El color de los chalecos amarillos

AURÉLIEN DELPIROU :: 22/03/2019

Los primeros análisis del movimiento de los chalecos amarillos movilizan numerosas presunciones sociológicas

Jacquerie, revuelta de las periferias, revancha de proletarios... Sin embargo, este movimiento no refleja una Francia cortada en dos, sino una multiplicidad de interdependencias territoriales.

Durante casi seis semanas, entre noviembre y el final del año 2018, los chalecos amarillos han sido objeto de una cobertura mediática excepcional. Mientras las cadenas de información continua han retransmitido como en ningún otro movimiento social anterior y no sin placer- los principales episodios de la movilización (posición que se ha vuelto en su contra), algunas figuras mediáticas se han sucedido en los platós de televisión y radio para aportar elementos de análisis e interpretación. Este intento de debate público por un pequeño número de expertos designados o auto proclamados recuerda las modalidades de selección de los que intervienen en los medios, basados en las redes de interconexión y en la búsqueda de "buenos clientes" recurrentes (Van de Velde, 2012)

Naturalmente, cada uno ha tratado a los chalecos amarillos según sus propias teorías respecto al estado de la sociedad francesa. Algunas expresiones han florecido como jacquerie,-que identifica a las revueltas campesinas en la Francia del Antiguo Régimen- lanzada por Éric Zemmour desde el viernes 16, y después retomada por una parte de la prensa regional; o diagonal del vacío, tomada de los manuales escolares de los años 80 por Hervé Le Bras. Por su parte, Le Figaro, defendía a los nuevos chivos expiatorios, mientras que Christophe Guilluy se presentaba como profeta de la Francia periférica, tildada más abruptamente como La Francia de allá por Franz-Olivier Giesbert, y que Nicolas Baverez se refiriese a la revancha de los ciudadanos de base.

Más allá de su violencia simbólica y su condescendencia, esos análisis repetidos *ad nauseam urbi et orbi* expresan sin duda menos cosas sobre los chalecos amarillos que sobre las representaciones sociales y espaciales de sus autores. Su vulgarización no es fruto de un consenso científico, sino de una consagración mediático-política, al igual que la de los nuevos filósofos de los años 80 (Bourdieu, 1984)

También se necesitarán encuestas profundas y el reposo analítico para entender lo que se juega exactamente en ese movimiento; parece útil eliminar ya un cierto número de presunciones que saturan el debate público. Queremos explicitar aquí cuatro de ellas, formalizadas de manera sistemática en términos de oposición: entre ciudad y campo; entre centros urbanos y coronas periurbanas; entre burgueses bohemios (bobos) y clases populares; entre metrópolis privilegiadas y territorios olvidados por la actuación pública. En ausencia de marcos estables de lectura, distanciarse de estas caricaturas puede ser un primer paso para una comprensión mejor de los orígenes y problemas del enfrentamiento.

¿Ciudades (París) contra campo (Provincias)?

Como señala una nota de los servicios de información distribuido por la prensa, los iniciadores del movimiento de los chalecos amarillos son, en su mayoría, originarios de Île-de-France, más en concreto, de la aglomeración parisina; es decir, la parte más urbanizada de la región de la capital. Y con razón: los habitantes de Île-de-France, están al menos tan afectados como el resto de franceses por el alza de costes ligados al automóvil. Aunque emplean un poco menos su coche y realizan trayectos un poco más cortos, pasan de media 75 minutos diarios en su vehículos, contra 45 para los habitantes del espacio rural, En suma, el presupuesto-tiempo compensa ampliamente los menores costes vinculados a los desplazamientos, lo que permite explicar la génesis y el arraigo del enfrentamiento en la región parisina.

Más ampliamente, la mayoría de los investigadores consideran que la urbanización del territorio francés ya está terminada: 61,5 millones de personas; es decir, el 92% de la población, viven hoy bajo la influencia de la ciudad, según modos y estilos de vida urbanos. Aunque el ruralismo como soporte paisajístico, aspiración social y sistema de valores nunca ha desaparecido -incluso es objeto de revalorizaciones recientes- las grandes fracturas sociales y espaciales arraigan ahora en el seno del mundo urbano. En efecto, las grandes ciudades son a la vez los lugares privilegiados de concentración de riqueza y los puntos de fijación de la pobreza: en Francia, 2/3 de los hogares que viven por debajo del umbral de pobreza, habitan en las áreas densas de las grandes ciudades.

Por ello sería erróneo analizar los movimientos de los chalecos amarillos como una revuelta de las poblaciones rurales desfavorecidas contra la de ciudadanos afortunados. Al contrario, traduce la multiplicidad de las interdependencias territoriales y funcionales en el seno de amplios núcleos de vida en que se yuxtaponen ciudades, campos, urbanizaciones, núcleos rurales revitalizados o en dificultades, zonas de actividad, espacios naturales, centros comerciales, polos logísticos, etc. El automóvil es muy a menudo la condición necesaria de accesibilidad a esos diferentes espacios y a la diversidad de recursos que ofrecen. Precisamente es porque permite maximizar los programas de actividades y practicar una forma de "zapping territorial" (Ascher, 1997), por lo que se ha constituido en detonante de las reivindicaciones de los chalecos amarillos.

¿Centros urbanos contra coronas periurbanas?

Basándose en intervenciones mediáticas de algunas figuras carismáticas del movimiento, se han asimilado rápidamente los chalecos amarillos a los habitantes "relegados" de las coronas periurbanas de las aglomeraciones. De manera indiscutible, la dependencia del automóvil aumenta con la distancia al centro de la ciudad. La vida periurbana implica un alargamiento de los desplazamientos y un uso creciente de vehículos motorizados (Cailly, 2008). Esta situación no es fruto del azar ni de la fatalidad. Por un lado, la periurbanización fue muy estimulada en los 80 y 90; es decir, a partir de la descentralización del urbanismo, por alcaldes dedicados a desarrollar por todos los medios su municipio, aunque fuese dispersando las periferias, separando unas de otras, distribuyendo urbanizaciones, centros comerciales e incluso grandes servicios públicos (Merlin, 2009). Esta dispersión urbana, única en Europa por su amplitud, fue igualmente auspiciada por el Estado, mediante la multiplicación de dispositivos de acceso a la propiedad privada. También, antes que intentar torpemente recuperar el movimiento, los electos nacionales y locales deberían comenzar por

asumir su responsabilidad. Por otra parte, los mecanismos de instalación de las familias , y también de las empresas, en las coronas periurbanas y las franjas rurales de las aglomeraciones son múltiples y complejas: alejarse del centro de la ciudad siempre es el resultado entre opciones y limitaciones. De hecho, todas las encuestas recientes (por ejemplo Dodier, 2012; Girard, 2013; Lambert, 2013) señalan los diversos perfiles sociales y la fluidez de las trayectorias residenciales de los habitantes periurbanos, contradiciendo radicalmente los análisis en términos de "relegación" o de "sedentarización".

¡La Francia periurbana es un zoo! Es viva, activa, plural. Crea más empleos que los centros urbanos, incluyendo los sectores de alta calificación (Nessi et al., 2016). Acoge, a imagen de los representantes carismáticos de los chalecos amarillos, tanto a directores de empresas instaladas, como obreros que dejan las viviendas protegidas; pequeños comerciantes, atraídos por la baratura relativa de los precios inmobiliarios o de la vivienda, como empleados del sector público que se acercan a su lugar de trabajo; a jubilados en busca de un marco vital más cómodo, como a jóvenes empleados que necesitan una vivienda adaptada a su proyecto familiar (Riviere, 2012). A escala nacional, estos periurbanos disponen de una renta media anual más elevada (20.975 EUR) que la de los habitantes de los centros urbanos (19.887 EUR, Fuente INSEE)

El obstáculo es que a pesar de su vitalidad y diversidad, digamos de su "madurez" (Nessi et al., 2016), los espacios periurbanos siguen teniendo mala reputación, Desde los años 90, en respuesta a la exigencia política de sostenibilidad, se analizan casi exclusivamente con el prisma despreciativo del urbanita amenazado (Lévy, 2003); de la dependencia del automóvil consumidor de energía (Newman, Kenworthy, 1998); de la secesión socio-política (Charmes, 2011); de la insostenibilidad medioambiental (Desjardins y Mettetal. 2012), digamos de la fealdad arquitectónica y paisajística (recordemos la portada de Télérama en 2010 sobre "La France moche" (la Francia fea). Tales visiones catastrofistas y culpabilizantes han contribuido a a alimentar un sentimiento de cólera entre los electos y los habitantes de esos territorios, de los que los chalecos amarillos constituyen desde luego una de las expresiones.

¿Bobos (burgueses bohemios) contra prolos (proletarios)?

La dimensión social de los chalecos amarillos ha sido ampliamente marginada con el silencio por los medios de difusión. La recogida de testimonios y las primeras encuestas sobre el terreno tendían a mostrar que la mayoría de personas comprometidas activamente en la protesta, provenían de las clases medias y de fracciones consolidas de las clases populares: enfermeros, trabajadores sociales, maestros, personal administrativo de categoría B de los municipios, técnicos de la industria, artesanos, pequeños comerciantes, empleados de servicios comerciales o contables de empresas, etc. Esas profesiones llamadas intermedias, representan un cuarto del empleo, una cifra creciente. Sus ingresos y su poder de compra son más bien estables desde hace 20 años, aunque son muy sensibles a las políticas fiscales y a los efectos coyunturales, incluyendo las variaciones del precio del carburante, que, como sabemos, ha prendido la mecha del enfrentamiento, Pero no se trata más que de una chispa: la parte de los gastos ligados al automóvil, está estable desde 1990, al contrario por ejemplo, de los vinculados a la vivienda (en aumento constante, sobre todo en las grandes ciudades, muy en concreto en el centro de las mismas y para las familias menos

acomodadas); el carburante y sus impuestos solo implican un cuarto de esos gastos, una parte mucho menor que la ligada a los seguros y el mantenimiento: Así pues, la revuelta parece enraizada, de manera mucho más profunda, en el doble sentimiento de una fragilización generalizada del poder de compra y de una injusticia social en los esfuerzos fiscales exigidos a las familias por parte del gobierno.

Por otra parte, el 20% de los franceses no motorizados siguen estando al margen. Estos no se ciñen a los bobos de las metrópolis: en su mayor parte son familias jóvenes sin calificación y sin empleo, que no pueden asumir los costes derivados de la propiedad de un vehículo motorizado y por ello son por completo "cautivos" del transporte público (Rougé, 2005). Por tanto, lo que diferencia más a las clases populares entre sí, es el acceso a un empleo estable, para quienes el automóvil es una condición necesaria muy importante. Estas familias engloban a los destinatarios de medidas de ayuda a la movilidad desplegadas de urgencia por el gobierno. Pero todo indica, ¡que no se han sumado masivamente a las manifestaciones! Asimismo, tales anuncios podrían tener efectos contraproducentes en el movimiento de los chalecos amarillos, varios de sus representantes han señalado su rechazo a ser asimilados a los "asistidos" beneficiarios" de ayudas sociales del Estado. Además, ese discurso, ha sido recuperado por algunos personajes políticos nacionales, como Laurent Wauquiez: extraña posición la que consiste al mismo tiempo, en intentar la redistribución social a las familias más precarias como una forma de asistencia y exigir más redistribución espacial hacia las áreas más desfavorecidas. Como si estas existieran como tales, sin contar su población.

Francia privilegiada contra áreas abandonadas

Finalmente, varios comentaristas han analizado el movimiento de los chalecos amarillos como consecuencia de las políticas económicas de dos velocidades, que privilegiarían de forma sistemática a las áreas metropolitanas en detrimento del resto de Francia. De hecho, la concentración de los medios de ordenación del territorio en favor de las grandes ciudades fue una tendencia notable en los últimos veinte años. Éstas se han beneficiado de grandes proyectos de renovación urbana, tanto en los centros (estaciones, tranvías) como en los barrios con la política de la ciudad (renovación urbana) y las periferias cercanas (polos de competitividad). Pero esta evolución se produjo después de cinco decenios de las llamadas políticas de reequilibrio territorial destinadas a contener el desarrollo de la región parisina y a revitalizar mediante la descentralización el "desierto francés" (Gravier, 1947). Por otro lado, continúan llevándose a cabo actuaciones específicas a favor de los espacios rurales atendiendo a los hándicap estructurales que los penalizan en la competencia territorial. La acción pública se ha desplegado de forma incompleta y veleidosa, más bien "entre dos territorios" constituidos por ciudades pequeñas y medianas, y en menor medida, en las franjas de las aglomeraciones.

Tales territorios, sin embargo, no se hallan en una situación de abandono político y social: se benefician de una fuerte representatividad en el Parlamento (muy superior, por ejemplo, a la de las periferias de las grandes aglomeraciones); de estructuras de gestión y de proyectos, cuyas competencias han sido reforzadas por los recientes cambios legislativos; de numerosas iniciativas ciudadanas e incluso, a pesar de limitaciones crecientes, de palancas de financiación no despreciables (ayudas de la UE, contratos planificados, mecanismos de

reducciones fiscales). El auténtico escollo es que nunca son objeto de políticas ad hoc. Así, en la periurbanización, la actuación pública se orienta en los medios para luchar contra el proceso de suburbanización a riesgo de dejar de lado los espacios que se derivan de ella (Roux, Vanier, 2008). Las políticas de transporte proporcionan una ilustración clara de esta deriva: históricamente concebidas para mejorar la accesibilidad de los centros y descentralizar las periferias, son poco operativas para tener en cuenta los desplazamientos individuales en las periferias (Massot, 2010). Igualmente en las ciudades pequeñas y medianas, que están lejos de ser todas "perdedoras" en la mundialización ((Baudelle y Tallec, 2008), las soluciones aún son a menudo copia de las desplegadas en las metrópolis e inadaptadas a los contextos locales (Béhar, 2011) También, en vez de dar la batalla en el terreno de la victimización, el desafío está en crear las condiciones de formalización y despliegue de políticas innovadoras susceptibles de conciliar localmente opciones residenciales, limitaciones económicas y sobriedad ecológica.

Finalmente, difundiendo sociologismos simplistas o infundados en detrimento del análisis y la controversia argumentada, los autoproclamados especialistas en chalecos amarillos corren el riesgo de obviar los auténticos desafíos, o bien atizar las brasas del movimiento. Oponer, como hacen implícitamente esos comentadores, "automovilistas periurbanos" a "privilegiados de los centros"; "buenos pobres" con "malos pobres"; territorios "ganadores" a espacios "abandonados", permite quizás suministrar algunas claves de lectura tranquilizadora, y también, reducir el número de los que merecen ser ayudados. Pero esto, jamás ha solucionado sus problemas.

Referencias

. François Ascher, Métapolis ou l'avenir des villes, Odile Jacob, 1997.?

. Guy Baudelle et Josselin Tallec, « Les villes moyennes sont-elles les perdantes de la mondialisation ? », Pouvoirs locaux, n° 77, 2008, p. 89-94.?. Daniel Béhar, « Villes moyennes : bricolage stratégique et obligation d'innovation », Urbanisme, n° 378, 2011, p. 50-51.?

. Laurent Cailly, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », EspacesTemps.net, 2008?

. Antoine Bozio, Les classes moyennes sont-elles matraquées par l'impôt ??

. Pierre Bourdieu, 1984. « Le hit-parade des intellectuels français ou qui sera juge de la légitimité des juges ? ». Actes de la recherche en sciences sociales, vol. 52, n° 1, p. 95-100.?

. Éric Charmes, La ville émiettée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine, Puf, 2011.?

. Éric Charmes, La revanche des villages?

. Xavier Desjardins et Lucile Mettetal, « L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique », Flux n°89-90 (3), 2012, p. 46-57.

?. Rodolphe Dodier, Habiter les espaces périurbains, Presses Universitaires de Rennes, 2012.?

. Gabriel Dupuy, La dépendance automobile, Anthropos, 1999.?. Violaine Girard, « Sur la politisation des classes populaires périurbaines. Trajectoires de promotion, recompositions des appartenances sociales et distance(s) vis-à-vis de la gauche », Politix, n° 10, 2013, p. 183 215.?

. Jean-François Gravier, Paris et le désert français, Flammarion, 1947.?

. Anne Lambert, « Les métamorphoses du périurbain. Des "petits blancs" aux "immigrés" », Savoir/Agir, vol. 24, n°2, 2013, p. 53-60.?

. Jacques Lévy, « Périurbain, le choix n'est pas neutre », Pouvoirs locaux, n° 56, 2003 p. 3555.?

. Marie-Hélène Massot (dir.), Mobilités et modes de vie métropolitains, les intelligences du quotidien, L'OEil d'Or, 2010, p. 93-100.?. Pierre Merlin, L'exode urbain, La Documentation française, 2009.?

. Hélène Nessi, Florent Le Néchet et Laurent Terral, « Changement de regard sur le périurbain, quelles marges de manoeuvre en matière de durabilité ? », Géographie Économie Société, n° 18 (1), 2016, p. 15-33.?

. Peter Newman, Jeffrey Kenworthy, 1998. Sustainability and Cities : Overcoming Automobile Dependence, Washington D.C., Island Press.?

. Jean Rivière, « Trajectoires résidentielles et choix électoraux chez les couches moyennes périurbaines », Espaces et Sociétés, n° 148-149, 2013, p. 73-90.?

. Lionel Rougé, « Les "captifs" du périurbain. Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », in Guénola Capron, Hélène Guétat Bernard et Geneviève Cortès (dir.), Liens et lieux de la mobilité, Belin, 2005, p. 129-144.?

. Cécile Van de Velde, 2012, « Le sociologue et les médias », in Paugam, Serge. L'enquête sociologique, p. 403-420, Paris, PUF.

laviedesidees.fr. Traducción: Ramón Sánchez Tabarés para Sinpermiso. Extractado por La Haine.

---

https://www.lahaine.org/mundo.php/el-color-de-los-chalecos