

NEW LEFT REVIEW 115

SEGUNDA ÉPOCA

MARZO - ABRIL 2019

PERSPECTIVAS SOBRE CHINA

SUSAN WATKINS	Estados Unidos vs. China	7
PETER NOLAN	El PCCh y el <i>ancien régime</i>	19
CHRISTOPHER CONNERY	Ronald Coase en Pekín	31
VICTOR SHIH	El dilema del crédito chino	63

ARTÍCULOS

DIDIER FASSIN Y ANNE-CLAIRE DEFOSSEZ	¿Un movimiento improbable?	81
MARK BURTON Y PETER SOMERVILLE	Decrecimiento: una defensa	99
LOLA SEATON	Cuestiones verdes	111

CRÍTICA

FREDERIK VAN DAM	Las ficciones de la cultura	141
ALEXANDRA REZA	Transmigraciones imaginarias	152
REBECCA LOSSIN	Territorio rebelde	162

WWW.NEWLEFTREVIEW.ES

© New Left Review Ltd., 2000

Licencia Creative Commons

Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

INSTITUTO
25M
DEMOCRACIA

ts
d traficantes de sueños

[SUSCRÍBETE](#)

Mauvaise Troupe Collective, *The ZAD and NoTAV: Territorial Struggles and the Making of a New Political Intelligence*, traducción e introducción de Kristin Ross, Londres y Nueva York, Verso, 2018, 214 pp.

REBECCA LOSSIN

TERRITORIO REBELDE

Ya a finales de la década de 1960 empezó a hablarse de un nuevo aeropuerto francés cerca de Nôtre-Dame des Landes, un pueblo agrícola situado a unos 15 kilómetros al noroeste de Nantes. Promovido por una burguesía regional hechizada por la retórica modernizadora del *boom* de posguerra, la idea se encontró inmediatamente con la resistencia del campesinado local. Las razones para construir el aeropuerto fueron cambiando a lo largo de los años: un lugar de aterrizaje para el Concorde, un tercer eje para la región parisina, la bonanza inmobiliaria para quienes habían desarrollado el aeropuerto que ya había en Nantes. Mientras tanto, la recalificación de las 1.500 hectáreas del lugar como *zone d'aménagement différé* (zona de ordenación diferida) o ZAD, con el fin de hacer posible su expropiación, permitió a los abogados del Estado adquirir tierra de los campesinos que estuvieran dispuestos a venderla y esperar, en una especie de expropiación por erosión, a que el resto de los propietarios muriera. En cuarentena durante las crisis económicas de finales de la década de 1970 y de la década de 1980, el plan del aeropuerto resucitó en la década de 2000 bajo el gobierno de Lionel Jospin. Se le dio oficialmente el pistoletazo de salida en 2008, a pesar de la oposición local. Aquella primavera, un viejo agricultor, charlando con algunos okupas locales durante una manifestación en contra del aeropuerto en Nantes, les propuso que fueran a okupar algunas de las granjas vacías de la zona.

A lo largo de la década siguiente, floreció un campamento permanente de activistas en el terreno, que combatía los intentos de urbanización de

Vinci, el gigante de la construcción francés. Los ocupantes reformularon el acrónimo burocrático ZAD como *la zad*, la *zone à défendre*, la zona que hay que defender. En su momento de apogeo, la *zad* contenía una panadería, una estación de radio, un periódico, un bar, una página web, espacios para tocar música, varias granjas de subsistencia y un mercado en el que no se intercambiaba por dinero. Pero el movimiento contra el aeropuerto se había desarrollado durante décadas y la ocupación fue únicamente la cristalización, en una última etapa, de un proceso de múltiples formas de protestas y esfuerzos organizativos que se entrecruzaban y que agrupaban a granjeros, okupas, anarquistas, sindicalistas, a la ciudadanía nantesa y a los políticos electos municipales. Se puede describir de un modo más preciso como un colectivo de organizaciones, de estudios de la naturaleza *ad hoc*, de comités investigadores, de trabajadores del campo y de otros residentes permanentes, así como los miembros del colectivo de escritura Mauvaise Troupe.

En *ZAD and NoTAV* el grupo compara la experiencia de Nôtre Dame des Landes con una lucha paralela y activa acaecida en el Piamonte. El proyecto de un tren de alta velocidad o TAV (*treno ad alta velocità*), que atravesaría los Alpes entre Lyon y Turín, fue concebido por los planificadores de la Unión Europea como parte del Corredor Cinco, un megaproyecto de infraestructuras de transporte que se extendería entre Lisboa y Kiev para enlazar los flancos este y oeste del nuevo continente unido. El TAV se planificó para que pasara por el Val di Susa, que se extiende desde Turín hasta la frontera francesa, siguiendo el camino que tomaban las legiones romanas para entrar en la Galia. Densamente poblado a medida que se acerca a Turín, plagado de lugares de ocio y deportes de invierno en las cumbres alpinas, el valle es un entorno muy diferente, tanto geográfica como socialmente, de la región Loire-Atlantique, entre otras cosas porque ha absorbido, a través de la diseminación urbana, las corrientes de la tradicional militancia obrera turinesa. Sin embargo, la campaña NoTAV, que surgió aquí en la década de 1990, se enfrentaba a un problema casi idéntico que la *zad*: la construcción de infraestructuras innecesarias.

De la misma manera que existe en Nantes un aeropuerto perfectamente funcional, entre Lyon y Turín hay una línea de tren que ya opera, a menudo a mitad de su capacidad. En la década de 1980 se construyó también una enorme autopista, que sorteaba el Valle con enormes puntales de hormigón, aunque ya había dos carreteras nacionales. En palabras de Gianluca, un operador de la radio pirata NoTAV, estamos en un territorio «a medio camino entre las montañas y la periferia de Turín, incluso desde el punto de vista del trabajo, debe ser el valle alpino más industrializado, arruinado, contaminado y arrasado por las infraestructuras de toda Italia». Como en el caso de la *zad*, el movimiento NoTAV desarrolló una improbable alianza entre los habitantes de la zona, entre los que se incluían desde piosos

católicos hasta antiguos maoístas de mediana edad, pasando por los ambientes okupas y *autónomos* de los jóvenes turineses, lo cual conformaba una colaboración entre culturas políticas radicalmente diversas. Una señal de identidad del movimiento ha sido sus manifestaciones enormemente populares, que solían convocar a más de ochenta mil personas y exhibían enseñas locales, tractores e imágenes de la Virgen de Rocciamelone, avanzando entre rocas con pintadas de TAV = Mafia, referencia explícita a la implicación de los intereses de los grandes grupos de la construcción italianos.

ZAD and NoTAV es un elegante intento de hacer un relato comparativo de estas dos luchas localizadas y extraer las lecciones de «inteligencia política» que ambas proporcionan. Mauvaise Troupe ya había producido dos libros más breves sobre la *zad*, así como una recopilación de historias e imágenes de otros lugares de resistencia antiausteridad y antiglobalización, especialmente en Francia. Basado en más de un centenar de entrevistas que se celebraron en el Val di Susa y en Nôtre-Dame des Landes, entre 2014 y 2015, *ZAD and NoTAV* es un híbrido de etnografía *amateur* y reportaje atractivamente escrito, jalonado por relatos en primera persona que dan paso a una serie de especulaciones sobre «el pueblo» y «lo popular», las relaciones existentes entre los diferentes componentes de estas «comunidades en lucha», los usos y abusos de los territorios implicados y la difusión potencial de estas formas de resistencia. Está muy bien traducido por Kristin Ross, especialista estadounidense en historia y literatura francesas, autora de obras fundamentales sobre Rimbaud, Mayo del 68 y la Comuna de París, y simpatizante de la *zad* desde que fuera invitada allí a un debate sobre su libro *Communal Luxury* (2015). Su informativa introducción sitúa la *zad* y el NoTAV en el contexto de las ocupaciones de protesta, desde el aeropuerto Narita de Japón y la presa del río Xingú en Brasil hasta la resistencia sioux en Standing Rock al gasoducto de Dakota del Norte.

Una de las muchas señales que se han colocado en la *zad* dice: «Contra el aeropuerto y su mundo». Con el establecimiento de un modo de vida comunal logrado, la posibilidad de una alternativa adquirió una forma concreta y el aeropuerto asumió una función metonímica en el universo mental de los ocupantes. El intento de recoger una alternativa así hace que este sea un libro singular, refractario al resumen. La sección inaugural, que alterna entre Bretaña y el Piamonte, proporciona una narrativa global de los dos casos. No es sencillo, sin embargo, separar el territorio de la gente, o las formas de protesta (barricadas, sabotajes) de la logística de la ocupación y la defensa, y esta resistencia se manifiesta también en el plano del texto. La estructura del libro refleja el intento de negociar la intraducible realidad de un territorio en el que el sentido de la naturaleza misma estaba sufriendo muchas transformaciones simultáneas. El terreno escogido para el aeropuerto ha sido definido por los constructores tanto como un pantano como

un desierto. Como resultado de la lucha política, se descubrió en cambio que se trataba de un humedal biodiverso.

La designación correcta para este paisaje húmedo es *bocage*, un préstamo del francés que significa «bosque bajo». Se trata de un paisaje producto de los acuerdos de propiedad feudales. Este terreno plano cultivable está interrumpido por setos, arbustos y grupos de árboles, que registran la huella humana dejada por el campesinado precapitalista. También registra el final del uso comunal de las tierras en Bretaña, pues los setos eran los instrumentos de cercado. Utilizar *bocage* como designación medioambiental, por lo tanto, implica una historia políticamente relevante del uso de la tierra y, en muchos y diversos sentidos, es el uso de la tierra lo que se conceptualiza y documenta en este texto. La recalificación del área cambió una vez más el paisaje. Si la ZAD se había convertido en un lugar con una biodiversidad tan rica fue en gran medida porque buena parte de la tierra había perdido el uso agrícola en la década de 1970, mientras que las áreas que lo rodeaban caían presas de la modernización agrícola. La empresa de construcción y sus promotores en el gobierno regional respondieron con una campaña *green washing*. Prometieron un aeropuerto que buscara una «integración óptima con el paisaje». Con edificios de una sola planta y cubierta con un techo «vegetalizado», «la terminal parecería una parte del *bocage* sobre el que se levanta».

Para regocijo de los autores, el *bocage*, con toda su densidad histórica y natural, se alzó. La región Loire-Atlantique era una fortaleza del movimiento de obreros-campesinos franceses, Paysans Travailleurs, que surgió en medio de las revueltas de 1968 y que el aparcerero local Bernard Lambert teorizó memorablemente en *Les paysans dans la lutte des classes* (1970). Lambert fue uno de los líderes de la marcha campesina que ocupó la meseta de Larzac y que celebró su «matrimonio» con la ocupación en marcha de la fábrica de relojes Lip, como una alianza del proletariado rural y urbano. La Confederation Paysanne, un sindicato radical de trabajadores agrícolas, que surgió a partir de esta tradición a finales de la década de 1980, proporcionaría un apoyo crucial a la lucha contra el aeropuerto cuando el proyecto se resucitó en 2000. A esto se unió una asociación ciudadana local, la ACIPA (Association Citoyenne Intercommunale des Populations Concernées par le Projet d'Aéroport de Notre-Dame-Des-Landes), y una organización paraguas, conocida como la Coordination, que agrupaba a más de cincuenta colectivos que se oponían al proyecto.

Desde sus inicios, la campaña superó el tradicional conservadurismo rural. Como la mayoría de los proyectos de infraestructura, el aeropuerto de Nôtre-Dame-des-Landes se había publicitado y vendido a los habitantes locales como una gran oportunidad económica. Las primeras acciones activistas se posicionaron contra el mundo economicista del aeropuerto en lugar de partir de la defensa de la tradición y, con ese fin, comenzaron una serie de

investigaciones paralelas para demostrar que el aeropuerto haría mucho más que eliminar las granjas. Las tiendas y establecimientos de restauración locales esperaban beneficiarse del aumento de tráfico en la región, así que los activistas se fueron a Roissy a registrar los niveles de ruido del aeropuerto Charles de Gaulle y a entrevistar a la gente que vivía y trabajaba en su vecindad: «Pudimos demostrar que el café de la esquina había cerrado porque los pasajeros iban a la cafetería del aeropuerto y que el pueblo estaba muerto».

En el Val di Susa la resistencia comenzó también con estudios de impacto medioambiental. Los dirigía un grupo local llamado Habitat, que podía recurrir al conocimiento experto de la Universidad de Turín y que ya se había organizado contra una fábrica de armamento localizada en su pueblo. Habitat también registró el ruido de los trenes de alta velocidad e investigó los problemas con el amianto en las laderas de las montañas, que se perforarían para las obras de construcción del TAV. Produjo una serie de material educativo popular para repartir por los pueblos. Las experiencias anteriores del Valle con los proyectos de infraestructuras a gran escala también subrayaban su No definitivo al TAV. En la década de 1980, a los habitantes de los pueblos se les había prometido en vano que la autopista sería «ecológica» y que traería empleo a la región, algo que nunca se materializó. Unos años más tarde, se organizaron con éxito contra la construcción de una línea de alta tensión aérea de 400.000 voltios, que quería conectar el Valle con el reactor nuclear Superphoenix situado en Francia. Los habitantes del Val di Susa se negaron a permitir que los políticos locales asumieran el liderazgo de esa campaña. «No delegamos nada», recordaba un aldeano de 69 años. «Eran libres de venir con nosotros si querían, pero nosotros teníamos el control directo. Era la forma correcta de hacer las cosas y al final ganamos».

Los habitantes de la zona citan la victoria sobre la línea de alta tensión como el modelo para NoTAV, cuya unidad básica han sido los *comitato di lotta popolare* de cada núcleo urbano. La terminología de lucha popular refleja el reciente pasado militante de la región: una docena de miembros de Prima Linea fueron detenidos aquí en la década de 1970. Pero Mauvaise Troupe enfatiza las preocupaciones más íntimas e inmediatas como el principal punto de partida del movimiento radical NoTAV. Stefano, un miembro de 57 años del comité de lucha popular de Bussaleno, lo expresa de esta manera:

Yo era un militante político, he pasado ocho años en la cárcel. Pero soy de aquí, amo la naturaleza, ecologista no es la palabra adecuada, pero sí, estoy en conexión con la naturaleza. El TAV me ofende personalmente [...]. No estoy en contra porque represente el capital y yo sea comunista. No. Es porque me destruye el valle, me rodea de amianto, es asqueroso y lucho por esas razones.

Pero la intimidad, la inmediatez y el interés personal no deberían confundirse con una postura necesariamente apolítica. Una de las virtudes de este testimonio es su demostración de lo porosas que son las fronteras entre lo

personal y lo político. Los relatos de los participantes dejan claro que «esas razones» a menudo daban paso a compromisos ideológicos más amplios. De la misma manera, formas cotidianas de activismo, como la pertenencia a comités y las protestas pacíficas a menudo se transformaban mediante las confrontaciones con la violencia policial o mediante un conocimiento de primera mano en oposición militante. Sería muy inexacto describir el relato de estos movimientos, tal y como los recoge *ZAD and NoTAV*, como «no ideológicos», pero el emparejamiento de relatos en primera persona con el texto explicativo muestra eficazmente una política en proceso de constitución por participantes individuales, más que un programa político formulado de antemano. Nos muestra muchas formas diferentes de acceder a una política sólida y participativa.

El relato de Jasmine es un buen ejemplo. Llegó a la *zad* «más como una naturalista que como una militante», con la intención de hacer un inventario de la vida salvaje autóctona y un mapa de la zona. A medida que aumentaba la atención mediática, acudieron más naturalistas a estudiar la flora y la fauna del *bocage*. Poco después formaron un grupo, Naturalistas en Lucha. Como muchos de los componentes de la *zad* y de la campaña general contra el aeropuerto, eran a la vez un satélite de organizaciones naturalistas de larga tradición en la región y algo nuevo, alterado cualitativamente por el contexto de la lucha. Como lo expresa Jasmine, fue «la primera vez que estábamos ejerciendo nuestra vocación dentro del marco de trabajo de una lucha». Terminó viviendo dos años en la *zad*, un tiempo durante el cual organizaba excursiones botánicas. La *zad* no se limitaba a proporcionar un marco de trabajo estimulante para las actividades naturalistas. Sus inventarios identificaron especies poco comunes que eran dependientes de su hábitat único. Esto permitió demandas legales, así como una crítica más desarrollada de la campaña *green washing* de la empresa aeroportuaria. Mauvaise Troupe señala la «flagrante contradicción del gobierno de Hollande, promocionando un nuevo aeropuerto al mismo tiempo que presumía de albergar la cumbre mundial del clima». Los naturalistas se enfrentaron a la idea misma de «compensación medioambiental» y, tomando datos que en cualquier otro contexto habrían parecido apolíticos, proporcionaron un argumento material detallado contra «la conversión de la biodiversidad en un valor monetario».

Cuando años de diligente protesta legal y de estudios alternativos, organizados por la Coordination y la ACIPA, no consiguieron bloquear el inicio de las obras de construcción, la resistencia adoptó una forma más militante. Con la convocatoria a los aparceros, a los opositores locales —*les habitant.e.s qui résistent*— y a los okupas a una ocupación completa, el «no» no negociable de los activistas contra el aeropuerto adoptó una forma concreta. En el verano de 2009, ecologistas radicales anticapitalistas y militantes del decrecimiento organizaron un Campamento de Acción por el Clima en la *zad*,

mientras que *habitant.e.s* pidieron que llegaran más ocupantes a construir allí sus alojamientos. En 2011 los *zadistes* hicieron un *tour* por los escenarios de la okupación urbana pidiendo más apoyo. La presencia histórica del movimiento de obreros-campesinos era altamente visible ahora gracias a los tractores que hacían de barricada móvil contra la policía y los equipos de construcción. Las carreteras de acceso estaban constantemente defendidas.

Había escaramuzas constantes entre los ocupantes y las subcontratas de la empresa de construcción. Los militantes apuntaron a los materiales y herramientas de Biotope, los «mercenarios *green washing*» contratados por los promotores. Shoyu, un miembro de un colectivo de cocina vegana, describe cómo ocupantes con máscaras saboteaban repetidamente la recogida de muestras de tierras de Biotope, robaban documentos y rajaban los neumáticos de sus vehículos. Los medios de comunicación regionales atacaban a la «chusma» que vivía en el terreno, con algún apoyo de miembros del Partido Verde. En Nantes comenzaron los juicios de algunos activistas, contestados con una manifestación contra el aeropuerto a las que acudieron más de diez mil personas, flanqueadas por doscientos tractores. El territorio mismo se remodeló atendiendo a razones defensivas. Como explica *ZAD and NoTAV*, los primeros alojamientos que se construyeron en la *zad* se «diseminaban por la zona sin ninguna coherencia lógica, haciendo difícil de imaginar una defensa colectiva». Los ocupantes empezaron ahora a pensar de manera estratégica acerca del espacio, según lo que consideraban mejor para prepararse ante la policía: mapear el área, probar los sistemas de comunicación. Característicamente, esta resistencia también tenía un aspecto extravagante. Un ocupante describe la planificación de un jardín en términos de su resistencia al desalojo: «Colocamos alambre de espino en los puntos de entrada trasera, tratamos de colocar los cultivos de tal forma que lo primero que se destrozara no fueran los tomates».

En octubre de 2012, la Prefectura lanzó la Operación César, que buscaba arrasar la *zad* con la ayuda de excavadoras y de mil doscientos efectivos policiales antidisturbios. Desde todos los lugares llegaron partidarios para apoyar la lucha; los agricultores les abrieron sus casas. *ZAD and NoTAV* ofrece un relato intenso de las batallas épicas que tuvieron lugar aquellas semanas: los agricultores levantaron barricadas con postes de telégrafo y balas de heno para detener el avance de la policía mientras los alojamientos temporales y los huertos eran arrasados por las excavadoras y los vehículos blindados se hundían en el barro. Se levantaron nuevos alojamientos a toda prisa, en la arboleda «atronaba el ruido de los martillazos». La policía ocupó los cruces de carreteras en las entradas principales del lugar durante todo el invierno. Cuando finalmente se retiraron en la primavera de 2014 en la *zad* se produjo una explosión de actividad, una nueva riada de ocupantes, plantaciones, eventos masivos. Cuando los promotores trataron una vez

más de iniciar los trabajos de perforación, una manifestación de sesenta mil personas, que incluía quinientos tractores, invadió el centro de Nantes. La construcción del aeropuerto se aplazó indefinidamente, a la espera de apelaciones legales, aunque habría intentos posteriores de desalojo.

En Val di Susa las perforaciones exploratorias verticales para el TAV comenzaron a finales de la década de 1990 a pesar de las protestas locales. Poco después, empezaron los ataques de sabotaje nocturnos contra el material de la empresa, acompañados por «confusos» grafiti –una extraña mezcla de anticapitalismo y racismo–, que a los aldeanos les sonaban provocadores. Poco después tres anarquistas fueron detenidos en una casa ocupada de Turín, acusados de los ataques con «fines terroristas». Se les puso en régimen de aislamiento y uno de ellos fue encontrado muerto en su celda; otra se suicidó unos meses más tarde. Mauvaise Troupe afirma que las alianzas entre el entorno radical juvenil de Turín y el movimiento NoTAV se intensificaron después de estas muertes: «El valle se manifestó en la ciudad» y los campamentos de verano en las montañas dieron a conocer la lucha del valle a los jóvenes de la ciudad. En 2003 la empresa empezó a levantar enclaves para extraer muestras del suelo, dando así una realidad visible al proyecto. Pero esta legibilidad tenía un doble filo y ahora el movimiento opositor tenía un objetivo visible. Decenas de miles de personas se manifestaron contra los lugares de extracción, los forzaron y los ocuparon. En 2005 se ocupó un nuevo enclave en un campo sobre el valle que se había escogido como campamento permanente, un asentamiento fortificado o cuartel. Dice Patrizia, una cocinera de 57 años: «La primera mañana no teníamos más que unas pocas sillas y una mesa plegable. Al día siguiente, un paraguas y dos tiendas» y, poco a poco, una cabaña de madera.

Ese octubre, se produjeron enfrentamientos con la policía antidisturbios sobre un puente que cruzaba una cascada, en lo alto de la montaña. Nicoletta, una miembro de 69 años del comité de lucha popular de Bussoleno, dice:

Nosotros éramos únicamente cien, estábamos emparedados. La policía había retirado las barandillas del puente y la cascada discurría a unos pocos metros por debajo de nosotros. Nos podían haber matado. Pero ocurrió un milagro y empezamos a ver luces que llegaban de todos los lados de la montaña. Nosotros cien aguantamos donde estábamos y entonces [...] toda la montaña cobró vida, con gente que venía a unirse a nosotros. ¡En un momento éramos mil personas y las cosas ya tenían otro aspecto!

La resistencia en el puente de Seghino fue seguida de una insurrección en todo el valle en diciembre de 2005, cuando corrió la noticia de que iban a empezar los trabajos de construcción en Venaus, cerca de la frontera francesa. La policía antidisturbios demolió el asentamiento NoTAV en medio de una nevada nocturna, apaleando a los cincuenta ocupantes. Al amanecer, las campanas de las iglesias tañían, los bomberos hacían sonar sus sirenas

y la policía municipal usaba los altavoces de sus coches para increpar a los *carabinieri*. Mauvaise Troupe detalla la huelga general espontánea que llevó a los alumnos y a los comerciantes a las calles. Los manifestantes erigieron barricadas atravesando la autopista, más de 70.000 personas echaron a los *carabinieri* del lugar de las obras. Como se acercaban los Juegos Olímpicos de Invierno de 2006 en Turín, el gobierno de Berlusconi decretó una parada temporal de las obras que duraría cuatro años.

De autoría colectiva, con un tono inseguro, a la vez polémico y documental, *ZAD and NoTAV* es un libro extraño, pero a su manera es fascinante justamente por eso. Como intento de escribir un relato comparado, subjetivamente informado, de dos movimientos actuales, mediante la incorporación de una serie de géneros, pone en juego una especie de desafío metodológico que resulta apropiado para el tema que trata. Como resultado, su reflexiva crónica doble no se ha quedado obsoleta por los acontecimientos posteriores. En enero de 2018, el gobierno de Macron anunció que el nuevo aeropuerto no se construiría en Nôtre Dame des Landes, aunque los antiguos *zadistes* siguen negociando con las autoridades francesas por el uso de la tierra. La campaña NoTAV aún no ha conseguido nada tan definitivo por parte del Estado italiano. Cuando estaba en la oposición, el Movimiento Cinque Stelle ofreció todo su apoyo a NoTAV y se ganó así el respaldo de muchos votantes de la región. Una vez en el gobierno, hasta ahora ha bloqueado el proceso de contratación por el lado italiano entre propuestas de un referéndum sobre el TAV lanzadas por distintas fuerzas políticas. A partir de 2011, no obstante, la Comisión Europea ha respaldado el proyecto con todas sus fuerzas, un tema que no recoge Mauvaise Troupe, y el 40 por 100 de la vía Lyon-Turín será financiada con fondos europeos. Por el lado francés no ha habido un movimiento NoTAV correspondiente y las obras allí se han realizado según los calendarios previstos.

¿Qué reflexiones extrae Mauvaise Troupe de todo esto para «fabricar una nueva inteligencia política»? *ZAD and NoTAV* no ofrece un programa político adaptable, ni instrucciones para gestionar granjas comunales, aunque sí apunta una serie de transposiciones ejemplares: *zad* por ZAD, afinidades políticas por líneas de alta tensión, barricadas por material agrícola, territorio preciado por pantano inútil, solidaridad por protestas contra la instalación de determinados servicios públicos en las proximidades de la propia residencia. En el núcleo de esta estrategia de resistencia, más que programática, está el internacionalismo alternativo planteado por la relación entre los movimientos *zad* y NoTAV. En ambos casos, la defensa de un territorio ha alterado formas de sociabilidad previamente existentes y, en algunos casos, ha producido algunas radicalmente nuevas. Nicoletta, que protestaba sobre el puente de Seghino, resume así su experiencia en Val di Susa: «Había gente mayor, personas que pertenecían al comité de lucha

popular, pero también había mucha gente joven que había empezado a venir de otras partes, porque aquí encontraban una manera de satisfacer la necesidad de oposición que no encontraban en otra parte».

Sin embargo, uno de los puntos fuertes del enfoque de Mauvaise Troupe es la atención cuidadosa que el colectivo presta a las distinciones entre las dos campañas. En Val di Susa, los conceptos de «lo popular» y «el pueblo» eran autoexplicativos. En Nôtre-Dame des Landes eran conceptos de los que se desconfiaba. La idea de un pueblo republicano, que había emergido de la Revolución Francesa, fue rápidamente neutralizada por la instauración de la burguesía, argumenta *ZAD and NoTAV*, y después «trabajada, estabilizada e integrada dentro de un amplio sistema de gobernanza democrática». Es una ficción homogeneizadora que no permite la contradicción interna, la divergencia ética o una relación diferencial ante el poder. Pero el acto de gobernar incluye también la capacidad de designar y proscribir a «enemigos internos», movilizándolo de nuevo la abstracción de un pueblo unido en su contra. A finales de 2015, la conjunción de los ataques terroristas en París y un nuevo asalto policial a la *zad* ponía de manifiesto estas tensiones. Mientras que Hollande imponía el estado de emergencia, el sistema mediático y político exhortaba al «pueblo francés» a identificarse con la «generación Bataclan» —«abierto, hedonista, flexible»— contra «los terroristas», un enemigo que fácilmente podía extenderse a cualquier migrante y a toda la población musulmana. Ninguna otra división se permitía. Como bien lo dice Mauvaise Troupe, los *zadistes* y sus aliados desafiaron la prohibición de Hollande de manifestarse y sacaron los tractores y las bicicletas para protestar, en el espíritu de los *communards*, contra los jefes de gobierno que se reunían en Versalles para la Cumbre de París sobre el clima.

ZAD and NoTAV reconoce las contradicciones inherentes a los intentos de la *zad* de hacer política prefigurativa: «La derrota de una operación policial nunca será suficiente para destruir lo que queda de la fascinación del consumismo dentro de nosotros, las devastadoras adicciones, los prejuicios, el sexismo cotidiano». Y, aún así, diversas formas de construir lo común, real y existente, fueron una realidad durante casi diez años. El desafío político de vivir de manera comunitaria, que se recoge y comenta a lo largo de todo el libro, se resume en un momento dado como «el problema de lo uno y lo múltiple». Es un problema que al colectivo autor del libro no le interesa resolver definitivamente. Esta inestabilidad generativa se codifica también espacialmente. Mientras que en la Vacherit había asambleas generales mensuales, en la *zad* no había un espacio designado para la toma de decisiones. La «composición» de los diferentes «componentes» en una «comunidad de lucha» no era fácil de sostener más allá de los momentos de alta tensión. Con frecuencia el resultado fue que «se articularon acciones» en las que cada grupo promovía su propia táctica: contrataque con conocimiento

experto, acción directa, no violencia, huelga de hambre, sabotaje. Los autores afirman que ni «un imaginario democrático» ni «la búsqueda de un consenso como forma ideal» se adecuan a las tareas políticas de vivir en la *zad*. «Mucho tacto» se requería para que las aspiraciones se reforzaran en lugar de neutralizarse unas a otras. Había marcadas diferencias entre el sabotaje y la violencia callejera como tácticas, con los habitantes de las localidades quejándose de que los ocupantes estaban invitando a la represión policial. Pero las actitudes cambiaban cuando se trataba de construir barricadas contra la invasión policial.

La sociabilidad comunitaria parece diferente en el Val di Susa, pero vivir en la protesta es vivir de manera diferente. Aunque aquí no hay una «zona sin ley» autónoma, el paisaje cambia de todas formas para la gente implicada en el NoTAV. Uno de sus miembros explica así la extraña aparición de un autobús turístico en uno de los emplazamientos de construcción del TAV: «Son habitantes del Valle que vuelven de una salida a la playa, pero que antes de regresar a sus casas van allí a expresar su rabia». Aquí las negociaciones entre las diferentes culturas políticas implican un reconocimiento mayor del punto de vista del otro. Luca, un joven militante, habla de la importancia para los habitantes de la zona de «la legitimidad de los números». Los anarquistas emprenderían una acción con cinco personas, o con dos. Los valsusianos «están acostumbrados a ser muy numerosos, treinta o cuarenta mil para las manifestaciones, así que, si son cien, dicen: “algo no va bien, ¿dónde está el resto?” Si no están aquí, quiere decir que no están de acuerdo». La idea de legitimidad era difícil de definir —«es una combinación de sentido de justicia, de la emoción del momento y del número de personas»—, pero es «lo que guía muchas de las prácticas de la lucha de los habitantes del Valle».

Silvia Federici ha afirmado que la acumulación primitiva debería entenderse, no solamente como un estadio temprano del capitalismo, sino como un proceso continuado. Nuevos cercamientos han hecho que propiedades y relaciones comunitarias que se habían dado por extinguidas se vuelvan otra vez visibles. Ross apunta a que los ejemplos recientes de una organización política sólida se vinculan a la tierra a través del reconocimiento de la catástrofe del cambio climático que, como resultado de los cercamientos, hará imposible la vida sobre la tierra. Esto hace que los comunes vuelvan a ser visibles y más necesarios. *ZAD and NoTAV* es un libro notable por esta razón. Demuestra que la defensa de un común literal, enraizado, es al mismo tiempo un rechazo de la transferencia de riquezas que suponen las tomas de tierra apoyadas por el Estado y un componente necesario para mantener alternativas políticas ejerciendo control sobre los medios de reproducción social. Este libro, un registro de las experiencias vividas más que un manifiesto abstracto, trae consigo un grado correspondiente de convicción.

A pesar de la ausencia de un programa articulado, es un texto emocionante en su demostración del entramado de acciones militantes y de la reproducción de la vida cotidiana. Y la presencia de múltiples voces visibles, en lugar del omnisciente anonimato de otros panfletos políticos parecidos, como *La insurrección que viene*, del Comité Invisible, es algo fundamental a la vez política y formalmente.

Hay, por supuesto, cuestiones sobre la representación imposibles de obviar y las narraciones en primera persona no pueden disipar por completo la sospecha de que hay al menos algunas cosas que no están bien representadas aquí. Mauvaise Troupe no hace una reflexión crítica sobre sus propios «componentes» y su «composición». Solamente se nos dice que son un colectivo que ha «variado en número». Tampoco hay ningún intento de proporcionar un análisis más detallado de las características de clase de la región y de las relaciones económicas implicadas. Es difícil, por ejemplo, no ver un conflicto entre la alta y la pequeña burguesía como un factor mucho más significativo en la protesta contra el aeropuerto y nos preguntamos qué impacto habrá tenido la presencia de los ocupantes en la conciencia política de los dueños de pequeños negocios. Al mismo tiempo, el libro está lleno de historias increíbles, de viñetas que pueden ser un testimonio sobre la eficacia que tiene el poner en común como forma de transformación política: un hombre que sale de un BMW, saca del maletero una sierra mecánica y pregunta qué árbol puede cortar para hacer la barricada, por ejemplo. O un granjero, después de trabajar en la *zad*, al que de repente le parece extraño escuchar cómo un amigo le pide a su mujer que les prepare unas bebidas.

La historia de la acción militante en Italia y las reacciones más generales ante ella es también insuficiente. No es una coincidencia que la lucha NoTAV ocurra cerca de Turín. Podría ser útil saber algo más sobre la situación política regional en Loire-Atlantique y las acciones que llevaron a cabo la ACIPA y el resto de los grupos que ya libraban la guerra de desgaste mucho antes de que se fundara la *zad*. La cuestión de cómo se mantiene una vida comunitaria en lucha, más allá de momentos de conflicto, o de cómo se mantiene una comuna con la oposición aguda de las autoridades —en un estado de defensa permanente— sin sucumbir a las tendencias autoritarias es un tema crucial y atender a estas formas diversas, menos radicales pero también menos románticas, de lucha, podría ser útil. Pero, para parafrasear a Marx sobre la Comuna de París, lo más importante de la *zad* es que haya ocurrido y es bueno tener un registro de lo que allí ha sucedido.

Tarifas de suscripción a la revista *New Left Review* en español

Para España

Suscripción anual (6 números)

Suscripción anual individual [55 €]

Suscripción anual para Instituciones [200 €]

(una suscripción equivaldrá a 3 ejemplares de cada número enviados a una misma dirección postal)

Venta de un ejemplar individual para instituciones [20 €]

Gastos de envío postal ordinario incluidos.

Para Europa

Suscripción anual (6 números)

Suscripción anual individual [85 €]

Suscripción anual para Instituciones [300 €]

(una suscripción equivaldrá a 3 ejemplares de cada número enviados a una misma dirección postal)

Venta de un ejemplar individual para instituciones [30 €]

Gastos de envío postal ordinario incluidos.

Resto del mundo*

Suscripción anual (6 números)

Suscripción anual individual [120 €]

Suscripción anual para Instituciones [350 €]

(una suscripción equivaldrá a 3 ejemplares de cada número enviados a una misma dirección postal)

Venta de un ejemplar individual para instituciones [50 €]

Gastos de envío postal ordinario incluidos.

Formas de pago

Se puede realizar el pago mediante tarjeta de crédito, transferencia bancaria o domiciliación bancaria a través de nuestra página:

<http://traficantes.net/nlr/suscripcion>

Para cualquier duda podéis escribirnos a nlr_suscripciones@traficantes.net