

# El coche, los “chalecos amarillos” y el *Rassemblement National*

Hervé Le Bras

Demógrafo, historiador, director de investigación emérito del Institut National d'Études Démographiques (INED) y director de estudios de la École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS)\*  
E-mail: herve.le-bras@ehess.fr

Recibido: 4 de mayo de 2019  
Aceptado: 7 de junio de 2019

RESUMEN: El presente artículo contextualiza la génesis del movimiento de los “chalecos amarillos” en Francia desde una perspectiva sociológica, tomando en cuenta el contexto histórico en el que se produce, así como el papel clave que la demografía y el automóvil han jugado.

PALABRAS CLAVE: Francia; chalecos amarillos; demografía; automóvil; *Rassemblement national*.

## The car, the “yellow vests” and the *Rassemblement National*

ABSTRACT: This article contextualizes the genesis of the “yellow vest” movement in France from a sociological perspective, taking into account the historical context in which it takes place, as well as the key role that demography and the automobile have played.

KEYWORDS: France; yellow vests; demographics; automobile; *Rassemblement national*.

### 1. Introducción

¿Qué tienen en común el surgimiento del movimiento de los “chalecos amarillos” y el movimiento *Rassemblement National* (RN)? Podría ser ... ¡el coche! En

efecto, el movimiento del “chaleco amarillo”, tras la aparición de la RN, nos recuerda el papel de la movilidad física en los cambios de la sociabilidad y sus crisis. Además, los “chalecos amarillos”

\* Este artículo fue publicado originalmente en abril de 2019 en *Revue Études*. Agradecemos a François Euvé, su editor, permitirnos traducirlo y adaptarlo.

siguen significándolo simbólicamente, aparcando en las rotondas, destruyendo sistemáticamente los radares de carretera y, lo que es más sencillo, llevando este chaleco amarillo obligatorio en cualquier coche.

Al añadir un pequeño impuesto al combustible, el gobierno no pensó que desencadenaría el movimiento de los “chalecos amarillos”. A la subida provocada por el aumento del precio del petróleo hay que añadir el hecho de que estos pocos céntimos de euro deberían haber pasado casi desapercibidos. Con esta medida se trató de hacer un gesto ecológico que podría mitigar las malas noticias del aumento de las emisiones de carbono en Francia. Los sucesos posteriores han demostrado el alcance del error.

En primer lugar, el aumento de los impuestos se produjo tras una serie de medidas adoptadas a expensas del vehículo privado. En primer lugar, la reducción del límite máximo de velocidad en las carreteras a 80 km/h a partir del 1 de julio de 2018 provocó una violenta oposición en las zonas rurales. Una petición de cancelación había recogido casi un millón de firmas. Luego, la moratoria sobre los vehículos diésel y la consiguiente dificultad para revenderlos. Para colmo, las condiciones para el control reglamentario de los vehículos

debían reforzarse inicialmente antes del 1 de enero de 2019. Sin embargo, el costo de estos controles ha aumentado rápidamente en los últimos años, lo que se suma al ya elevado presupuesto que las personas gastan en sus automóviles. El impuesto ecológico fue la gota que colmó el vaso.

Aunque la ceguera del gobierno vino de una causa más profunda. Los responsables de la toma de decisiones y sus asesores consideraban que el automóvil no era más que una comodidad comparable a un frigorífico o un televisor. Dada su remuneración y los vehículos de la empresa que a menudo se les asignan, incluidos los conductores, no estaban en condiciones de comprender la importancia del automóvil para la gente. Como mucho, después de haber observado a veces el apego de los conductores a su vehículo y la irritabilidad que mostraban cuando lo tocaban, pensaron que se trataba de un reflejo psicológico. Sin embargo, para el conductor, el coche es una segunda piel. Cualquier golpe que reciba es considerado un ataque a su propio cuerpo. Algunos incluso comparan la situación con la del feto bañado en líquido amniótico, el coche causando la regresión a la etapa prenatal, convirtiéndose en un útero materno.

### 2. **Violación del pacto implícito entre el Estado y los automovilistas**

En realidad, para los franceses comunes, el coche representa tanto un coste considerable como un elemento esencial de su libertad. Un indicio importante de ello fue la geografía de los “chalecos amarillos” durante la primera y más masiva manifestación del 17 de noviembre de 2018. El Ministerio del Interior, al haber publicado ese día un rango (bastante amplio) del número de manifestantes por departamento, hace posible calcular la intensidad de la movilización dividiendo este número por la población del departamento en cuestión. A pesar de la incertidumbre de este tipo de datos, el mapa muestra diferencias muy grandes y, sobre todo, una estructura bien conocida por los geógrafos como la “diagonal del vacío”.

Los “chalecos amarillos” son, en efecto, los más frecuentes en una franja del territorio actual de las Ardenas, al sur del Cantal, en la que la población, ya de por sí escasa, sigue disminuyendo. Además, hay departamentos alpinos y pirenaicos, así como de la Bretaña central, que también están afectados por la desertificación. El único desacuerdo entre la presencia de “chalecos amarillos” y

la despoblación se refiere a la Alta Normandía y la Picardía occidental. No se pudo encontrar ninguna explicación convincente, es decir, válida en todos los casos, para esta excepción, que no invalida la observación general de la relación entre la propensión a convertirse en “chaleco amarillo” y la despoblación.

La consecuencia inevitable de la baja densidad y el declive de la población es la desaparición de los servicios públicos y privados. Las pequeñas gasolineras ya no están en uso, las maternidades y las clínicas están cerrando, al igual que las farmacias. Las tiendas locales están desapareciendo. Los médicos rurales no son reemplazados. La observación de campo es confirmada con gran precisión por las estadísticas. El INSEE ha elaborado un mapa detallado de los tiempos medios de desplazamiento en coche necesarios para llegar a una “cesta” de servicios, incluidos los que se acaban de mencionar y otros como la recogida, el correo, el juzgado de primera instancia, etc. La correspondencia con la geografía de la despoblación es casi perfecta. A lo sumo, la diagonal del vacío se extiende un poco más al sur, hacia el Aveyron y la Lozère.

### 3. La reciente acumulación de medidas antiautomotrices

Los departamentos del vacío diagonal no contribuyeron a los batallones más grandes de “chalecos amarillos” porque están relativamente poco poblados, pero registraron el mayor empuje, el mayor descontento. Dan sentido al movimiento confirmado por los eslóganes más frecuentes sobre el aumento del coste del combustible y la desaparición de los servicios públicos. Los franceses que viven lejos de los grandes centros han sentido la acumulación de medidas dirigidas contra el automóvil como una ruptura de un pacto implícito que el Estado había concluido con ellos. Si bien los servicios están desapareciendo, es necesario instalarse lejos de los centros de la zona periurbana para encontrar viviendas asequibles; a cambio, el Estado facilita la movilidad mediante el mantenimiento de una red de carreteras de calidad que permita un rápido acceso a los servicios y promueva el uso de vehículos privados.

De repente, este pacto fue cuestionado. Y lo que es más grave, la reciente acumulación de medidas anti-automotoras continuaría con un nuevo impuesto medioambiental que ha entrado en vigor en enero de 2019 y un mejor control de los

vehículos. El automóvil, un instrumento esencial para mantener a la población en zonas despobladas o periurbanas, se ve amenazado y, con ello, la elección de la residencia de sus habitantes. En una encuesta Ifop-Fiducial realizada en noviembre de 2018 sobre el uso del automóvil, el 61% de las personas encuestadas en las zonas rurales se consideraban “muy dependientes” del automóvil (23% en la región parisina) y sólo el 2% se declaraba “no dependiente en absoluto” (24% en la región parisina).

### 4. Coste elevado

A diferencia de un refrigerador o un televisor, el coche es caro. Según un informe detallado, elaborado en marzo de 2018 por el Automobile Club de France, teniendo en cuenta la depreciación del vehículo, su mantenimiento, los seguros, el consumo de combustible, los peajes, etc., el gasto total de un Renault Clio que cubre 18.000 km al año es de 6.900 euros al año. Para un Peugeot 308 diésel, con el mismo kilometraje, asciende a 9.600 euros. Si buscamos el máximo ahorro y conducimos sólo 8.000 km con un Logan, sigue siendo 4.700 euros al año. Estas cifras deben compararse con las de la renta disponible por hogar, que tienen una mediana de 29.400

euros en los municipios con menos de 10.000 habitantes. Sin embargo, la mayoría de los hogares están motorizados. En los mismos municipios, el 48% posee dos o más coches, el 43% posee sólo uno y sólo el 9% no tiene vehículos. El número medio de vehículos por hogar es de 1,62. Para un hogar con una renta media disponible, es decir, 29.400 euros, que tiene un Clio y un Logan, los gastos anuales del coche ascienden a 11.600 euros. Absorben poco más de un tercio de sus ingresos.

Los promedios o medianas no describen situaciones individuales que siguen siendo muy variadas. Los hogares juegan con la edad del vehículo (el 40% tiene más de diez años), el mantenimiento y el uso compartido del coche (modestamente). Sin embargo, las diferencias sociales son pequeñas debido a la motorización general. Tanto si el cabeza de familia es un trabajador, un directivo o una “ocupación intermedia”, el número medio de vehículos por hogar sigue siendo más o menos el mismo en los municipios con menos de 10.000 habitantes (1,82 para los directivos, 1,73 para las ocupaciones intermedias, 1,70 para los trabajadores). El uso del automóvil no sólo genera impulsos psicológicos, sino que afecta profundamente al presupuesto real del hogar.

### 5. Fragilidad

Por lo que pudimos observar, los “chalecos amarillos” que vigilaban las rotondas no pertenecían a las clases más pobres. Casi siempre habían venido con su coche. Acampaban con comida y bebida. Pero probablemente se encontraban en una situación económica frágil. Debido a la hipoteca relacionada con el pago de su vivienda, debido a su casa no adosada (en promedio, 0,6 coches más por hogar viviendo en una casa no adosada que en un edificio de apartamentos), debido a los costes incurridos para sus hijos (porque a menudo son las familias con niños pequeños las que viven en zonas periurbanas), el equilibrio de su presupuesto es difícil. El vaso que ha desbordado la gota del impuesto ecológico no es sólo el vaso de los impuestos que pagan, ni el vaso del costo de sus vehículos solos, sino el vaso de todo su presupuesto.

Estas situaciones se han descrito a menudo como impuestas, como reclusiones debidas al coste de la vivienda urbana, como la única manera de escapar del clima en las ciudades y de otras razones económicas o psicológicas. Esta es una idea simplista del comportamiento humano. La mayoría de los hogares son víctimas

de mecanismos sobre los que no tienen control. Hacen elecciones con limitaciones, especialmente razonadas. Cada restricción es un elemento que se tiene en cuenta, pero no es el único que condiciona la decisión. La elección entre un pequeño apartamento de alquiler alto en la ciudad o un adosado más espacioso en los suburbios, por ejemplo, depende de la proximidad de las escuelas, del transporte público (en caso de avería de un vehículo), de los lugares de trabajo de los miembros de la familia, etc. Pero, al optimizar su elección, los hogares reducen su margen de seguridad. Ya sea que ocurra un accidente, un despido, la enfermedad de un niño, el fallo grave de un vehículo... y el equilibrio se ve comprometido. Una de las quejas recurrentes de los "chalecos amarillos" era que sus cuentas bancarias entraron en números rojos antes de fin de mes, lo que ilustra el estado de tensión en el que se encontraban, más que su pobreza.

Como factor agravante, el nivel de inseguridad ha aumentado con la liberalización del mercado laboral y la distancia de los servicios públicos en las zonas rurales. De todo esto, los responsables de la toma de decisiones apenas han sido conscientes. Viven en las ciudades quienes tienen unos ingre-

sos lo suficientemente altos como para no temer un desequilibrio en sus presupuestos (sólo el 37% de los hogares que trabajan en París poseen un coche). La evidencia del papel central del automóvil en el desencadenamiento de la crisis del "chaleco amarillo" se pone de evidencia en el hecho de que las ciudades y los centros urbanos apenas se movilizaron, porque el problema no les afectaba. Para las ciudades, los problemas más acuciantes son el desempleo, especialmente entre los jóvenes, y la discriminación racial. Así, la crisis del "chaleco amarillo" es lo contrario de la revuelta suburbana de 2005. El racismo y el desempleo entre una gran población joven no movilizó a los habitantes de zonas rurales en 2005. El aumento del coste del automóvil y su descrédito apenas afectará a los habitantes de las ciudades y los centros urbanos en 2018.

### 6. Estos movimientos son apolíticos o prepolíticos

Hasta aquí hemos descrito el punto de partida de la crisis, el momento en el que el movimiento tiene una gran coherencia. Pero, como el gobierno no lo entendía, se unieron múltiples demandas e insatisfacciones que hacían imposible cualquier síntesis y, por lo

tanto, cualquier respuesta política. El gobierno no puede reducir los impuestos ni mantener servicios no rentables en las zonas rurales. Incluso el referéndum de iniciativa popular (RIC), que parecía unificar las reivindicaciones del movimiento, no figuraba en la dispar lista de 42 reivindicaciones elaborada por algunos de los “chalecos amarillos”.

Las comparaciones de la crisis del “chaleco amarillo” con las revoluciones pasadas han sido frecuentes. Sin embargo, es más exacto comparar el movimiento actual con las recientes erupciones espontáneas, como la del movimiento “Caza, pesca, naturaleza y tradición” (CPNT), en el que el candidato Jean Saint-Josse obtuvo el 4,2% de los votos en las elecciones presidenciales de 2002, o la del movimiento “sombreros rojos”, que es más local, pero se refiere a una reivindicación similar a la de los “chalecos amarillos”. En ambos casos, la geografía del movimiento escapa a las divisiones políticas tradicionales, al igual que la geografía inicial de los “chalecos amarillos”.

Es una característica común de estos movimientos espontáneos expresar demandas que no estaban en las agendas de los partidos políticos. En este sentido, estos movimientos son apolíticos

o prepolíticos. ¿Significa esto que los “chalecos amarillos” están destinados a desaparecer como sus predecesores?

No hay reglas claras sobre esta cuestión. Las “gorras rojas” ganaron rápidamente su caso y no parecen haberse convertido en “chalecos amarillos”, sino en regionalistas. El CPNT ha ido desapareciendo gradualmente, absorbido por las corrientes dominantes en su región: el RN del Somme, la República insubordinada de Aquitania. “De pie de noche” se disipó sin dejar rastro. Los *indignados* españoles, por otro lado, están en el origen de uno de los cuatro principales partidos ibéricos, Podemos, y Occupy Wall Street impulsó la candidatura de Bernie Sanders para las primarias demócratas. Pero esta lista omite la principal, la erupción principal, la del Frente Nacional, que de repente apareció en las elecciones europeas de 1984, ganando el 11,3% de los votos, mientras que en las elecciones legislativas de 1978 había fijado un tope del 0,2% (se fundó en 1971). Mostraremos el papel que el coche ha desempeñado habitualmente en el ascenso de la familia Le Pen, no su propio coche, por supuesto, sino el de los votantes franceses.

## 7. La aparición del Frente Nacional

En las elecciones europeas de 1984, la distribución de los votos del Frente Nacional (FN) fue extraordinariamente clara. Su puntuación fue superior al 20% al norte de una línea que va de la desembocadura del Sena hasta el lago Lemán y en todos los departamentos de la franja mediterránea. Además, está el valle medio del Garona y el este de la región Rhône-Alpes. Después del primer estupor, los analistas trataron de entender el hecho. En primer lugar, vincularon el ascenso del FN a la rápida caída del voto comunista, del 18% en 1978 al 14,5% en la primera vuelta de las elecciones presidenciales de 1981, y luego al 11% en las elecciones europeas. Siempre es tentador imaginar que los extremos políticos se tocan, pero sobre el terreno no es así. La geografía de los votos comunistas en 1978 y 1981 no tiene nada que ver con los del FN en 1984.

Las explicaciones fueron extraídas de los argumentos electorales del FN, que se pueden resumir, más o menos, en la lucha contra la inmigración y la inseguridad. En efecto, los inmigrantes magrebíes o turcos están presentes en los departamentos donde el FN obtienen sus mejores resultados, y estos son

también los departamentos donde la delincuencia es más frecuente. Se produce entonces una amalgama entre crimen, inmigración y extrema derecha: se supone que la inmigración alimenta la inseguridad y, ambas juntas, el voto del FN. Esta argumentación tropieza con una dificultad. Mucho antes del avance de las FN, la inmigración y la inseguridad ya eran mayores en los mismos lugares que en 1984. Si fueron el origen de la aparición del FN, este debería haber aparecido mucho antes, a finales del siglo XIX, en los años treinta o sesenta. Pero esperó hasta 1984 para despegar. Sin negar el papel de la inmigración y la inseguridad, otro factor fue necesario para desencadenar el voto del FN, ¿cuál? Muchas explicaciones han surgido sin ser coherentes con los datos: llegada de la izquierda al poder, aumento del desempleo, miedo a bajar de categoría con la desaceleración del crecimiento económico, etc.

Sin embargo, si partimos de los dos argumentos principales de Le Pen -inmigración e inseguridad- estos tienen, si no una causa común, al menos el mismo terreno: la aglomeración de la población. Los inmigrantes que en ese momento constituían una mano de obra poco cualificada o no cualificada estaban presentes principal-

mente en las proximidades de las industrias, es decir, en el noreste del país, o en ciudades o grandes aldeas en las que había estratificación social. Resultaba más difícil encontrar empleo en las zonas rurales. Del mismo modo, desde el trabajo de los criminólogos del siglo XIX, sabemos que la delincuencia aumenta con la consolidación de la población. En consecuencia, el voto del FN debería ser más alto en las ciudades y tanto más cuanto que son importantes. Sin embargo, este no fue el caso. En 1984, no había prácticamente ninguna diferencia en la intensidad del voto en función del tamaño de los municipios. La principal diferencia era entre departamentos y, más concretamente, como hemos visto, entre grandes áreas regionales.

Sin embargo, entre las regiones francesas existe una diferencia muy antigua en cuanto a la población o, si lo prefiere, en cuanto a la agrupación de la población. En una mitad de Francia, al menos desde la época carolingia, los agricultores vivían en aldeas rodeadas de campos abiertos; en la otra mitad, por el contrario, los agricultores estaban dispersos en aldeas o incluso en granjas aisladas en el campo. Incluso hoy en día, esta división del territorio sigue siendo muy visible, ya sea viajando por el país o

simplemente comparando mapas a gran escala. En todo el oeste y el suroeste, todavía hay multitud de lugares habitados, mientras que en el noreste y alrededor del Mediterráneo, las viviendas se agrupan en pueblos de la zona rural. Esta diferencia en la población parecía lo suficientemente grande como para que los censos la midieran hasta hace poco. Como era de esperar, esta geografía permanece inalterada, a pesar del éxodo rural y el crecimiento urbano. La piedra es más resistente al tiempo que los hombres.

Sin embargo, el mapa del tamaño de la población aglomerada es prácticamente una calcomanía del tamaño de las puntuaciones del FN. Tomemos como ejemplo la situación de 1872. La población está masivamente agrupada al norte de la línea Le Havre-Ginebra tan relevante para el voto del FN. La fuerte aglomeración se observa también en las orillas del Mediterráneo, así como en el este de la región Rhône-Alpes, correlacionándose de nuevo con el voto al FN. La única diferencia notable se refiere al valle medio del Garona y a los departamentos de los Pirineos, desde el Ariège hasta el Atlántico.

La diferencia que, sin encontrarla, se había buscado más arriba entre las ciudades y el campo,

es en realidad dentro del campo, oponiendo las llanuras abiertas y sus aldeas al *bocage* y sus aldeas. La brecha en la intensidad de la migración y la delincuencia entre estos dos países se está volviendo comprensible. El adagio favorito de los criminólogos lo dice sin ambages: la aglomeración de la población es “criminogénica”. En la década de 1890, Alphonse Bertillon (1853-1914) había llegado a relacionar el número de crímenes cometidos en París con el ancho de las calles. En cuanto a la migración, la agrupación de la población le es favorable porque conduce a una mayor estratificación social y ofrece oportunidades de vivienda y empleo, incluso precarias, para los recién llegados. Para convencerse, basta con imaginar las perspectivas que un migrante tendría en una granja de la Vendée, en comparación con las que encontraría en un pueblo de Picardía o Lorena.

Ahora bien, si tenemos una explicación, previa a los dos supuestos determinantes del voto del FN, el enigma de este voto se hace aún más profundo. ¿Por qué un grupo de población presionaría para que se votara por la extrema derecha? Para entenderlo, hay que dar un gran salto al pasado, antes de volver al presente inmediato.

#### 8. “Así que el pasado manda en el presente”

En un libro notable, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française* (1931), Marc Bloch (1886-1944) analizó en detalle la formación y el mantenimiento de campos abiertos y arboledas durante más de mil años. Mostró su relación con el uso del arado (remano) de un lado y del arado de reja del otro, y con la práctica de la rotación trienal para el primero y la rotación bienal para el segundo. Sobre todo, destacó cómo estas causas materiales contribuyen a las diferencias en mentalidad: “Un régimen agrario no sólo se caracteriza por una sucesión de culturas. Cada uno de ellos forma una compleja red de recetas técnicas y organización social”, escribió.

En las áreas de campo abierto, la presión de la pequeña comunidad de la aldea era muy fuerte. No sólo se realizaba el trabajo agrícola en común, sino que no era posible elegir el cultivo que se iba a cultivar en la parcela. El terruño se dividió en tres “soles”, cada uno de los cuales se dedicaba íntegramente a una de las tres fases de la rotación de cultivos. No podíamos cortar el trigo con una guadaña sino con una hoz porque teníamos que dejar una paja lo suficientemente alta como para que todos

podieran recuperarse. Los animales domésticos se reunían en un baño común que pastaba todos los barbechos. En las praderas, sólo el “primer pelo”, es decir, la primera siega, pertenecía al propietario.

Por el contrario, en las arboledas, cada uno tenía el control de su propia parcela. No sólo eligió qué cultivo poner, sino que también era dueño de los derechos de pastoreo de sus animales. Sobre los pueblos del Este, Bloch señala: “Un régimen así sólo podría nacer gracias a una gran cohesión social y a una mentalidad necesariamente comunitaria”. A esto se oponía “una antítesis asombrosa”, el régimen “de recintos” marcado por un “individualismo ambiental”. Para escapar de una comunidad casi asfixiante, los habitantes de los pueblos al aire libre mantenían un jardín cerrado alrededor de sus casas donde podían cultivar verduras y frutas. Por el contrario, las aldeas tipo *bocage* incluían más comunas ingratas, páramos y tierras que podían ser apropiados temporalmente por cualquier habitante, principalmente los que estaban apretados, lo que abrió un poco las puertas a las prácticas de la comunidad.

Así, “las características materiales no eran más que un signo de realidades sociales profundas”. En Francia coexistían dos socie-

dades opuestas. En los países con campos abiertos, era necesario preservar un poco de privacidad, independencia y evitar una comunidad invasora. En el campo, por el contrario, era necesario luchar contra el aislamiento excesivo, ir hacia los demás, de ahí estas fiestas y bodas bretonas que a veces duraban varios días o esta huerta de la Vendée gracias a la cual los matrimonios se formaban, el domingo después de la misa, en el suelo de las posadas. Hasta los años 60, estas características no cambiaron mucho, a pesar del éxodo rural. Los que se quedaron conservaron su moral. Los que se fueron quedaron impregnados de la mentalidad de sus lugares de origen.

### 9. Accidente automovilístico

En los años 50, el coche privado era un privilegio de la clase alta. En 1950, sólo 2,3 millones de hogares tenían uno. Pronto, se generalizó: 6 millones de vehículos en 1960, 13,5 millones en 1970 y 21 millones en 1980. La libertad de movimiento que proporciona el automóvil ha tenido efectos radicalmente diferentes en los dos tipos de población. En zonas de campo abierto donde, además, los pueblos eran bastante pequeños, se despojaron de sus negocios y

servicios. Los habitantes escaparon de la comunidad, saliendo para trabajar afuera y reabastecerse de combustible. Su mentalidad, que tendía a protegerlos de la comunidad, se angustió porque se vieron privados de ella. Para utilizar la jerga moderna, han perdido el vínculo social sin la capacidad de recrearlo fácilmente; o, según la jerga sociológica, han caído en un estado de anomia.

Por el contrario, en las tierras de cultivo cercadas, el coche ha sacado a la gente de su aislamiento en sus granjas y aldeas. A partir de ahora, en lugar de ir al pueblo sólo para la misa dominical o para el mercado, podrían ir allí en pocos minutos con el más mínimo pretexto y encontrarse con sus compatriotas. El uso del automóvil estaba en línea con sus profundas tendencias a superar el aislamiento, mientras que contrastaba con las tendencias de la gente en zonas de campo abierto a mantener una distancia mínima de su comunidad.

En las zonas abiertas donde la desaparición de la comunidad había creado disturbios, ningún partido político tuvo en cuenta el malestar social que el coche había causado. El FN apareció entonces como un remedio, en parte porque estaba fuera de las formaciones políticas tradicionales, en parte porque sus dos ganchos -externo y de segu-

ridad- se adaptaban al estado de ánimo de las poblaciones así perturbadas. El extraño, porque sus vecinos y parientes en el espacio se estaban convirtiendo en extraños, lo que Jean-Marie Le Pen tradujo en un famoso eslogan en el que decía que prefería a sus hijos que a sus primos y a sus primos que a sus vecinos. Seguridad, porque la pérdida de los hitos tradicionales pone a las personas en un estado de inseguridad, independientemente de la realidad de la amenaza, que en realidad es mucho menor en las zonas rurales que en las grandes ciudades. Comportamientos similares se encuentran en los "chalecos amarillos" cuando celebran las reuniones sociales que experimentan en las rotondas, expresando así la soledad de su estado anterior.

Dos hechos importantes corroboran estos argumentos. En primer lugar, la distribución a gran escala del voto del FN ha cambiado muy poco en 35 años, con una concentración que permanece en una gran banda noreste y en los departamentos mediterráneos. En segundo lugar, debido a que las puntuaciones que inicialmente eran muy similares en las grandes ciudades, los municipios pequeños y rurales aumentaron gradualmente en el segundo y disminuyeron en el primero. En la primera vuelta de las

elecciones presidenciales de 2017, Marine Le Pen cayó por debajo del 5% en París, pero superó el 30% en los municipios de menos de 500 habitantes. La verdad de la votación, de hecho, se ha acercado más a su epicentro.

### 10. Antropología del automóvil

Contrariamente a aquellos, especialmente los ministros, que afirmaban que existía una concordancia entre el RN y los chalecos amarillos, los dos movimientos provienen de causas diferentes cuyo principal punto en común no es ni político ni económico, sino “automovilístico”. En un caso, la instalación del coche en el centro de la vida cotidiana; en el otro, el inicio de su desalojo y, en ambos casos, el impacto que ha tenido en la moral o, en términos más eruditos, en sus repercusiones antropológicas.

El automóvil es casi invisible en las ciencias sociales. Aparte del censo, las encuestas de opinión que desglosan sistemáticamente sus resultados por clase social, nivel de educación y edad no se centran en la motorización de los encuestados. Con demasiada frecuencia, la evolución de la moral está desconectada de la de las técnicas. Sin embargo, la moral tiene

poco dinamismo autónomo. Las reminiscencias del pasado sólo cambian bajo la presión de eventos externos, a menudo técnicos, de los que no son la causa. La aparición del automóvil y su uso generalizado no son el resultado de las tendencias comunitarias en las zonas de campo abierto o de las tendencias individualistas en las zonas más arboladas, sino el resultado de una invención localizada que se ha extendido como una epidemia que ha golpeado la moral con toda su fuerza.

Sin embargo, los ejemplos anteriores muestran que la extensión de las nuevas técnicas de comunicación ha perturbado a las sociedades varias veces a lo largo de la historia. El antropólogo Jack Goody (1919-2015) ha demostrado cómo el surgimiento y la generalización de la escritura desde Sumeria ha cambiado la política y ha llevado a la creación de grandes estados. Más cerca de casa, con Gutenberg, la imprenta, a su vez, ha cambiado la sociedad, facilitando, por ejemplo, la conversión al protestantismo. Hoy en día, estamos escudriñando cuidadosamente los desarrollos de Internet y las redes sociales. Se destaca su papel en la aparición y desarrollo de los movimientos recientes, los indignados, Occupy Wall Street, Night standing, la primavera ára-

be y, por supuesto, los chalecos amarillos.

Los cambios en la movilidad física atraen menos atención que los cambios cerebrales en la información. Ciertamente, los economistas y demógrafos han mostrado las transformaciones sociales que los ferrocarriles, y antes los canales, han provocado. Pero la sociología,

la antropología y la ciencia política han prestado poca atención a estos fenómenos físicos y prestan poca atención al papel del automóvil, como si este objeto tan común no mereciera el interés que damos a las altas manifestaciones humanas, las estructuras sociales, las estructuras de parentesco y los sistemas políticos. ■