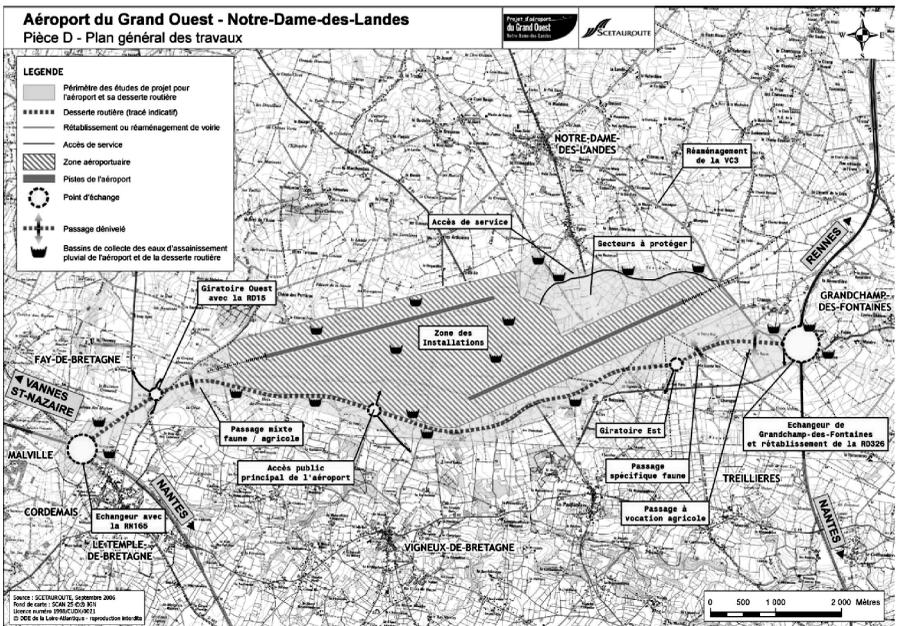
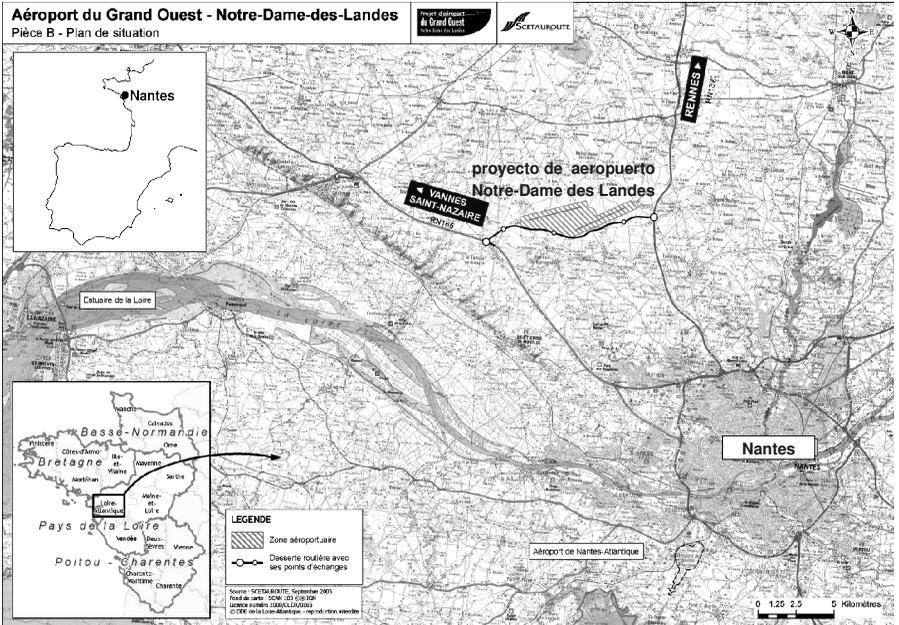




**Unas pinceladas de la lucha
en torno al nuevo aeropuerto
previsto para la necrópoli de Nantes
(Francia)**

Noviembre del 2011



Varios ejes de lucha se cruzan al rededor del proyecto de un nuevo aeropuerto en la metrópoli nantesa, en Notre-Dame-des-Landes. Nantes es una ciudad de Bretaña, en el oeste de Francia, cuyas autoridades pretenden convertir en capital de la metrópoli que se extendería sobre todo el « Gran Oeste » de Rennes a Saint-Nazaire. Su alcalde intenta vender la ciudad como una gran marca hasta en la Cumbre del Clima en Cancún, donde presentó su concepto (¡ patentado !) de eco-metrópoli.

En contra de este proyecto de aeropuerto, lo que hay es una lucha local que dura desde hace cuatro décadas. Pero también son nuevas personas que han llegado y okupan las casas y los terrenos dedicados al aeropuerto, para estar presentes en el terreno y poder oponerse físicamente a las obras. Son intentos de enfrentarse localmente, de tener dónde agarrar todo este proyecto megalomaniaco. Es una lucha contra la *ordenación*¹ de nuestras vidas, contra el urbanismo y la sociedad de control. Es una lucha contra el mito del crecimiento y la ilusión de la participación democrática. Es una lucha para la liberación de tierras y una cierta autonomía frente al sistema capitalista. Son las ganas de organizarse con otras luchas. Es un poco todo esto que se mezcla, se busca, se enfrenta o se alía.

Hace algún tiempo que algunxs de nosotrxs sentimos la necesidad de un documento que dé una imagen de conjunto sobre estas luchas. Así que aquí está esta recopilación de textos de orígenes diversos, escritos por gente desde el interior de la lucha o por gente de paso, escritos para revistas o para discursos, publicados o escondidos al fondo de un cajón... Puede que sea un poco como un *patchwork* y seguramente que algunos aspectos se repiten. Pero esperamos que esta serie de pinceladas converjan para aclarar algunas de las

1 NdT: El término francés de “aménagement” engloba varios sentidos: se refiere a los planes de ordenación del territorio, pero sobre todo a sus aplicaciones en términos de obras de remodelación de barrios enteros, de gentrificación, de urbanización del campo, de obras para grandes infraestructuras y carreteras... ; de todo lo que moviliza a los gigantes de fomento y contratas, en acuerdo con los poderes públicos. Y más sutilmente también se trata de todos los accesorios de control y vigilancia que incluyen los nuevos planes urbanísticos (las grandes avenidas bien rectas, las cámaras de vigilancia, las tarjetas de transporte público con microchips, etc.).

problemáticas en juego en esta lucha. Un punto de vista parcial, subjetivo, que toma partido.

Como primera ojeada, aquí tienes unos momentos de un discurso leído por algunxs okupas de la ZAD –territorio previsto para la construcción del futuro aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes– durante una mani en París en noviembre de 2011.

En Notre-Dame, no luchamos sólo contra un aeropuerto. Sino contra todo un mundo que le acompaña.[...]

Ellos hablan de planes de ordenación del territorio, de políticas de renovación urbana, de desarrollo económico (pero preferentemente sostenible). Nosotrxs hablamos de autodeterminación, de lazos de solidaridad, de organización colectiva, de luchas. [...]

Solidaridad con la gente que lucha contra este mundo de mierda aquí y allá.

Y como decían unxs compas hace algún tiempo « ¡ Los venceremos ! Tal vez hoy no, tal vez mañana tampoco, pero ¡ los venceremos ! »

¡ Disfruta leyendo !



Índice

Historia Un aeropuerto verde y contra todo.....7	7
<i>Un punto de vista externo, que narra la historia de la lucha contra el aeropuerto, sus actores y algunos ejes que se han experimentado.</i>	
Acciones Un relato de los últimos años.....19	19
<i>Algunos elementos de la historia reciente de esta lucha, vista por algunos okupas de la ZAD, el territorio que los gobernantes dedican a su proyecto de aeropuerto.</i>	
Metrópolis y capitalismo globalizado	
¿ Viva la metrópoli del « Gran Oeste » ?.....29	29
<i>Un texto que analiza las problemáticas en torno a las políticas de urbanización y fomento puestas en marcha en la metrópoli nantesa.</i>	
Transnacional de la construcción Campaña contra Vinci.....39	39
<i>Llamamiento para una campaña contra Vinci « líder mundial de fomento y contrataciones », nunca muy lejos cuando se trata de asfaltar para dominar mejor, que ha sido elegido para construir el nuevo aeropuerto.</i>	
Liberación de tierras	
Para el acceso a la tierra, contra el hormigonazo.....43	43
<i>A propósito de una manifa-acción para la liberación de tierras, fruto de un encuentro con “Reclaim the fields”, red europea de campesinxs sin tierra y/o en lucha.</i>	
Panfleto Purín en la necrópoli.....45	45
<i>A modo de conclusión, un panfleto que resume con energía algunos ejes de esta lucha.</i>	
Bibliografía Para seguir indagando.....47	47



Un aeropuerto, verde y contra todo

Z n° 4 – Revista itinerante de investigación y de crítica social – otoño 2010

Desde 1970, Nantes y su aglomeración se ven atravesadas por un debate tan conflictual como persistente. ¿ El proyecto de un aeropuerto internacional en Notre-Dame-des-Landes, al norte de Nantes, verá la luz algún día ? Lejos de ser un simple problema vecinal, este proyecto plantea muchas cuestiones : la urbanización de la región, el papel de la agricultura, el mito del crecimiento, la definición de democracia. Revisión de la historia de este proyecto y actualidad de los intentos de hacerle frente.

Reportaje sobre 40 años de lucha en Notre-Dame-des-Landes

« El archivo del Aeropuerto Internacional Atlántico-Occidente “ Rotterdam aéreo ”, proyectado sobre el territorio del municipio de Notre-Dame-des-Landes, merece ser abierto porque a través de él se pone a la luz el habitual circuito de decisiones que nos imponen, la ligereza con la que programan nuestro porvenir, la brutalidad – consciente o inconsciente – de una Administración que se dirige a su población para decir algo así como : “ ¡ Fuera... que renovamos ! ”. Contar cómo nace un proyecto de equipamiento y cómo es impuesto a las poblaciones locales, es ver el funcionamiento de nuestra democracia. »

J. De Legge et R. Le Guen, , Dégage !... On aménage, Le Cercle d'Or, 1976

Cerca de veinte kilómetros al norte de Nantes, a los lados de la carretera que conduce a Notre-Dame-des-Landes, en los árboles y delante de las casas, se ven carteles de maderao exigiendo con firmeza « *No al aeropuerto* ». Este mensaje recuerda otros, que se ven por aquí y allá en los cuatro rincones de Francia : « *No a la THT* »² en los Pirineos Orientales, « *Alto*

2 NdT : La THT es la sección francesa de la línea de la MAT, Muy Alta Tensión, que pretende atravesar la Península y llegar hasta Marruecos, para exportar la energía nuclear francesa, y además permitir la proliferación de la industria en el Maghreb.

al *EPR* »³ en los alrededores de Cherbourg , « *Alto a ITER* »⁴ en Provenza y « *No a los desechos radioactivos* » en Fougères, en Bar-le-Duc, o en Saint-Dizier. Cada vez, la misma mezcla de estupor y de cólera: un proyecto concebido en las lejanías de los despachos que trastorna todo un mundo, sus habitantes, su modo de vida y sus vínculos, así como su territorio, en aras de un desarrollo que no se sabe bien a quién beneficia.

Aquí, en este campo de bocages que se ha preservado de la urbanización galopante de la región, se trata del proyecto de un aeropuerto internacional de hace cuarenta años, que echa fuera a decenas de habitantes, cientos de campesinos y ocuparía cerca de 2.000 hectáreas de tierras agrícolas. Se requiere cierto esfuerzo de imaginación para representarse un aeropuerto, sus carreteras, sus hoteles y toda la infraestructura que lo acompaña, sustituyendo las pequeñas parcelas de tierra donde rondan vacas lecheras, separadas por arboledas. Un atropello más al sentido común cuando nos enteramos que la ciudad de Nantes, administrada por Jean-Marc Ayrault, alcalde y diputado del Partido Socialista, dispone ya de un aeropuerto. ¿ Cómo justificar entonces tal proyecto ?

De hecho, los argumentos han cambiado con el tiempo: seguridad, medio ambiente, costes, la afluencia y el turismo, entre otros. Algunos desaparecen, otros aparecen según el periodo político o la moda del momento. « Al principio, era absolutamente necesario construir este aeropuerto para poder recibir el Concorde. Después, para aliviar el tráfico de los aeropuertos parisinos. Luego, porque el aeropuerto de Nantes estaba saturado. Y ahora, por imperativas razones de seguridad ! », explica Claude Colas de la *Asociación Ciudadana Intermunicipal de Poblaciones Afectadas por el Proyecto (Acipa)*.

Frente al esfuerzo de investigación técnica de los opositores al proyecto, los promotores han debido adaptar su discurso. Hoy en día, emiten dos argumentos principales. El aeropuerto existente, situado al sur de la ciudad, estaría casi saturado. Una justificación sorprendente cuando nos enteramos que el aeropuerto de Ginebra, por ejemplo, que dispone de una sola pista de 340

3 NdT : Central nuclear de nueva generación en Normandía (actualmente en construcción por el grupo Vinci)

4 NdT : Experimentación de fusión nuclear

hectáreas, acoge cada año 10 millones de pasajeros. Cuando sólo 2,8 millones de personas utilizan el aeropuerto de Nantes... Otro argumento: el sobrevuelo de la aglomeración, además de generar molestias sonoras representaría un verdadero peligro. Ante ese problema, las asociaciones opositoras al proyecto proponen un remedio: una pista perpendicular a la precedente que permitiría a los aviones no sobrevolar la ciudad. Pero eso no resultaba tan bello, ni tan grande, ni tan potente para una élite local alcanzada por un entusiasmo hormigonador. ¿Dé qué sueñan? Un nuevo aeropuerto, con garantía de Alta Calidad Ambiental que permitiría volver a diseñar una gran megalópolis Rennes–Nantes–Saint-Nazaire, atraer nuevos empleos, nuevos inversores y permitir así el desarrollo de la región.

Lejos de dejarse seducir por las sirenas del desarrollo, en Notre-Dame-des-Landes se sienten más bien agredidos por este gran proyecto que tratan de imponerles, desde los años '70. Es al comprar el periódico en el bar, una mañana de mayo de 1970, cómo se dan cuenta los vecinos de estos municipios que « la metrópolis Nantes–Saint-Nazaire podría convertirse en el Róterdam aéreo de Europa gracias a la creación de un aeropuerto internacional al norte del río Loira ». Lejos de los pequeños campanarios del campo nantés, en el seno de un nuevo organismo de nombre prometedor –Delegación de Ordenación Territorial y de Acción Regional–, florecen especialistas que piensan y diseñan el futuro del territorio.

1972 : los alcaldes votan en favor del proyecto

En Notre-Dame-des-Landes, como en el conjunto del territorio, todos se ven convertidos en peones para ser desplazados y cada pradera en objeto para ser reordenado y reorganizado. Se trata – de acuerdo con la « política de descentralización » – de desarrollar las ciudades “provinciales”⁵ para contener las migraciones hacia la capital. Desde los años '60 comienzan a surgir tensiones sociales con « la acumulación de hombres y de cosas » en París. Para las empresas, el aumento del número de habitantes y las tensiones que supone se traducen en « la elevación de costes de funcionamiento, de producción y de comercialización ». La necesidad de crear « grandes *metrópolis* de equilibrio » que ofrezcan costes de producción más bajos e infraestructuras eficaces se hace

5 NdT : Es cómo el Estado francés denomina todas las ciudades a excepción de París

imperiosa para satisfacer a las empresas. Visto así, el desplazamiento del actual aeropuerto hacia Notre-Dame-des-Landes aparece como un proyecto futurista. Desarrollo industrial y comercial, creación de empleos, prestigio: con este nuevo aeropuerto, Nantes cumple con todo para convertirse en una de esas grandes metrópolis.

Sin embargo, no presintiendo nada bueno, los campesinos se organizan. En 1972, fundan la Adeca (asociación de explotadores agrícolas afectados por el aeropuerto). Michel Tarin, campesino jubilado instalado en Vigneux, uno de los cinco municipios puestos en mira por el proyecto, recuerda: « No veíamos para qué poner un aeropuerto. Lo rechazábamos tal cual, como proyecto de desarrollo, pero también porque se nos imponía sin ser consultados y porque amenazaba nuestra fuente de trabajo: la tierra. Nos trataron de retrasados pero ese es un insulto que estamos acostumbrados a escuchar, como campesinos ». Los retrasados en cuestión tienen cierta idea de su oficio y, más allá, de la sociedad a la que aspiran.

Herederos de una fuerte tradición de lucha sindical obrera y campesina en la región del Loira-Atlántico [NdT : región separada de la Bretaña por el Estado francés], los campesinos de Notre-Dame-des-Landes y de los otros municipios no estaban dispuestos a ser “renovados” tan fácilmente. « Desde los 14 años, como todos los jóvenes de aquí, yo estaba en las *Juventudes Agrícolas Cristianas*, después participé en la creación de *Campesinos en lucha*, después de haber conocido a Bernard Lambert. Poco más tarde, en 1967, en paralelo a las reflexiones que teníamos sobre el mundo campesino, fuimos a apoyar huelgas obreras de la naval, llevándoles leche y patatas. Estábamos muy activos en 1968, y lo mismo cuando hubo que organizarse contra el aeropuerto, ¡ estábamos listos ! ». Pero resultó que los políticos de los cinco municipios afectados, convencidos de que el proyecto estaba bien fundado y de sus beneficios para la localidad, votaron a favor del aeropuerto en 1972. « Los alcaldes se imaginaban lo que les decían : todo el mundo iba a tener trabajo, podríamos ir a Nueva York sin problema, se instalarían nuevos vecinos,... Y luego, salíamos del período de la post-guerra en que la gente tenía necesidad de soñar », recuerda con indulgencia Michel Tarin. « Acabábamos de conseguir el agua corriente en las casas, la gente no tenía aún refrigeradores... El aeropuerto era pues lo máximo. »

« Pero el problema eran los campesinos. Habíamos comprendido que el aeropuerto significaba nuestra muerte, y los creadores del proyecto no habían pensado que nos opondríamos. »

Campesinos en lucha contra el aeropuerto

En enero de 1974, el gobernador del Loira-Atlántico publicó un decreto transformando campos y casas en *Zona de Ordenación Diferida* (ZAD en francés). Entonces comienza a roer el terreno la Diputación, aplicando siempre que se da la ocasión su derecho preferente de compra. Movilizados por el movimiento *Campesinos-Obreros*, que surge de los *Campesinos en lucha*, los sindicalistas persiguen tres objetivos: colocar el derecho de explotación antes que el derecho a la propiedad, instalar a jóvenes campesinos, y el control y la gestión colectiva de las tierras. En Notre-Dame-des-Landes como en otros lugares, los campesinos resisten a las crecientes presiones de la urbanización, de la carrera hacia la productividad y el endeudamiento. Sobre la ZAD, la determinación de ocupar el terreno aporta sus frutos: la edad media es la más joven de toda la provincia y la organización colectiva se concreta, especialmente a través del establecimiento de varios *Grupos Agrícolas de Explotación en Común*. Una primera victoria.

De manera más coyuntural, se advierte una segunda victoria: desde 1974, las repercusiones del primer choque petrolero ponen a prueba la economía



nacional y hacen temblar los grandes proyectos de ordenación territorial. El decreto de la ZAD se renueva por siete años en 1981, pero con el segundo choque petrolero de 1979, la amenaza se aleja. « Para el segundo decreto de la ZAD, en 1988, ya nadie cree en este aeropuerto », recuerda Julian Durand, jubilado agrícola, antiguo *Campesino-Obrero* y militante de la *Confederación Campesina*. « En ese momento, deberíamos haber exigido a los alcaldes de los cinco municipios retirar su acuerdo, pero creíamos habernos liberado definitivamente de ese proyecto. »

Una década transcurre con tranquilidad, sin la amenaza del nuevo aeropuerto. Pero en el año 2000, el Primer ministro, Lionel Jospin, evoca de nuevo la necesidad de un tercer aeropuerto de envergadura internacional en Francia y, muy particularmente, de una infraestructura que permita unir París con Nueva York, pero sin que ésta estuviera en las proximidades de la capital. Jean-Marc Ayrault⁶ ve entonces la oportunidad que se le ofrece: es el momento de desterrar el proyecto de Notre-Dame-des-Landes y de conectar el Loira-Atlántico con el Nuevo Mundo.

2000 : reactivación del proyecto

No pasa mucho tiempo antes de que los habitantes de los municipios afectados reaccionen. Pero el mundo de los campesinos de los años '70 ha cambiado. Ya no se habla de campesinos-obreros sino de “explotadores agrícolas”; ya no se piensa en términos de convergencia de luchas, sino de “debate ciudadano”. No obstante, el rechazo de dejarse expulsar por un proyecto de aeropuerto permanece intacto. La *Adeca*, hasta entonces la única asociación opositora, resulta insuficiente: « Muchos campesinos se han jubilado sin ser remplazados y nuevos vecinos se han instalado », explica Julian Durand. « La primera asociación creada en 1972 sólo reagrupaba a los explotadores agrícolas, pero la lucha no podía hacerse solamente en torno al mundo agrícola, debía incluir también el debate ciudadano. Hemos fundado entonces la *Acipa*. » Preocupada por acoger a los recién llegados y emprender el diálogo, la *Acipa*, apoyada por otras asociaciones de oposición, solicita un debate público, que finalmente tiene lugar en el 2003.

6 NdT : Alcalde de Nantes desde 1989 hasta hoy en día

Con apoyo de expertos, cifras, gráficas y fascículos, la Comisión Nacional del Debate Público hizo aparición sobre el terreno. Los invitados: representantes de la Cámara de Comercio y de la Industria, de la Aviación Civil, de la Cámara de Agricultura, así como de la Diputación. A pesar de estos convidados claramente favorables –en realidad, motores del proyecto– una buena parte de los vecinxs y de las asociaciones pensó poder hacer remontar sus contraargumentos a la élite para inclinar la decisión. « Como todo el mundo por aquí, nosotros también participamos en el debate público para hacer oír nuestra oposición », cuenta Sylvie Thébault, ganadera instalada en Notre-Dame-des-Landes desde 1999. « Hice una contribución en nombre de mi sindicato – pertenezco a la *Confederación Campesina*, único sindicato agrícola que se pronunció en contra del aeropuerto. Pero después, sentimos que este debate no era más que una malísima jugada. Fue uno de los primeros debates públicos nacionales. Ahora uno se da cuenta que fue una verdadera mascarada. Es penoso hacer creer al ciudadano que tiene derecho a la palabra cuando todo está ya decidido. » En efecto, la CNDP sabe manejarse en temas de malas jugadas. Después de seis meses de consultas en toda la zona Oeste de Francia, donde no dejaron de manifestarse numerosas intervenciones hostiles al proyecto, la conclusión publicada fue inapelable: es necesario un aeropuerto en Notre-Dame-des-Landes.

Después del debate público de 2003, se abrió una fase de estudios que condujo a una encuesta pública, en otoño de 2006. Los alcaldes no cerrarían sus oficinas a los delegados como lo hizo años antes en de Plogoff, Jean-Marie Kerloch. Se dieron 35 permanencias por parte de la comisión ; 16.550 observaciones, cartas y peticiones recogidas, de las cuales dos tercios, claramente desfavorables. Pero indiferente a todas las señales y fiel a su función, la Comisión de debate emitió una conclusión favorable el 13 de abril de 2007, y el Consejo de Estado reconoció el carácter de utilidad pública del proyecto el 9 de febrero de 2008. El Consejo de Medio Ambiente, que había anunciado el congelamiento de toda nueva construcción aeroportuaria, confirmó la compatibilidad de la transferencia del aeropuerto de Nantes hacia Notre-Dames-des-Landes con los objetivos del desarrollo sostenible ya que éste estaría garantizado con el sello de *Alta Calidad Ambiental* !

La desaparición de 2 mil hectáreas de prados, el agotamiento de energías fósiles, la baja del 4% del tráfico del aeropuerto de Nantes el año pasado, nada de ello hizo enrojecer a los nuevos adalides del desarrollo sostenible. Interrogado por un periodista de Ouest-France sobre la pertinencia de construir nuevos aeropuertos cuando las reservas de petróleo se enrarecen, Philippe Ayoun, subdirector de estudios, estadísticas y prospectivas de la *Dirección General de la Aviación Civil* respondió: « No soy un especialista en petróleo, pero la *Agencia internacional de la energía* no ve una baja petrolera antes del 2040, gracias al desarrollo de nuevos yacimientos. Los precios aumentarán, lo cual obligará a las compañías a ahorrar y a recurrir más a los carburantes sustitutos, los de la segunda generación, fabricados a partir de la biomasa. Podrían representar al menos 10% del carburante utilizado. » ¿Se agota el petróleo? Los agro-carburantes están ahí para asegurar el futuro de los *low-cost* y otros desplazamientos de alta necesidad. Los defensores del proyecto no tienen ningún escrúpulo para condenar regiones enteras al monocultivo de agro carburantes.

Por su parte, Françoise Verchère, antigua alcaldesa de la comarca de Bouguenais [NdT : donde se encuentra el actual aeropuerto de Nantes] y militante del Frente de Izquierda, a quien la oposición al proyecto de Notre-Dame-des-Landes le costó su puesto en la Diputación, protesta : « La insistencia de los políticos en volver a sacar este proyecto viene de su encanto por el desarrollo. Es la idea de que el órgano crea la función: al crear una infraestructura resultara en desarrollo. Los políticos apuestan todavía por el modelo de crecimiento de los *Treinta Gloriosos*, sin tomar en cuenta la finitud del planeta, la finitud de las materias fósiles, en una época en la que no se pagan los recursos primarios a su costo real en cuanto materias no renovables, sin contar que se las estamos robando a los otros ! Están inmersos no sólo en el culto al progreso sino también en la idea de que siempre habrá una solución técnica para todo. ¿ Qué ya no hay keroseno ? ¡ Habrá agro-carburantes ! Es por ello que el capitalismo verde tiene bellos días por venir. Hay mucha gente que piensa que comprando yogurt ecológico y haciendo eco-carburantes, continuaremos a vivir bajo el modelo dominante de hoy, y que nos las arreglaremos. » En Notre-Dame-des-Landes, la ecología de fachada no engaña a nadie. No es que sean partidarios de una ecología radical (de hecho, en la ZAD, todos los agricultores funcionan en agricultura convencional, y uno sólo

en ecológica) pero se percibe la falsedad de un discurso que no hace más que adaptarse a los aires de moda.

Ampliar la resistencia

Con el golpe teatral del Consejo de Medio Ambiente, se viene abajo uno de los últimos amparos institucionales contra el proyecto. Frente a la urgencia de la situación, las asociaciones suben un escalón. Si la mayoría de los opositores al aeropuerto, a los cuales se viene a sumar desde hace poco un “*Colectivo de políticos que dudan de la pertinencia del proyecto*”, se preocupa por respetar la ley y no se arriesga demasiado, tiene el mérito de la tenacidad: presencia pacífica en las obras de perforación, reuniones regulares, fabricación de material de información, vigía delante de la Diputación, pic-nic estival para juntar a los distintos apoyos, etc. Por su parte, la Acipa, que cuenta entre sus miembros a algunos antiguos *Campesinos-Trabajadores*, se aleja de los métodos clásicos de protesta y lanza un llamado a ocupar las casas vacías. Pero justamente en los medios entre los que podría haber más respuesta, es dónde la Acipa es la menos influyente. « Las informaciones no circulaban bien en Nantes. Para nosotros, era sobretodo una lucha de vecinos que querían preservar su entorno y nada más », recuerda Yann, uno de los primeros que dieron el paso de instalarse en una de las casas vacías. « Hasta que empezamos



a escuchar algo en el *Huerto Colectivo* en Coëron. Oímos que había un llamado a ocupar las casas vacías, pero que no había candidatas. Vinimos al pic-nic del mes de julio, donde conocimos a gente cercana a la Acipa, que nos indicaron las casas vacías, y decidimos quedarnos. » Ya puede la información ir circulando, que los nuevos vecinos se hacen esperar.

Es con las obras de perforación que la resistencia al aeropuerto toma una nueva dimensión. Hasta entonces, los opositores eran casi todos vecinos afectados por el proyecto. Con las primeras perforaciones, a principios de 2009, la lucha crece con nuevos apoyos [NdT : sobre todo de gente urbana salida de otras luchas sociales]. Rodolphe es uno de ellos: « La forma en que se lleva a cabo este proyecto, sin tener en cuenta para nada a los primeros afectados, me dió ganas de meterme en esta lucha junto a los habitantes directamente afectados por este aeropuerto. También por todo lo que representa. No es sólo un aeropuerto lo que está en juego sino la política del capitalismo, con su forma de dividir a la gente en sus vidas, de encerrar todo lo social que puede crear la vida en el mundo rural para el beneficio de unos pocos...La palabra de la gente es despreciada, a pesar de los debates públicos y las protestas. Sin embargo, la gente es capaz de razonar, de decidir por su vida, de tener proyectos de futuro para sus territorios, y uno no puede decidir por ellos. »



En enero de 2009, más de un centenar de personas intentan impedir que se hagan los primeros sondeos. Frente a ellos, al menos tantos gendarmes y camiones del ejército protegiendo la máquina perforadora, cordones de policía en la carreteras para controlar a los automovilistas, y un helicóptero para sobrevolar toda la zona. Marie Jarnoux, vecina de Notre-Dame-des-Landes y miembro del colectivo *“Los habitantes que resisten”* nunca había visto tal despliegue de fuerza: « Mi casa forma parte de las afectadas por el proyecto. Nos hemos propuesto quedarnos, resistir lo más posible, pero por más que uno se oponga a este proyecto, es duro enfrentarse al ejército... » Otros, más dados a la acción directa, intentan interponerse físicamente: « No nos podemos contentar con una presencia simbólica », protesta una nueva habitante de la ZAD. « Dejar que las perforaciones se hagan, es dejar que el proyecto de aeropuerto se concrete ! No hay que esperar a que echen el primer hormigón para oponerse. » En abril de 2009, convencidos de la necesidad de actuar, un campesino y un manifestante son detenidos por « robo de tierra », « daños en material » y « rechazo a proporcionar su ADN ». Frente a la represión, habría podido crecer la distancia entre los partidarios de las diferentes estrategias, pero las asociaciones apoyaron entonces a los inculpados y se hicieron cargo de los gastos de la justicia.

Tratando de ampliar aun más la movilización, se organiza una *“Semana de resistencias”* en agosto de 2009, en el municipio de Notre-Dame-des-Landes. En paralelo, tiene lugar la primer *Acampada de Acción Climática* en Francia. Una semana de discusión, de autogestión y de acciones que desembocaron en un llamado a ocupar las tierras y las casas. El llamado encontró eco, dando lugar a la ocupación de varias casas deshabitadas desde que la Diputación consiguiera el derecho preferente de compra. Cachos de terreno empiezan a ser desbrozados, y los huertos prosperan por aquí y por allá. [...]



Un relato de los últimos años

Algunos elementos de la historia reciente de la lucha vista por habitantes de la ZAD, el territorio que los encargados de la ordenación del territorio dedican a su proyecto de aeropuerto : un texto de noviembre de 2010, seguido de un pequeño relato del año que acaba de pasar.

Algunos fragmentos de historia

Algunos habitantes de la ZAD - noviembre de 2010

En 2007 una casa corre el riesgo de ser destruída, las asociaciones buscan gente que viva en ella y hay un grupo de personas que se instala. *Le Rosier* (El Rosal) es la primera vivienda ocupada. El ayuntamiento de Vigneux, que es entonces el gestor, duda al principio pero finalmente rechaza hacer un contrato de arrendamiento, las asociaciones abandonan la partida y lxs habitantes se quedan en condición de okupas.

Primavera 2009 : las primeras perforaciones geotécnicas comienzan con el objetivo de analizar el suelo de la futura carretera de acceso al aeropuerto. Aquellos que se oponen están decididos a no dejar escapar las muestras de tierra. Hay también unos cuantos policías y, vistas las dificultades, pedirán refuerzos rápidamente. Cuando dichos refuerzos aparecen en el horizonte, las personas recuperan la tierra por la fuerza en medio de una melée digna de un partido de rugby ; se termina por deteriorar el camión y se devuelve la tierra a su sitio, a la misma tierra. Dos personas son detenidas y serán juzgadas por «robo de tierra» y rechazo de proporcionar su ADN a la policía*. Las perforaciones continúan a partir de este momento bajo vigilancia de un centenar de militares ; la zona se militariza durante varios meses. Los oponentes al proyecto se empeñan en mostrar su desacuerdo cada mañana delante de la policía. Otros, un día, deciden ocupar los locales en los que guardan las máquinas en plan familiar : juegos, pic-nic en el césped... y visita

* NdT: Se ha vuelto común en Francia que la policía intente coger muestras de ADN a las personas arrestadas; rechazarlo es un delito pero también una práctica cada vez más común (aunque todavía sólo dentro de esferas militantes).

de cobertizos donde hay almacenadas varias decenas de sacos de tierra que son inmediatamente destruidos.

Paralelamente se preparan grandes concentraciones para el verano con la intención de ampliar una movilización que hasta ese momento había sido bastante local. Efectivamente, en agosto cientos de personas se acercan a la zona para una *Acampada de Acción-Clima* (basada en la autogestión y centrada en las acciones directas vinculadas a las problemáticas del cambio climático) y/o para la *Semana de Resistencias* con conciertos y conferencias con las asociaciones, órganos y partidos. A lo largo de la semana, cuando los habitantes del *Rosier* vienen a hablar de su situación, algunas personas de la zona lanzan un llamamiento a ocupar tierras baldías y casas vacías. Las discusiones alrededor de este llamamiento continúan cada día y al final de la acampada un equipo decide quedarse : una semana más tarde se abre una nueva casa, *La Gaité* (La Alegría).

En septiembre las perforaciones se reanudan : el primer día un grupo de personas logran bloquear la taladradora encadenándose a las rejas de la nave a la espera de negociaciones. Mientras tanto la policía y otras máquinas se ponen en marcha y un helicóptero vuela por encima de la zona. Algunos de los oponentes siguen por allí pero no conseguirán impedir gran cosa aquel otoño.

En octubre el terreno de al lado de una casa alquilada desde hace 10 años, *les Planchettes* (las Tablillas), comienza lentamente a ser okupado : hay un primer taller colectivo para construir la *Cabaña de Resistencias*, que acabará siendo nuestro lugar de información y de reuniones, seguido de otro para hacer una cabaña como vivienda. Okupamos otros dos lugares a lo largo del mes siguiente : una casa y un terreno. El invierno está marcado por talleres regulares : nuevas construcciones, renovación del estado de la casa para los habitantes de *Planchettes* que viven en un verdadero cuchitril. Porque con los contratos de alquiler precarios que quedan en la zona, el mantenimiento de las casas corre a cargo de los inquilinos y éstos no tenían ni la pasta ni la capacidad física de hacer las obras. Ellos querían irse de la casa y esperaban de la Diputación un realojo correcto, que no llega. Entonces, los talleres continúan para arreglar el tejado, las ventanas, deshollinar, pintar, restablecer el agua caliente, hacer leña,... Estas personas no serán realojadas hasta mayo.

Precisamente mayo, el gran mes de las okupaciones : se toman seis nuevos lugares, casas y también terrenos ocupados con caravanas y una yurta. La casita de *Le Tertre* (El Cerro) es sabotada por el propietario, la Dirección General de la Aviación Civil : techo agujereado, marco de la puerta y de las ventanas retirados... En un día vuelve a su estado de habitabilidad. Una vez que los antiguos habitantes se han ido de la casa, *les Planchettes* se transforma en lugar de acogida, con una cocina, un dormitorio común, una tienda gratis. También es aquí donde montamos nuestro “supermercado” : el sitio donde dejamos todos los recicles de comida, los excedentes de los huertos, los regalos, para que cada cual venga a servirse.

Las okupaciones empiezan de manera bastante serena : no tenemos noticias ni de la policía ni de los propietarios. Lxs vecinxs reciben bien nuestra llegada : nos invitan a unos vinos en sus casas, charlamos,...

Pasamos el tiempo a construir un pueblo autogestionado extenso, como si nada debiese perturbar nuestra tranquilidad. Además de los talleres, ahora son los huertos que ocupan nuestra energía: cada casa tiene su propia huerta y nos lanzamos en un cultivo colectivo de patatas. Como somos cada vez más numerosxs, se vuelve necesario cordinarnos : transmitir las noticias, encontrar informaciones, echarnos una mano, compartir proyectos, materiales, etc.. Intentamos organizarnos mejor, pero no es nada fácil...

Los topógrafos empiezan a pasar por la zona para tomar sus medidas, así que nosotrxs nos pasamos por su oficina a decirles todo aquello que pensamos. Al principio del verano dos nuevas casas serán okupadas. Sin embargo el 15 de julio, malas noticias, un funcionario de la justicia pasa por 5 de las viviendas y requiere que nos vayamos en dos semanas bajo pena de lanzar el procedimiento de desalojo. Hay que decir que todo estaba tan tranquilo que ésta era la última cosa que nos esperábamos. Es un momento de gran agitación sobre la ZAD : entre reuniones de urgencia, discusiones y rediscusiones con decenas de preguntas, okupamos la Diputación (propietaria de 5 lugares) y lanzamos una *Asamblea General* en el pueblo de Notre-Dame-des-Landes. La asamblea reúne a 80 personas de los pueblos, de Nantes y de campiñas más alejadas. Es una verdadera leonera, como debe ser una primera asamblea ; de aquí viene la idea de organizarse en comités locales y también de volver a

verse todxs juntxs. Así que nos vemos cada dos semanas en *Les Planchettes*, y cuando no es una asamblea, es una fiestecilla.

El funcionario vuelve a principios de agosto a pedir los nombres de los okupas de los 5 lugares afectados y después... no más noticias (¡ buenas noticias !). Del lado de los promotores del proyecto, todo avanza rápidamente : anuncian que el financiamiento del proyecto está anclado (algo que mucha gente de la zona daba por imposible) así como la elección del constructor : es *Vinci* quien se lleva el gran lote.

En agosto el ambiente sigue febril en la ZAD. Una masa crítica en bici llega hasta la ciudad para dar una visita a nuestros enemigos. Se okupa un bosquecillo. Como los desalojos empiezan a pesar sobre nuestras cabezas, construimos una torre encima de un tejado y cabañas en lo alto de los árboles.

El otoño ve de nuevo llegar nuevas personas y nuevos proyectos : otra cabaña ve la luz sobre un prado abandonado, se abre una casa para vivir pero también para hacer comidas populares e instalar una gran biblioteca, se abre una antigua granja para hacer un albergue (¡ gratuito !) con la idea de poder acoger grupos o colectivos que quieran echar un ojo a esta lucha o que necesiten un espacio para hacer reuniones, encuentros, para trabajar o cualquier otra cosa.

Noviembre : las máquinas perforadoras vuelven a oscultar la capa freática del tramo de la carretera de acceso al aeropuerto. Pero esta vez lo intentan de manera bien discreta ; llevan herramientas pequeñas y sus fechas de trabajo no son muy precisas, hay que decir que no es fácil dar con ellos en una zona de prados y bosques de 10 km de largo. Una ronda matinal encuentra por fin a 2 vigilantes acompañados de una desbrozadora que limpian un terreno. Se lanza la alerta y 30 personas, evitando policías y vigilantes por la maleza, paran el tractor y hacen lo que está en sus manos para que no comience a trabajar demasiado rápido. La alegre banda se escabulle antes de que la policía llegue. Los días siguientes la máquina es más fácil de situar ya que va acompañada de una decena de gendarmes cuyos uniformes caquis no les ayuda a camuflarse, pero esto hace que sea más difícil de parar, como podrían contarnos las 15 personas que acabaron en comisaría...

Dos días más tarde comienza una *consulta pública* a propósito de la reordenación parcelaria de las tierras afectadas por el futuro aeropuerto y su

carretera de acceso. Nos damos cita temprano por la mañana con las asociaciones que se oponen al proyecto : 80 personas se encuentran delante del ayuntamiento (donde las cerraduras han sido obstruidas previamente) y consiguen echar a la policía y los funcionarios ; éstos acabarán yéndose en grúa al encontrar sus neumáticos desinchados. Como las obras continúan este día sobre la ZAD, vamos al terreno, de nuevo los policías retroceden y los topógrafos salen pitando. Tras estas perturbaciones, los efectivos de la policía se refuerzan de nuevo ; las personas encaramadas a los árboles y a trípodes gigantes en las entradas del prado en el que suponemos que van a currar, no lograrán impedir las obras aquel día. Los días siguientes el despliegue policial para la consulta pública en Notre-Dame-des-Landes es impresionante: 10 camiones de antidisturbios, además de autobuses de militares, furgones caquis y los gendarmes locales. Un cententar de personas se reúnen en frente del ayuntamiento, comparten café y sopa, gritan su rabia, salen de manifestación por el pueblo y esnifan gas lacrimógeno, ya que los de en frente no dudan en utilizar sus sprays. La encuesta pública no llega a terminarse en las fechas previstas, y la continuación no se anuncia menos caqui ! [...] ; **Continuará !**



Últimas noticias

Un/a habitante de la ZAD - noviembre de 2011

Sábado 27 de noviembre de 2010, punto fuerte de la movilización contra las consultas públicas: más de 500 manifestantes en Notre-Dame-des-Landes, e incluso algunas barricadas. Unos días más tarde florecen por muchos rincones de Bretaña acciones contra Vinci en solidaridad con lxs habitantes en lucha de Notre-Dame-des-Landes, reivindicadas por un grupo de independentistas bretones.

Durante este tiempo, dos equipos van a recorrer las carreteras cubiertas de hielo para hablar de este combate anti-aeropuerto, de su metrópoli y de sus daños. Estas giras les llevan desde Reims a Marsella, pasando por Montreuil, Lausanne (Suiza), Lille, París, Gante (Bélgica), Pirineos, Burdeos, Toulouse, montañas de les Cévennes, Saint-Etienne... Unos veinte destinos en total: centros sociales okupados, centros culturales, cooperativas agrícolas o bares que acogen proyecciones de cortometrajes, presentaciones de la lucha y debates.

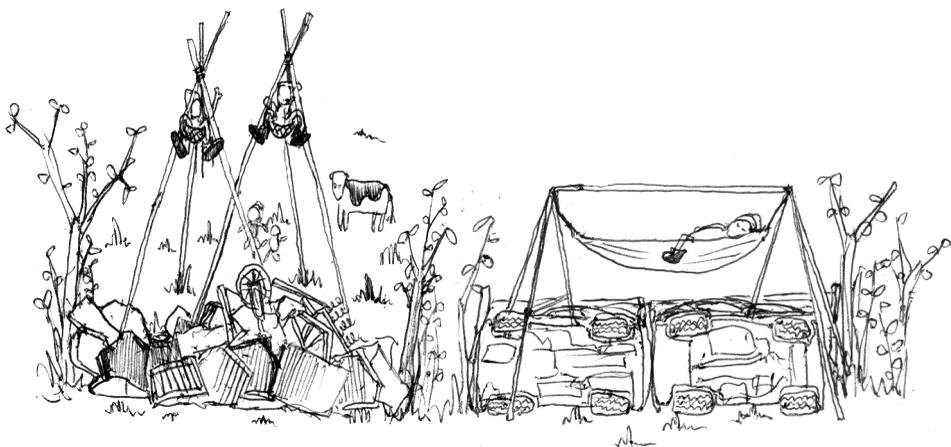
En la ZAD, comienzan nuevas perforaciones. Nos encontramos más bien impotentes ante la dificultad de descubrir el lugar exacto cada mañana y dada la cantidad de gendarmes desplegados. Se hacen algunas concentraciones, para al menos hacerles correr un poco. La primavera es también la vuelta de *Biotope* sobre el terreno. Biotope realiza peritajes medioambientales previos a la construcción de nuevas infraestructuras con el fin de « limitar sus efectos ecológicos nefastos ». Traducción: dar el aval verde al proyecto sin cuestionarlo. Comienza entonces la temporada en la que prácticamente cada día alguien-es se encuentra con Biotope sobre algún prado, entonces se intentan diferentes tácticas: discutir con los empleados, echarles cuando somos un poco más numerosos, visita festiva en las oficinas con distribución de folletos y recuperación (+publicación) de documentos internos... Se han visto coches marchar decorados con pintadas, o con las ruedas pinchadas remolcados por la grúa. Los biólogos terminan por no venir a no ser que estén acompañados de gendarmes, y un documento interno revela que las

condiciones de trabajo son « cronófagas » (vamos, que les hace perder mucho tiempo...). ¡ Contentxs de saber que les molestamos !

En la primavera del 2011 se organiza una *semana de intercambio de saberes* en la ZAD : talleres para trepar a los árboles, auto-construcción de cabañas, plantas silvestres, mecánica de bicicletas, radio, auto-defensa, simulacro de interrogatorios, proyecciones de documentales sobre otras luchas,... La semana desemboca en una serie de nuevas okupaciones.

A propósito de okupación, el 7 de mayo se organiza una gran manifa-okupación con la red *Reclaim The Fields*. Por primera vez en la ZAD se abre un terreno tras una mani multitudinaria. 800 personas con horcas, cizallas y hoces en la mano, de horizontes distintos, algunos tractores y mucha motivación para desbrozar el terreno que acogerá la granja colectiva *Le Sabot* (El Zueco). A estas alturas nos cuesta contar, pero vamos por unos 20 lugares okupados.

A principios de junio, nuevas perforaciones. Esta vez es en la parcela de un campesino que resiste y nos avisa con tiempo. Se hace un llamamiento para ocupar el terreno, se montan barricadas en todas las entradas al terreno, piquetes con fuego, sentadas, troncos a través de la carretera, trípodes, rebaño de vacas, cow-girl a caballo... un bello momento. Varios centenares de gendarmes y otros militares terminan por desalojar a todo el mundo a fuerza de un bombardeo constante de gases lacrimógenos, y entran en el terreno



destrozando setos y árboles en su camino con una excavadora. Pero nos alegramos al oír que la empresa *Fondasol* se retira del proyecto del aeropuerto después de haber sido el blanco de acciones de sabotaje. Algunos días más tarde, se okupan unas obras de Vinci en el centro-ciudad de Nantes.

En verano, la coordinación de las asociaciones organiza 3 días de resistencia contra el aeropuerto: varios millares de personas, debates, conciertos, políticos... Entre tanto, Nicolas Hulot [NdT: ex-presentador de tele, ahora políticarro verde] recibe un cubo de compost en la cabeza. También se instala en la ZAD un campamento en respuesta al llamamiento a « la convergencia de luchas anticapitalistas entre el G8 y el G20 ». Entre otras acciones: masa crítica en bici hasta Nantes ; gran manifestación en el aeropuerto actual de Nantes (ocupación festiva que termina en enfrentamientos con la policía dentro del aeropuerto) ; el fin de semana de mediados de agosto peajes gratuitos⁷ en Montpellier y en Vendée, e intento en el sur de Nantes que fracasó porque la policía se lo esperaba ; algunas nuevas okupaciones en la ZAD,...

Por otro lado, los funcionarios vuelven a pasar por la ZAD para lanzar los procedimientos de desalojo sobre todas las casas (excluyendo las auto-construcciones, caravanas, etc.). De nuevo, entramos en un periodo de alerta y agitación aún mayor. Concentraciones durante los juicios para los desalojos ante el Tribunal, blindado de policía. Acción de okupación de árboles en Nantes que se hace deslojar *manu militari* por las fuerzas especiales. Y finalmente caen las sentencias : desalojo dictado para algunos lugares en enero del 2011 y para otros en la primavera del 2012 (si el gobernador civil respeta la “tregua invernal” mencionada explícitamente en la sentencia). Tres de las casas tienen un año por delante y deberían estar tranquilas hasta diciembre del 2012.

Se multiplican las acciones de solidaridad : en la oficina de Biotope cerca de Montpellier ; en las de Vinci cerca de Nantes, de Burdeos, en Suiza y en el País Vasco norte ; en la sede del Partido Socialista en Nantes, en Vendée y en

7 NdT: Modo de acción practicado en Francia por los sindicatos en momentos de lucha social, que consiste en levantar las barreras de peaje y recaudar lo que dé la gente. Dado que $\frac{3}{4}$ partes de las autopistas en Francia pertenecen a Vinci, la lucha contra el aeropuerto ha recuperado este modo de acción muy regularmente.

Toulouse ; contra la remodelación de la ciudad en Poitiers ; y seguramente otras más...

En otoño, nuevas encuestas públicas (se habían olvidado de algunas parcelas en las investigaciones del año pasado) para poder construir las carreteras de acceso al aeropuerto ; así que se retoman de nuevo las concentraciones. *Marcha tractor-bici* de Notre-Dame a París, organizada por la coordinación de las asociaciones, con 4.000 manifestantes a la llegada a París.

Algunas perforaciones sorpresa también. Pero sobre todo comienzo de excavaciones arqueológicas sobre el tramo de la autovía prevista. « Estudios preliminares », dicen, pero concretamente es el inicio de los saqueos de parcelas y se vuelve normal el hecho de cruzar cada día excavadoras destrozándolo todo, protegidas por montones de coches y camiones de gendarmes y otros militares. Esto puede deberse a que no se sienten del todo en territorio conquistado...





¿ Viva la metrópoli del « Gran Oeste »?

Nantes Necrópolis n° 1 – Primavera del 2011

Un artículo escrito por el comité de Nantes contra el nuevo aeropuerto, que « se reúne regularmente para reflexionar y organizarse contra los proyectos urbanísticos que reflejan las nuevas formas de capitalismo actual ». Concretamente, « la cuestión del aeropuerto está intimamente relacionada con la forma en la que sus promotores planean la ciudad y la remodelación -supuestamente concertada- de los barrios, que son, quieran que no, nuestros espacios vitales. » Se trata, pues, de comprender los problemas relativos a la metrópoli que se esconden detrás del proyecto de aeropuerto.

Al indagar sobre el proyecto de metrópoli de Nantes, nos encontramos con un tópico a lo largo y ancho de todas las publicaciones y de todos los discursos de los políticos locales : este proyecto no es más que la prolongación natural, necesaria y bienvenida de la aglomeración nantesa. Se acabó Nantes la bella durmiente de los años '70 y '80, aquí tenemos la metrópoli moderna, dinámica y sostenible. Natural, ya que todo tiene vocación de crecer ; necesaria, por la competencia característica del contexto económico mundial ; y bienvenida, ya que es evidente que el desarrollo de una ciudad produce mayor bienestar, riqueza de intercambios y modernidad. Como este tipo de tópico tiene el fin de impedir la reflexión, la idea aquí es de alejarse de él y procurar poner en duda una serie de cuestiones políticas, económicas y sociales subyacentes a este proyecto político de metrópoli del « Gran Oeste », que intentan imponernos ametrallándonos con sus campañas de comunicación.

Metrópoli y capitalismo mundializado

Para definir lo que es una metrópoli, podemos partir de la definición dominante que abunda en las publicaciones locales institucionales. En un artículo publicado en la primavera de 2010 en el diario *Nantes Métropole*¹ y que trata de su dimensión internacional, la metrópoli nantesa está representada al centro de una serie de flujos que convergen y que parten de ahí : flujos de mercancías con las empresas de alta tecnología que exportan al mundo entero, flujos intelectuales (acogida y capacitación de investigadores y estudiantes), flujos de

competencias técnicas (pequeñas y medianas empresas a la punta en biotecnología, ingeniería civil, aeronáutica, etc.), o también flujos culturales y sociales (empresas culturales, flujos de turistas y de artistas...).

Aquel artículo recupera una metáfora del espacio urbano muy difundida : « el Hub ». Este término técnico que viene tanto del universo de los aeropuertos como del mundo de las redes informáticas, se define como un tipo de concentrador, de nodo por el que van a circular, converger y volver a salir los diferentes flujos en circulación. Si algunas-os aún pensaban que la ciudad es el espacio donde viven y se alojan, un lugar de trabajo y de intercambios, o incluso de cultura, pues deberían revisar su imagen : la metrópoli se presenta hoy en día bajo la luz de un tipo de nodo a través del cual circulan diferentes flujos.

La presentación de la metrópoli como un « hub » adopta la función embaucadora propia a las metáforas técnicas, es decir presentar la realidad bajo una imagen neutra, escondiendo generalmente los problemas sociales y políticos. Tras esta retórica técnica, en realidad se esconde el contexto preciso



en el que surgen esas metrópolis : la transformación de la economía capitalista que, a través de la ofensiva neoliberal, se ha mundializado. Es entonces bajo esa perspectiva que hay que ubicar el análisis de la metrópoli, si queremos entender realmente de qué se trata.

Con la liberalización de los intercambios, que pone en competencia entre ellos a los trabajadores de todo el planeta sobre la base del menos pagado, las economías nacionales han dejado su sitio a una economía mundializada. El capitalismo industrial nacido en el siglo XIX se había estructurado dentro de espacios y mercados antes que todo nacionales, cuyos Estados intentaban controlar y organizar los flujos (mercancías y mano de obra). Ahora, los flujos del capitalismo mundializado dominan las antiguas fronteras nacionales e imponen su propia lógica a los Estados.

Sin embargo, la economía mundializada no es en absoluto sinónimo de mercado mundial unificado. Con la desregulación neoliberal, los flujos del capitalismo se organizan y estructuran hoy en día según un doble esquema : desde arriba en el seno de entidades económicas más grandes como la Europa estructurada y dominada por la lógica propia de los mercados ; y desde abajo alrededor de nuevas entidades territoriales con características económicas, sociales y culturales propias. Estas nuevas entidades que están más bien constituyéndose que realmente ya existentes, son precisamente las metrópolis.

¡ Mobilización general en favor de la metrópoli !

¿ Porque metrópoli y no ciudad, o ni siquiera aglomeración [*NdT : el término de “aglomeración” se refiere a las grandes ciudades junto con sus periferias*] ? Los contornos de la ciudad de ayer o incluso los de la aglomeración no son suficientes para las necesidades de la circulación de flujos económicos mundializados. Una vez más, la circulación de los flujos se ha impuesto a la lógica de centro/periferia que estructuraba las ciudades de ayer. Ahora son territorios mucho más grandes que hay que organizar para someterlos a las necesidades de la lógica del capitalismo mundializado. Porque de eso se trata cuando nos hablan de « construir la metrópoli del Gran Oeste » : construir, reorganizar y configurar un gran territorio y por consecuencia la vida de las y los que ahí viven, trabajan y consumen de manera a producir un tipo de interfaz capaz de atraer los flujos mundializados bajo sus diversas formas :

flujos de mercancías materiales e inmateriales por supuesto, pero también flujos de competencias técnicas, sociales, intelectuales o culturales, etc.

Evidentemente, y como a menudo, estas exigencias corresponden y satisfacen plenamente la vanidad y las ansias de poder de los representantes locales. Así lo afirma sin modestia el alcalde de Nantes que ya se cree el Gran Timonel de todo el « Gran Oeste »: « Razonamos a la escala de una metrópoli que resplandece sobre el oeste, y de un proyecto que concierne a dos regiones »², sin que las-os habitantes de la otra región implicada tengan nada que decir sobre esa voluntad de englobar su espacio de vida en las ambiciones políticas personales del alcalde.

Ya que la « atractividad de una ciudad se mide por el número de conexiones que establece con el resto del mundo »¹, como lo explica doctamente Karine Daniel, concejala en Nantes, allí se mezclan todas las dimensiones de la vida. Todas ellas se convierten en flujos que se pueden estructurar y explotar según una lógica capitalista : las dimensiones económicas por supuesto, pero también sociales, intelectuales, culturales e históricas. De este modo, la historia de Nantes se vuelve un importante recurso para atraer a los flujos de turistas (i.e. restauración del castillo, museificación del centro de la ciudad). Nos lo confirma la reciente fusión entre las estructuras culturales y turísticas de Nantes, bajo el mando de Jean Blaise, que afirma claramente su concepción de la cultura. Al igual que las capacidades técnicas y sociales de sus habitantes, la calidad de vida nantesa es valorada por el único hecho que va a favorecer la instalación de empresas de punta, cuyos dirigentes buscan un entorno de calidad. De hecho, como nos lo recuerda sin cesar el alcalde de Nantes : « la calidad de vida, un medio ambiente preservado, una actividad económica dinámica (...) y por supuesto servicios públicos eficaces »³ permiten desarrollar la atractividad de la metrópoli. Entonces, lejos de satisfacer cualquier bien común fuera del mercado, los servicios públicos son integrados ya en una misma lógica : ofrecer infraestructuras públicas a las empresas que podrían implantarse en la metrópoli nantesa. Idéntico destino para las actividades artísticas : el artista deja de tener la vocación de crear, y pasa únicamente a aumentar la atractividad de la Metrópoli para los empresarios y los turistas del mundo entero, ya que como lo afirma de nuevo Karine Daniel, « el resplandor de Nantes no depende sólo de las instituciones. Las empresas

exportadoras, la Universidad de Nantes, los artistas, todos llevan también nuestra imagen fuera de nuestras fronteras »¹.

Nos encontramos de nuevo con lo propio a la lógica de la economía capitalista : extender y constreñir cada vez más las dimensiones humanas para que funcionen bajo el reino del lucro y de la mercancía. Todo puede ser movilizadado para entrar dentro de una lógica económica de manera a mejorar la atraktividad de la metrópoli. Esa movilización total del conjunto de la vida urbana y de su esfera de influencia explica también el consenso acerca del proyecto de construcción de Metrópoli : derecha e izquierda ; pero también los Verdes, que prefieren los asientos confortables del Consejo Regional más que un verdadero compromiso en la lucha en contra del proyecto de aeropuerto ; la Cámara de Comercio y de Industria ; el Consejo General y el Regional ; todas y todos están plenamente implicados en la puesta en marcha de este proyecto metropolitano. Al punto que se vuelve difícil encontrar un o una responsable o político-a local que ponga en duda este proyecto de metrópoli.

Competencia entre metrópolis

Por supuesto, la lógica de extensión del capitalismo no es novedosa. Sólo que, bajo la cobertura de un desarrollo presentado no sólo como inevitable pero también bienvenido, el proyecto de metrópoli intensifica y desarrolla este dominio. Y la cuestión de esta movilización total es esencial, porque contrariamente a los discursos oficiales llenos de ideas de « cooperación y colaboración entre ciudades », de « articulación por redes » y « conexiones con las otras » ciudades, o « colaboración en proyectos comunes »¹, el surgir de las metrópolis adopta aquí también otra lógica del fundamento del capitalismo : la competencia exacerbada de todos contra todos.

Tras los discursos de fachada, se juega una guerra apenas escondida, en la cual cada ciudad debe extender su dominación sobre un amplio territorio y sobre las ciudades más pequeñas para asegurar su supervivencia. Asimismo, la prensa regional se complace evocando la nueva cooperación entre Nantes y la ciudad de Rennes, cuando en realidad es más bien una guerra sin perdón, en la cual Rennes no tiene muchas oportunidades de convertirse en otra cosa que un satélite más de Nantes, así como Angers, Saint-Nazaire o Cholet. Pero esa competencia feroz no empieza localmente : es aún más intensa y agresiva con

las otras metrópolis francesas, europeas o mundiales, como nos lo dicen tan fácilmente : « las ciudades del mundo, las metrópolis, las regiones están en competencia entre ellas a la escala mundial »⁴.

Construir una imagen de la metrópoli atractiva

En esa guerra entre metrópolis que apenas está empezando, cada una desarrolla estrategias para diferenciarse de las otras : « Hacen falta puntos fuertes, especificidades, una identidad económica, que den una buena visibilidad »⁴, nos dicen. Y es precisamente ésta la operación principal en la cual sobresale el equipo municipal y metropolitano : transformar la imagen de la ciudad de Nantes en una mercancía deseable. Tres ejes destacan bastante en esta estrategia de la metrópoli nantesa para diferenciarse de las otras y « mejorar su atraktividad »⁵ :

Nantes y la cultura

Es la más antigua. Ha pasado por el totalitarismo de la cultura municipal al servicio único de una operación de márketing, transformando Nantes en una « ciudad cultural ». Operación marcada puntualmente por una serie de eventos, desde el festival de los *Allumées*, pasando por la compañía *Royal de Luxe*, las *Jornadas Locas*, el *Elefante gigante* y las *Máquinas de la isla*, hasta la operación « *Estuario* » cuya finalidad consiste según Jean Blaise en « reunir obras de arte, exposiciones, eventos, para vender la imagen de la ciudad en el plano nacional »⁴. Nos podemos preguntar si la transformación de la actividad y de la creación cultural en márketing es un avance interesante desde el punto de vista de la emancipación humana. No importa, los discursos oficiales de la izquierda están aquí para tranquilizarnos, siguiendo afirmando sin rodeos que « defiende la cultura como herramienta para reforzar la cohesión social »¹. Basta creer que es el encanto que emana del elefante de Nantes que asegura por sí solo y por magia esa cohesión social atropellada por el contexto de competencia empedernida que nos construyen...

Nantes y la democracia participativa

Es la más vacía de sentido. Al final de los años '90, algunas corrientes altermundialistas de regreso de América del Sur habían hecho de ello un tema de discusión y de cambios prometedores : para mitigar las carencias de la democracia representativa cada vez mas vacía, se trataba de dar de nuevo la

posibilidad a las poblaciones locales de decidir por sí mismas sobre los aspectos de la acción municipal que le implicaba directamente (acondicionamiento del barrio, desechos, etc...) con una especie de delegación de poder local. La magia del ayuntamiento de Nantes es de retomar esas ideas a la moda neutralizando los aspectos más interesantes: la democracia participativa a la moda nantesa se reduce a debates participativos u otros consejos de concertación donde se recogen opiniones de la población con el objetivo de convencerla de que participa a una decisión que ya se tomó en otro lugar y como siempre por las mismas personas⁶; todo eso con el fin de dar de nuevo una legitimidad facticia a un sistema representativo que funciona cada vez peor. Evidentemente, no ha pasado mucho tiempo hasta que la gente de buena voluntad se cansa de este engaño. Pero no pasa nada, desde entonces se suceden toda una serie de «consejos de barrio», «diálogos ciudadanos», siendo lo importante ocupar el terreno y los artículos de una prensa local muy poco puntillosa sobre el tema..

Nantes y el desarrollo sostenible

Es sin duda la más indecente. «El desarrollo sostenible es el hilo conductor de todas nuestras políticas públicas»⁷, nos dice sin vergüenza Ronan Dantec,



miembro del partido verde y aval de desarrollo sostenible » de Nantes Métropole. Desde que la crisis ecológica se ha impuesto en el espacio político, sobre todo tras la estela de la cumbre de Copenhague, el desarrollo sostenible se ha vuelto el discurso obligatorio de la institución metropolitana. Muy práctico, permite ante todo despolitizar la crisis ecológica sometiendo a los individuos a las órdenes de la ecología, sin dejar de apoyar la lógica productivista del sistema en el cual está funcionando para « no perder el avión del desarrollo » según la propaganda del Consejo General⁸ o del Ayuntamiento de Nantes⁹. Así es cómo encontramos en el abanico de iniciativas de Nantes Métropole, un « Taller Climático » « que está pensado como herramienta para entender mejor los comportamientos individuales ante los retos climáticos »⁷, y que pretende « movilizar al conjunto de la población de la aglomeración » sobre esas cuestiones puramente individuales. Es poco probable que esos « talleres climáticos » se vuelquen de hecho sobre la pertinencia del proyecto de aeropuerto, calificado sin apuros de « Alta Calidad Medioambiental » y del cual, recordémoslo, Nantes Métropole es uno de los actores clave.

Se alcanza sin duda el apogeo con el premio a la « Capital verde 2013 » que Nantes se ha visto atribuido hace poco por su compromiso – según el jurado que una vez más no ha debido desplazarse hasta Notre-Dame-des-Landes – « de manera ejemplar en un desarrollo urbano respetuoso del medioambiente ». Aquí tampoco importan las incoherencias y la hipocresía de esa



política, lo único que cuenta es la construcción de la imagen atractiva de una «ecometrópolis», marca depositada por Nantes Métropole, seguramente con una intención de cooperación y colaboración entre las metrópolis...

Proyecto de aeropuerto y metrópoli, misma moneda...

«Una ciudad que cuenta, es una ciudad en el corazón de las redes»¹, nos dice siempre tan orgullosa Karine Daniel, vice-alcaldesa de Nantes, tomando de nuevo la metáfora de la red y del hub. Si la metrópoli tiene que estar «en el corazón de la red», necesita «puertos», como un ordenador conectado a Internet, y «puertos» multimodales con el fin de captar flujos diferentes: un puerto marítimo por supuesto, lo que explica la integración necesaria de la ciudad-puerto cercana de Saint-Nazaire en el proyecto de metrópoli nantesa, pero también un puerto ferroviario con la nueva estación internacional que nos prometen, también puertos carreteros con la nueva autovía entre Nantes y Rennes, y sobre todo un puerto aéreo internacional, que es el proyecto de aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes.

Como lo recalca uno de sus partidarios más fervorosos, se trata de «dotarse con la infraestructura que le permita relacionarse directa, rápida y regularmente con los otros cuatro hubs *continentales* [NdT: *es decir del territorio francés en Europa, sin contar las colonias aún existentes*] y, más allá a las otras grandes ciudades europeas y mundiales»¹⁰. No es de gran utilidad recordar aquí el fervor de los responsables locales frente a este proyecto de aeropuerto, ya que, según el mismo Patrick Mareschal, gran visionario del siglo XX y lúcido teórico del pico petrolífero, «en el siglo XXI, el transporte aéreo es el modo de transporte a la escala de nuestro mundo»¹⁰.

La preponderancia otorgada al aeropuerto previsto en el proyecto de construcción de la metrópoli nantesa no es un detalle. Efectivamente, este proyecto de aeropuerto y el de la construcción de la metrópoli están íntimamente ligados, al punto de que el uno es la condición para el otro. Es la construcción de este gigantesco y delirante aeropuerto que, según los discursos dominantes, dará a Nantes su estatuto de metrópoli internacional e instalará su dominación sobre todo el Gran Oeste. Esa posición estratégica del aeropuerto en la construcción de la metrópoli nantesa explica de hecho la ausencia de diálogo sobre el proyecto, así como el desprecio y la represión que recae sobre

las y los que se oponen. Sin embargo, el proyecto de Metrópoli nantesa es el reflejo del proyecto de aeropuerto : hormigonazo, endeudamiento, engaño medioambiental, mito del desarrollo infinito, relaciones sociales de explotación y desiguales... mercantilización del conjunto de las actividades humanas y del bien común para el único beneficio de las empresas multinacionales (como en Nantes : Vinci [NdT : *gentrificando barrios*], Veolia [NdT: *sacando el jugo al negocio de las basuras, ¡ ahora con chip !*], Decaux [*alquilando espacios publicitarios hasta en los aparcamientos de bicis urbanas*])... Sin hablar de la obcecación ante la crisis global (ecológica, social, financiera, económica...). La lucha en contra del proyecto de aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes y su represión nos cuentan de aquí en adelante esa historia menos deslumbrante que los desfiles del elefante o los proyectos de ecoviviendas.

Recordemos en conclusión esa evidencia que se olvida a veces : el proyecto de aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes es ante todo el proyecto de la metrópoli nantesa. Poner en duda el proyecto de aeropuerto implica de hecho poner en duda el de la « Metrópoli del Gran Oeste ». También es por eso que es de nuestra responsabilidad, como vecinos-as de Nantes y de su región, de implicarse y poner en cuestión al mismo tiempo este proyecto de aeropuerto y el de la metrópoli nantesa, para construir una ciudad más igualitaria y emancipadora... Incluso dentro de un paquete de regalo cultural o sostenible, es este proyecto político impuesto por la propaganda y la fuerza que hay que cuestionar y poner por fin a debate público.

1.3.7. Revista *Nantes Métropole* n° 27, p. 14-11-19 respectivement

2. Periódico *Ouest-France* del 27/07/08

4.5. Jean-Marc Ayrault en la revista de *Nantes Métropole* n° 27, p. 11-2 respectivement

6. « Impasse des Citoyens. Piège à consultatifs » *La Lettre à Lulu* n°47, diciembre de 2004, así como *La démocratie participative. Le cas nantais*, Mathias Le Galic, ediciones l'Harmattan

8. Revista de la Diputación : *Journal du Conseil Général de Loire-Atlantique*, noviembre de 2010, p. 14

9. *Nantes Passion*, enero de 2011, p. 30

10. Patrick Mareschal en *Place Publique* n° 21, p. 44

Campaña contra Vinci

stopvinci.noblogs.org

Vinci es la empresa que supuestamente va a construir el aeropuerto. No sería su primer contrato repugnante: esta transnacional es uno de los cómplices favoritos de los poderes públicos cuando se trata de imponer grandes proyectos de fomento y de ordenación territorial. Entonces hay gente que se organiza...

Pese a la crisis aparente, el capitalismo sigue en expansión, intentando conquistar cada vez más poder sobre nuestras vidas. Las astucias cotidianas, la mínima pizca de autonomía, el pequeño saber-hacer, la última práctica colectiva, son integradas al mercado o ilegalizadas. Se adapta a todos los contextos políticos y puede mostrarse ultraviolento y depredador, o consultativo y eco-responsable, según las necesidades, para mantener el rumbo del beneficio para unos pocos.

Entre los medios a su disposición, se encuentra en un buen lugar el control del espacio. El desarraigo de las poblaciones es, desde hace mucho tiempo, una manera de volverlas dependientes de la sociedad de consumo y someterlas al mercado de trabajo. Al mismo tiempo, el territorio que permite su subsistencia es reorientado y rentabilizado con una lógica mercantil. Cada espacio debe tener su propia orientación económica, del polígono industrial a la meseta de regadío, pasando por la región montañosa, espacio de ocio para los ricos y fuente de energía y madera. Cuando cada región se especializa, se impone un esquema global de transporte a gran velocidad. El cuadrículado de las vías de comunicación garantiza la coherencia del conjunto. Entonces pululan los grandes proyectos que unen sus polos económicos entre ellos : líneas de Muy Alta Tensión, Tren de Alta Velocidad, autopistas, circunvalaciones, metros,



tranvías, avenidas, túneles, aeropuertos, que alimentan o permiten otras grandes infraestructuras como centrales nucleares, presas hidráulicas, terminales petroleras, parques eólicos, zonas comerciales, grandes estadios y urbanización del campo.

Para tales realizaciones, se ha encontrado la fórmula: las colaboraciones público/privado, que permiten aliar la legitimidad democrática, el control del conjunto geográfico, el financiamiento público y las “fuerzas de orden” del Estado o de las Comunidades Autónomas, a los conocimientos técnicos, las redes y el realismo comercial y sin escrúpulos de los grandes grupos privados omnipotentes. Éstos proponen encargarse de los proyectos en su conjunto, desde la construcción a la gestión comercial. Empresas como Eiffage, Bouygues o Vinci [*NdT: los tres grupos que mantienen el oligopolio en el sector de la construcción en Francia*] comparten un pastel monumental y constantemente renovado. Los grandes proyectos faro son escaparates para su imagen de marca, la confianza de los accionistas y las ganancias bursátiles. Pero la multitud de sus intervenciones sobre el espacio (acondicionamientos urbanos, renovación de barrios, rotondas, zonas comerciales, cámaras de vigilancia...) es su negocio cotidiano. Bajo pretexto de progreso y de servicios prestados a la comunidad, estos socios van cada vez más lejos en la colonización de nuestras vidas. Todo está hecho para que nada se les escape y que cada gesto cotidiano sea rentable y controlable. ¡ Sin complejos, lo afirman alto y claro: «Eurovia acondiciona vuestro entorno»! [*NdT: Eurovia, empresa del grupo Vinci, especializada en las autopistas pero cada vez más presente en las ciudades.*]

El año 2000, Vinci se convierte en el « primer grupo mundial de fomento y contratos », después de haber sido vendido por Vivendi a accionistas. En 2009 participa en 240.000 obras en más de un centenar de países. Con un crecimiento de 5% en 2010, su volumen de negocios alcanza los 33.400 millones de euros y su cartera de pedidos aumenta en un 15%.

Es uno de los colaboradores favoritos de los poderes públicos pero también sabe ponerse al servicio del sector privado. El proyecto ITER de fusión nuclear se ha implantado a título de experimento internacional en la base de Cadarache (cerca de Marsella). Con Areva – su socio hasta en las minas de uranio en el

Níger, entre otros – y pese a las numerosas voces que se oponen a esta nueva absurdidad megalomaníaca, Vinci construye el desastre...

La Línea de Alta Velocidad “Sur Europa Atlántica” se enfrenta a una gran oposición en las regiones afectadas. Varios colectivos y asociaciones organizan manifestaciones multitudinarias para decir basta ya a los grandes proyectos destructivos y coordinar acciones en Europa.

En Notre-Dame-des-Landes (cerca de Nantes), desde hace 40 años, un proyecto de aeropuerto internacional se inscribe en la expansión de la metrópoli Nantes/Saint-Nazaire. Hoy en día, Vinci se ha acaparado de esta obra pionera: un aeropuerto con sello ecológico. El grupo y sus aliados públicos pretenden llevar a cabo sus obras, pero eso sí, con todo el respeto a las pautas democráticas: por ejemplo, una consulta popular cercada por una multitud de gendarmes y otros militares. Frente a esta hipocresía, los terrenos afectados por el proyecto han sido okupados y la lucha se intensifica.

La autopista que construye Vinci entre Moscú y San Petersburgo saquea, entre otros, el último bosque moscovita en Khimki. Con la corrupción hasta el cuello, este proyecto de expansión urbanística se impone a lxs habitantes y no hace más que avanzar al ritmo de las violencias policiales contra lxs que se oponen. El campamento de resistencia instalado en el bosque ha sido igualmente blanco de ataques por parte de milicias fascistas. Palizas, torturas, amenazas, condenas penales y asesinatos son algunos de los medios de represión que pone en práctica el capital con el fin de defender sus propios intereses bajo pretexto de obras públicas.

¿ Una campaña contra Vinci ?

Puesto que la máquina que nos domina es difusa y omnipresente, parece difícil imaginar cómo emanciparse. Una de las estrategias posibles es hacer convergir las fuerzas, focalizándose en uno de sus engranajes, para hacer tambalear el conjunto. En tanto que gran actor de este mundo, Vinci está por todos lados. Si algunos de sus tentáculos son visibles a través algunos proyectos, los otros obran en la sombra, apoyándose en la aceptación y el aislamiento de los individuos. Crear puentes de solidaridad entre las personas confrontadas a Vinci (empleadxs, poblaciones asfaltadas, desplazadas, irradiadas, militantes reprimidxs,...) podría permitir sobrepasar las problemáticas locales para

identificar a Vinci como un enemigo público y afinar estrategias concretas y a largo plazo.

Pósters, panfletos, pancartas, pintadas, debates, manifestaciones, proyecciones, acciones, peajes o aparcamientos gratuitos, bloqueos, okupaciones, sabotajes de obras... son todas ellas prácticas que pueden contribuir a invertir la balanza. Muchas acciones florecen ya contra Vinci, organicémonos localmente para intensificar esta campaña de manera determinada y a largo plazo.

Porque es sobre nuestra resignación que construyen su negocio, compartamos nuestra rabia para pasar a la ofensiva y reforzarnos.

Para compartir informaciones : stopvinci.noblogs.org

Algunas filiales del grupo Vinci en el Estado español



Vinci Energía :



Eurovia (carreteras) :



Vinci Park (aparcamientos) :



Por el acceso a la tierra, contra el asfaltazo

Otra problemática abarcada por la lucha contra el aeropuerto previsto en Notre-Dame: el acceso a la tierra y el mundo campesino. Algunas palabras al respecto, sacadas de un panfleto para la manifa-okupación del 7 de mayo de 2010, fruto del encuentro entre Reclaim the fields, red europea de campesinxs sin tierra y/o en lucha y okupas de la ZAD.

¡ Por el acceso a la tierra !

Son muchxs lxs campesinxs en potencia que querrían cultivar la tierra con unas pautas críticas frente a la industria agro-alimentaria, sinónimo de explotación económica mundializada, de destrucciones medioambientales, y de formateo gestor de la sociedad. Éstxs se enfrentan a una serie de obstáculos. Uno de los mayores problemas es la dificultad de acceso a tierras por culpa de la invasión del asfalto, del dominio de los agrocaciques, y de las políticas de expansión constante de las explotaciones agrícolas existentes.

Cada vez más gente y colectivos, particularmente en la ciudad, buscan modos para alimentarse con productos locales y bajo el principio de intercambios directos, o para producir parte de su alimentación. Este proceso también encuentra trabas por parte de las políticas agrícolas, las formas actuales de urbanización y el acaparamiento de las tierras.



Existe un amplio conjunto de tierras agrícolas en la ZAD. A pesar de las

iniciativas llevadas a cabo desde hace décadas para mantener su uso, algunas están abandonadas, otras van a ser expropiadas, y los contratos de arrendamiento actuales dejarán pronto de ser renovados por el avance de las obras. Todas las tierras serán perdidas si el proyecto de aeropuerto ve la luz.

Y algunas frases extraídas de un relato de la acción

El pasado 7 de mayo, casi un millar de personas de los alrededores de Nantes y de los cuatro rincones de Francia –y de más allá– se movilizan para okupar colectivamente una parcela y desbrozarla para permitir la instalación de un colectivo de hortelanas sobre estas tierras. Se trataba también de apoyar y visibilizar la dinámica de okupación de la zona afectada por el futuro aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes (la ZAD).

“Des oignons, pas du béton !” (rima para “¡ cebollas, y no asfalto !”)

El 7 de mayo, una manifestación de unas 800 personas y 5 tractores se dirigen hacia la ZAD, hasta llegar a la parcela que van a desbrozar. Horcas, hoces, podaderas, alabardas, guadañas, machetes... las herramientas son alzadas bien alto. « ¡ Parece que vamos a tomar la Bastilla ! », se embala sonriente uno de los antiguos de la zona. El ambiente es entusiasta y sonriente: el desfile sigue al ritmo de la batucada, de canciones y eslóganes hortelanos [NdT: que riman en francés] : « *des oignons, pas des avions* » (« cebollas sí, aviones no »), « *des scaroles, pas une métropole* » (« escarolas sí, metrópolis no »)... Al llegar a la parcela, un tractor abre el camino entre el macizo de zarzas y los desbrozadoras entran en escena. Se desbroza por todos lados, pocos dedos cortados para la energía desempeñada : después de una hora de trabajo, la hectárea ya está bien aclarada... Al mismo tiempo, se monta el bar y la logística para el resto del día. Mientras unas siguen desbrozando, otras se acercan a escuchar algunos discursos y palabras de apoyo: diversos grupos en lucha contra este aeropuerto, pero también colectivos de más lejos que luchan contra el desarrollismo (contra la línea de Muy Alta Tensión en Cataluña, o la extensión del aeropuerto de Heathrow en Londres) y testimonios de luchas pasadas y victoriosas muy cerca en Bretaña contra proyectos de centrales nucleares (en Carnet y Pellerin). Al final de la jornada, se ha terminado de desbrozar toda la parcela. Faltará aún por talar algunos árboles antes de trabajar la tierra, pero lo más gordo ya está hecho ! [...]

Purín en la necrópoli

Viernes 24 de septiembre de 2010, una alegre panda se fue a interrumpir la conferencia « taller urbano » en Nantes, dirigida a expertos en urbanismo.

El taller urbano : 3 días de visitas, canapés y conferencias. Al programa, aquella tarde :

- « pensar a gran escala »,
- « la cultura: acelerador de metrópoli »,
- « construir la eco-metrópolis » y
- « pasar de un proyecto de metrópoli a una metrópoli tierra de proyectos »...

Los invitados para animar todo esto, toda una serie de peces gordos locales : J.M. Ayrault (alcalde de Nantes), P. Maréchal (presidente de la Diputación), J. Batteux (alcalde de Rennes), la alcaldesa de Pellerin, el de Guérande...

Son interrumpidos por los gritos de « no al aeropuerto » y « ¡ no nos dejaremos acondicionar ! ». El suelo acaba rociado de purín, y un ramo de globos viene a pegar una alarma sonora al techo. Suerte para seguir con la charla...

El papel que andaba por ahí :

SALUDOS DESGRACIADOS

Hoy, nos presentamos a vosotros, políticos y urbanistas, sin compromisos, para enseñaros ¡ hasta qué punto vuestras políticas apestosas nos dan arcadas !

¿ POR QUÉ TRABAJAIS A GRAN ESCALA ?

Para seguir reforzando vuestro control sobre las vidas de la gente, y remitir a todos los anónimos a su pequeñez e impotencia. Vivimos en un sistema totalitario en el cual cada espacio de nuestras vidas debe ser gestionado por una administración que no existe más que para organizar la rentabilidad económica de nuestra existencia. Todo lo que se escapa a esta lógica puede ser aplastado por un nuevo decreto o las veleidades de un ingeniero obstinado por un nuevo proyecto.

Y OS SERVÍS DE LA CULTURA...

(con una C mayúscula, no la que nos pertenecería, sino el ensalzamiento de nuestra sociedad de clases), os servís de ella para contribuir a la ilusión de una diversidad creativa libre e individual, mientras que las metrópolis se han fundado en la aculturación masiva a un único modo de vida. Vuestra sociedad del espectáculo ha cohibido las comunidades. El auge industrial ha desarraigado nuestros seres, propenso a hacernos ansiar un mejor « nivel de vida ».

Y LA MORAL SE PINTA DE VERDE.

Nuestra sociedad industrial arruina la simple esperanza de respirar. Entonces saltáis sobre la ocasión para « responsabilizar » a las malas conciencias, ecoaislar a vuestros ciudadanos travistiendo el capitalismo. Un « aeropuerto de Alta Calidad Medioambiental », una « eco-metrópoli »... estos proyectos coinciden en asfaltar los espacios de formas de vida diversas y a deportar a sus poblaciones.

¡ BASTA DE COLONIZARNOS !

El imperialismo económico no deja a nadie tranquilo. El miedo conminado por la escuela y la televisión asienta su tiranía. En estos tiempos de crisis, la incesante urbanización no para de empobrecer nuestras vidas.

¡ Si queréis de verdad vivir en una tierra de proyectos, parar de imponer los vuestros !

Nosotros, si tenemos algo que decir... :

¡ FUERA ; NO OS DEJAREMOS ACONDICIONARNOS !



Para seguir indagando

Algunas pistas para profundizar o mantenerse al tanto de las novedades de esta lucha (en francés).

Revistas

Lèse Béton, revista de lxs okupas de la ZAD (territorio previsto para la construcción del futuro aeropuerto de Notre-Dame-des-Landes) distribuido localmente ;

Nantes Nécropole, revista del comité de Nantes contra el aeropuerto ;

Z, « Revista itinerante de investigación y crítica social » que dedica su n° 4 a la región nantesa con todo un capítulo sobre la lucha contra el proyecto de aeropuerto.

Libro

C'est quoi c'tarmac, Collectif SUDAV, editorial No Pasarán, París, 2011, 168 páginas, 10 euros.

Sitios web

zad.nadir.org, página de lxs okupas de la ZAD (; se buscan traductorxs !);

nantes.indymedia.org, página sobre las luchas en la región de Nantes, que funciona con publicación abierta ;

acipa.free.fr, página de la Asociación Ciudadana Intercomunal de las Poblaciones Afectadas por el Proyecto de Aeropuerto

¿PROGRESO?

De la ZAD de Nantes
a otras luchas anti-desarrollistas

CHARLA y DEBATE

A unos 20 km al norte de Nantes, un proyecto de aeropuerto internacional se enfrenta a una fuerte oposición, tanto localmente como a través de distintas redes. Algunos pretenden expandir la "metrópolis" a estos campos y bosques, mientras un centenar de personas ocupan los terrenos afectados que denominan la ZAD ("Zona a Defender"). La propaganda de "eco-desarrollo" pretende hacernos olvidar los intereses capitalistas y su control sobre nuestras vidas. Pero la resistencia contra proyectos destructores se intensifica en todo el mundo.

Gira de peña que lucha desde la ZAD (Francia)

