på det enda område som fortfarande är tillgängligt för ny urbanisering: en träskmark i östra delen av dalgången. Men att platsen är obebyggd trots det senaste århundradets kraftiga utvidgning av staden är ingen slump: här är landsänkningen som värst. Civilingenjörer varnar för marken har sjunkit närmare åtta meter de senaste 50 åren och att den dessutom är särskilt utsatt för jordskalv.

– Mexico City har mycket komplicerade markförhållanden i hela staden. Men det gör att det också finns en hel del erfarenhet av att bygga på en sjöbotten, säger Juan Vieira-Pardo.

– Norman Foster har byggt mycket i Hongkong som ju ligger på en ö, så att bygga på en sjöbotten borde inte vara ett så stort steg, tillägger han och ler.

Lösningen är bland annat att flygplatsen byggs i en lätt glas- och stålkonstruktion, som inte ska tynga ned mot marken.

– Vi är väldigt medvetna om utmaningarna och att vi har många ögon på oss. Det är inte den mest uppenbara platsen att bygga på men det finns många skäl till att det sker just där. Att ha flygplatsen så nära staden är en enorm fördel. Flera tidigare regeringar har försökt bygga en ny flygplats så det är fantastiskt att det händer till sist, säger Mauricio Ceballos.

Idén om en ny flygplats dök upp redan vid millennieskiftet, hos dåvarande presidenten Vicente Fox. Hans plan omfattade också den uttorkade sjöbotten på Texcoco-sjön, men innebar dessutom att ett par småstäder i området raderades från kartan. Däribland San Salvador Atenco, vars 15 000 invånare skulle tvingas flytta utan att ha fått ge sin syn på saken. Trots våldsamma protester fortsatte Fox med planerna, men till sist, efter ett slag mellan polis och arga bönder som

barrikaderat sig på stadens centrala torg, avbröts projektet 2002. Men misstron mellan lokalbefolkningen och myndigheterna levde vidare. 2006 vräkte polisen blomsterodlare från deras försäljningsstånd på torget i San Salvador Atenco, i vad som betraktades som en hämndaktion för protesterna mot flygplatsen. Blomsterförsäljarna slog sig ihop med demonstranter från flygplatsprotesterna och började barrikadera motorvägen som löper genom Atenco. När polisen sköt en 14-årig pojke och slog ihjäl en universitetsstudent hämnades demonstranterna genom att ta flera poliser som gisslan. De 3 000 poliser som kallats in slog tillbaka brutalt. Fler än 200 demonstranter arresterades, däribland 26 kvinnor som anmälde att de våldtogs i häktet. Många utsattes också för andra former av grym och förnedrande behandling enligt människorättsorganisationer som utrett händelserna. Med det ledde inte till några konsekvenser för de skyldiga. Varken för poliserna eller den unga guvernör som beordrade ingripandena: nuvarande presidenten Enrique Peña Nieto. Jag besöker San Salvador Atenco en het dag i slutet av juli. Torget där upploppen bröt ut 2006 ligger stilla, bortsett från någon enstaka hund som släntrar fram på asfalten framför stadens lilla kyrka. Den lokala bonden Heriberto Salas, klädd i cowboyhatt, välstruken kortärmad skjorta, ljusblå jeans och läderboots kör mig till flygplatsområdet och visar mig runt. Han ingår i en grupp bönder med kopplingar till zapatiströrelsen som protesterar mot även detta flygplatsprojekt. Vi kliver ur hans pickup och ger oss ut på området som liknar ett månlandskap. Han visar mig den östra delen av det väldiga bygget på de sista resterna av Texcoco-sjön, bara två mil från centrala Mexico City.

– Polisen har lyckats avskräcka folk från att organisera sig den här gången. Det är få som vågar stå emot. Bönder här i trakten har sålt sin mark billigt, säger han.

– De som som motsätter sig bygget hotas och trakasseras. Marken ger ifrån sig ett krasande ljud och fötterna sjunker ner när vi går runt på det enorma lerfältet, som skiftar i rött och brunt. Delar av marken är

vattensjukt träskliknande, andra är knastertorra och det är ännu svårt att mana fram bilden av en gigantisk flygplats här. Över allt ligger ett lager av tezontle, en rödaktig vulkanisk stensort som ofta används på mexikanska byggen. På landningsbanorna kommer ytterligare tre lager behövas, samt två lager basalt som pressar ut det vatten som finns kvar i den blöta jorden, för att klara av trycket från flygplanen. Några arbetare i neon-gröna västar rör sig långsamt i horisonten. Längs med stängslet som skiljer byggarbetsplatsen från motorvägen intill sitter en lång rad solpaneler. Planen är att flygplatsen ska bli den grönaste i världen, och den första med LEED-platinumcertifiering för högsta miljöprestanda, bland annat genom att den samlar in och återanvänder regnvatten och drar nytta av naturligt ljus. Men Heriberto Salas är inte imponerad. Eftersom flygplatsen ligger mycket nära Atenco och andra bebyggda områden kommer invånarna drabbas av föroreningar och oljud. Dessutom sker bygget mitt i ett naturreservat.

– Vi har försökt försvara sjön, även om den är mycket liten nu. Den representerar vår historia och vår kultur, säger han och gestikulerar mot den träskmark som finns kvar. Han visar också upp några grönskande kullar med ett litet indiantempel som riskerar att gå förlorade med det nya flygplatsbygget. På vägen därifrån stoppar några män från den lokala polisen oss och frågar vilka vi är och vad vi gör där. De brukar ofta kolla efter antiflygplats-aktivister förklarar Heriberto.

– Frågan är vad *ni* gör här, säger han och kör vidare. I juli i år håller Mexiko presidentval. Vänsterkandidaten Andrés Manuel López Obrador som ligger bra till för att vinna har lovat att ställa in hela flygplatsbygget. Men samtidigt är 85 procent av kontraktet för bygget av flygplatsen redan undertecknade. Det innebär att det blir svårt att stoppa Carlos Slims sista stora projekt, som rymmer en historia vars ingredienser på så många sätt är så typisk för Mexico City: den ostoppbara urbaniseringen, en hopplös kamp med naturen, våldet, storslagenheten, svärgpolitiken – och så Carlos Slims ande som svävar över allt som sker. ■



Heriberto Salas är medlem i en grupp jordbrukare som protesterar mot det väldiga flygplatsbygget. Konflikten mellan lokalbefolkning och polis har tidvis varit våldsam.