

Infraestructuras transfronterizas

Un concepto para su análisis

EFRÉN SANDOVAL HERNÁNDEZ

En este artículo presento el proceso inductivo del cual surgió el concepto de infraestructura. A partir de mis experiencias de trabajo de campo en la frontera que divide Texas y el noreste de México, noté ciertas actividades: viajes frecuentes en autobús, auto o camioneta; antesala durante horas en el Puente Internacional Juárez-Lincoln; filas e interrogatorios, toma de fotografías y huellas digitales; trámite de documentos y cruce. Observé las enormes diferencias materiales entre los dos países. Estas experiencias tuvieron lugar en el curso de una investigación realizada en 2005 sobre los vínculos sociales y económicos entre las ciudades de Monterrey, Nuevo León, y San Antonio, Texas. Fueron tan importantes que me obligaron a pasar de un problema sobre la migración y las redes sociales transnacionales a otro sobre los flujos transfronterizos.

La realidad encontrada en el campo obligó a cambiar de objetivos, hacer nuevas preguntas y pensar nuevos conceptos. Así, el concepto de *infraestructura* surgió de la necesidad de explicar las diversas formas de desplazarse de las personas, sus variados motivos, la cantidad y tipos de mercancías y objetos que cruzan la frontera junto con ellas, y la presencia de los medios que utilizan para continuar con estas prácticas.

A manera de narrativa, en este texto presento cuáles eran los planteamientos iniciales de la investigación, así como los primeros hallazgos en el trabajo de campo. Al explicar dicho proceso, propongo un marco teórico que sostenga el concepto de infraes-

tructura y su funcionalidad, sobre todo para abarcar las diversas formas de organización social que fomentan y facilitan los vínculos entre dos ciudades que pertenecen a un mismo espacio social pero se encuentran en dos territorios distintos.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Originalmente la investigación sobre los vínculos entre Monterrey y San Antonio se basaba en la idea de que los flujos migratorios y las redes familiares constituyen elementos centrales para la conformación de un espacio social transnacional.¹ En el trabajo de campo encontré que los vínculos entre personas que viven en estas dos ciudades van más allá de la migración y la familia, son diversos, se organizan a muy distintos niveles, incluyen diferentes tipos de instituciones y formas de organización social, y se manifiestan en amplios ámbitos de la vida. En este contexto, los flujos migratorios forman parte de la construcción del espacio social,² pero no son su cen-

¹ Pries (2001: 8) define los espacios sociales transnacionales como redes institucionalizadas, plurilocales, estables y densas, compuestas de objetos materiales, prácticas sociales de la vida cotidiana y sistemas de representación simbólica que están estructurados y estructuran la vida de los migrantes.

² El espacio tiene un papel activo en los procesos sociales, “es un elemento activo que influye en la estructuración misma de la sociedad” (Hoffmann y Salmerón, 1997: 18). El espacio es el producto evolutivo de las relaciones sociales (Faret, 2003: 279); en este marco, el territorio que normalmente se adjudica a lo social es más bien una territorialidad que se sitúa entre dos polos: “uno



tralidad. Es decir, los vínculos sociales entre Monterrey y San Antonio van más allá del fenómeno de la migración.³

La consecuencia de lo anterior fue que la investigación dejó de enfocarse en la migración internacional y se convirtió en un estudio sobre las actividades que vinculan lugares, objetos, instituciones y personas que viven o se ubican principalmente en Monterrey, en San Antonio o en ambas ciudades; actividades que implican ires y venires frecuentes, motivados por el comercio a gran escala, el desarro-

de tipo más objetivo, que remite al territorio denominado, asociado a poderes y formas de control que contribuyen a fijar sus límites y a institucionalizarlos”, y otro opuesto, “que jala hacia el individuo, a sus prácticas y a su forma de vivir el espacio geográfico” (Dimeo, 2000, citado en Hoffmann, 2002: 11).

³ La idea de espacio social a la que aquí me refiero se diferencia de las elaboradas por Pries (2002) —sobre los *espacios sociales transnacionales*— y Schiller *et al.* (1992) —sobre los *social fields*. Estos autores se refieren a campos constituidos por las actividades de los transmigrantes; en cambio, yo me refiero a actividades que no sólo tienen que ver con los flujos migratorios o propios de la trans migración.

llo de políticas de integración regional binacional, el juego de casino, el peregrinaje, la simple visita, el viaje de compras o la hechura de un favor a un familiar.

¿Cómo se podían abordar bajo un mismo concepto estas actividades, desplazamientos, negocios formales e informales y circulaciones de objetos? ¿Eran estas actividades, efectivamente, la demostración de un espacio social transnacional o los cuestionamientos a este concepto? En este contexto, ¿qué relevancia poseía la frontera para explicar estas actividades? El trabajo de campo me llevó a estas preguntas y a la necesidad de responderlas a través de un concepto construido a partir de las reflexiones y experiencias

del investigador social.

LA DIVERSIDAD DE FLUJOS

Al iniciar el trabajo de campo en San Antonio busqué inmigrantes regiomontanos. Pronto encontré algunos, pero todos tenían una característica que yo no esperaba, pertenecían a redes migratorias muy estrechas que se limitaban a sus familiares directos, o a algún contacto lejano con el cual mantenían una mínima relación, un viejo conocido o compañero, por ejemplo. En general, parecían ser migraciones más accidentales que promovidas a través de redes sociales. Al mismo tiempo, hice contacto con instituciones donde pudiera encontrar información sobre los vínculos entre ambas ciudades, elemento que en ese momento era más bien contextual. Al acercarme tanto a las instituciones como a los migrantes, y a otros habitantes de San Antonio, más que encontrar redes sociales para la migración, encontré formas de organización que facilitan los flujos de personas y la circulación de muy diferentes objetos.

Conocí personas dedicadas a actividades que implicaban los viajes entre las dos ciudades o entre Monterrey y la frontera incluso dos veces por semana –negocios informales de transporte de personas y mercancías. También encontré que, para las empresas de turismo por autobús de San Antonio, Monterrey era un destino muy importante, incluso, una de esas empresas organiza desde hace más de veinte años una peregrinación anual a la Basílica de la Virgen de Guadalupe en Monterrey.

Por medio de mis informantes en San Antonio, supe que en el principal centro comercial de esa ciudad encontraría “pura gente de Monterrey”. Descubrí que San Antonio formaba parte de los destinos habituales de aquellos regiomontanos que acostumbran hacer compras en ciudades de la frontera texana, como Laredo y McAllen. Además, conocí regiomontanos que frecuentemente viajan para visitar a sus familiares en San Antonio y que aprovechan tales visitas para hacer compras en negocios especializados en la venta de ropa y artículos usados a muy bajo costo.

Además, estando en San Antonio, estuve en lo que algunos llaman Monterrey Norte, una zona del norte de la ciudad donde muchas familias originarias de esa ciudad han comprado propiedades; la mitad de ellas no viven ahí en realidad sino en Monterrey.⁴ Igualmente, aprendí la importancia que ésta tiene para algunos medios de comunicación de San Antonio; también encontré que algunos restaurantes han comenzado a ofrecer platillos tradicionales de la misma.

Al observar las múltiples actividades que unen Monterrey y San Antonio, me pregunté qué hacía ahí la frontera, ¿era una barrera o un motivo?, ¿cómo es que, siendo tan complicado cruzarla, suceden tales flujos? Precisamente la frontera surgió en la investigación como un elemento muy importante que cuestionó mi enfoque inicial sobre el espacio transnacional. En un principio, planteé la idea de que en

el espacio transnacional Monterrey-San Antonio había tantos flujos y vínculos que la frontera parecía desdibujarse. Pero mis experiencias al realizar el trabajo de campo y, sobre todo, los viajes y la interacción con los informantes me mostraron que es precisamente ella la que propicia muchos de los vínculos entre Monterrey y San Antonio. En un contexto así cabía preguntarse ¿qué son todas esas formas de organización de las que se vale la gente para cruzar la frontera?

LA IMPORTANCIA DE LA FRONTERA

A partir de mis experiencias al cruzar la frontera, descubrí ciertos vínculos entre las personas de Monterrey y San Antonio; asimismo, noté que las actividades transnacionales –lejos de desarrollarse más allá de las fronteras– encontraban en su circunstancia un motivo y una institución que determina la manera en que se organizan la circulación y los desplazamientos. Es precisamente porque la frontera está ahí que la gente necesita organizarse de maneras determinadas, y usa ciertos medios para cruzarla o hacer que un objeto lo haga. Así, coincidiendo con las críticas de Waldinger y Fitzgerald (2004: 1178) al transnacionalismo, la frontera –entendida como una institución erigida para el control de los desplazamientos a través de un territorio, la regulación sobre la pertenencia o no a un Estado nacional y la distinción de contrastes culturales– se presentó ante mí como un factor muy importante en la conformación del tipo de actividades que vinculan las dos ciudades y la manera en que esas actividades se llevan a cabo.

La frontera es algo imponente. Para mí, el cruzarla cifraba una incógnita ante las eventuales preguntas de algún agente de migración. Mi condición de estudiante en México⁵ aportaba también ciertas interrogantes. ¿Qué haría en San Antonio? ¿Me quedaría a estudiar? Atravesarla, estar del otro lado, te-

⁴ Al respecto ver Sandoval, 2006c: 179.

⁵ Cuando se realizó la investigación, me encontraba haciendo los estudios de doctorado.

ner un permiso de internación,⁶ significaba haber superado una barrera aparentemente infranqueable.

Mi nerviosismo aumentó cuando obtuve una beca para radicar dos meses en San Antonio. ¿Para qué tenía una beca? Aun y cuando tenía un permiso de internación por seis meses –lo cual me ahorra cualquier interrogatorio oficial–, el cruce se complicó cuando el gobierno de Estados Unidos impuso la alerta naranja como medida preventiva en el contexto de los ataques terroristas en Londres.⁷ Todos los pasajeros de transportes colectivos, ya fueran residentes, ciudadanos norteamericanos o tuvieran un permiso de internación temporal, debían ser interrogados, colocar su dedo índice en un *scanner* y ser fotografiados. Pero eso no era todo. Debido a la alerta naranja, los pasajeros esperamos en el Puente Internacional Juárez-Lincoln hasta cuatro o cinco horas para que llegara nuestro turno. A pesar de esas medidas, la gente sigue esperando, y viaja, migra y cruza legal o ilegalmente. Los vínculos y los flujos se mantienen. ¿Por qué? ¿Por qué cruzar la frontera parece algo tan contradictorio? Parece complicado y, a la vez, sencillo gracias a la abundancia de formas que hay para hacerlo.

La experiencia de viajar con los informantes también me mostró cómo la frontera se mantiene presente en lo que la gente hace. Cuando crucé en la camioneta del señor Pérez, un mexicano que vive en San Antonio y cada semana transporta personas y objetos entre Monterrey y esa ciudad, justo en el cruce nos advirtió a todos: “acuérdense que todos somos amigos y venimos de paseo”. Mencionó esto para evitar ser sorprendido haciendo un negocio no declarado. Antes, el señor Pérez nos había advertido

⁶ El permiso de internación implica que una persona puede adentrarse en el territorio estadounidense y no sólo en la zona fronteriza. Para permanecer en esta última zona es suficiente con mostrar la visa.

⁷ El 7 de julio de 2005, tres bombas estallaron en el sistema de transporte de la ciudad de Londres y una más en un autobús urbano. Los atentados fueron asumidos por la organización terrorista Al-Qaeda.

sobre qué alimentos estaba prohibido pasar. En caso de no respetar tales prohibiciones, el señor Pérez corría el riesgo de perder su camioneta a manos de algún agente aduanal.

Por su parte, el señor Escandón, presidente del Club de Oriundos del Estado de Nuevo León, me comentó en varias ocasiones sobre las dificultades que tenía para traspasar a México los donativos que llevaría a diferentes municipios del estado. Para él, la frontera era un obstáculo que implicaba meses de trámites burocráticos, de creación de relaciones políticas con algunos agentes aduanales o de petición de favores a algunos políticos influyentes en el sur de la frontera. En contraparte, para la familia Garza, cuyos desplazamientos desde Monterrey hacia San Antonio son motivados principalmente por el consumo, es más bien un estorbo, una incomodidad debida a las filas en los cruces fronterizos. Al mismo tiempo, para muchos de los usuarios del señor Pérez es un obstáculo infranqueable; significa la imposibilidad para desplazarse y reunirse con sus familias. Los sobres con dinero, cartas y documentos que envían estas personas a través del servicio que presta el señor Pérez, son testimonio de esa condición. En este sentido,

La frontera estatal entre Estados Unidos y México aparece hoy como un hecho inmutable. Para muchas generaciones, la frontera toma el carácter de una institución que es una realidad objetiva que se evidencia a sí misma. Percibida como poseyendo su propia realidad, la frontera, como institución, confronta a los individuos como un factor externo y coercitivo.⁸ (Rodríguez, 1997: 226)

La frontera existe porque los gobiernos tienen derecho a controlar la entrada de personas de otros países y porque, especialmente en el caso de Estados Unidos, la seguridad es vista como algo esencial para la soberanía nacional y el orden público (Rodríguez, 1997: 227). Por esta razón, estoy de acuerdo con

⁸ La traducción es mía.

Waldinger y Fitzgerald (2004), quienes critican que definir transnacionalismo como “actividades regulares y sostenidas a través de las fronteras” (tal y como lo han hecho Portes *et al.*, 1999),⁹ es dar por un hecho lo que necesita ser explicado: la presencia de flujos intensos que atraviesan las fronteras “en un mundo dividido en estados cuales cierran sus puertas a los extranjeros indeseables” (Waldinger y Fitzgerald, 2004: 1178).¹⁰ Esta situación genera muchas preguntas, sobre todo cuando se trata de la frontera del país más poderoso del mundo.

Ahora bien, todos los flujos fronterizos (los cruces), todos los desplazamientos y circulaciones, implican personas que esperan en otro lugar, que enviaron o recibirán algo. En el marco de estos flujos y de los vínculos entre Monterrey y San Antonio, se establecen modalidades y formas de organización social para limitar e impedir los flujos, pero también para fomentarlos. En este sentido, aunque la frontera puede marcar los límites entre ciertas formas de organización, costumbres y normas, también implica su continuidad; señala los límites de dos Estados nacionales, pero no de las sociedades que éstos pretenden contener dentro de sus límites. En Laredo —y en San Antonio también—, el idioma español, la comida mexicana, los templos católicos, las banderas mexicanas, todos son símbolos de la continuidad de una sociedad más allá del límite que supuestamente la contiene. Así, los cruces fronterizos son formas de continuidad, como los puentes internacionales que

están hechos para unir, para organizar los flujos. Este tipo de vínculos son lo que llamo las infraestructuras.

EL CONCEPTO DE INFRAESTRUCTURA

¿Qué le da continuidad a los flujos de personas y a los vínculos entre dos ciudades como Monterrey y San Antonio? ¿Qué significan los cruces fronterizos? ¿Cómo se organizan los flujos y qué representan esas formas de organización? El concepto de infraestructura surgió como una respuesta a tales preguntas.

Una infraestructura es, en este caso, un medio o dispositivo para la movilidad de personas y la circulación de objetos. Estas movilidades y circulaciones vinculan diferentes lugares, instituciones y personas en un mismo espacio social, que podemos llamar compartido. En este sentido, la mayoría de las infraestructuras son organizadas (voluntaria o involuntariamente¹¹) por actores sociales que interactúan en un mismo espacio social; son una manifestación de, y un medio para, las relaciones que constituyen el espacio social.

Para entender mejor este concepto es necesario partir de las metáforas de puente, carretera, *freeway*, camión o automóvil. En las infraestructuras suceden las prácticas (movilidades, flujos) espacio-temporales que constituyen el espacio social. Partí de estas ideas con la intención de responder la pregunta ¿por qué si hay una frontera —básicamente una barrera— existen tantas formas de cruzarla —puentes, caminos, líneas de autobuses, reglamentaciones, acuerdos, formas ilegales de cruzar? Es decir, ¿por qué hay infraestructuras como los puentes internacionales, las autopistas o los centros comerciales? Propuse el término directamente ligado a la idea de dispositivos materiales para la circulación.

⁹ Definiciones parecidas han sido aportadas por Vertovec (1999: 447), para quien el transnacionalismo significa “múltiples vínculos e interacciones que ligan a personas o instituciones más allá de las fronteras de los estados nacionales”; Schiller *et al.* (1992), que definen el transnacionalismo como la expresión de la emergencia de un proceso social en el cual los migrantes establecen campos sociales que atraviesan las fronteras políticas, culturales y geográficas. Estas autoras, al igual que Pries (2002), proponen categorías como la de “transmigrante”. En general, la crítica pretende dirigir el análisis social hacia los flujos intensos que atraviesan las fronteras, olvidando o dejando de lado la importancia de las políticas fronterizas y de inmigración que ejercen los Estados.

¹⁰ La traducción es mía.

¹¹ De acuerdo con Giddens (1998: 51), “actividades repetitivas, localizadas en un contexto de tiempo y espacio, tienen consecuencias regularizadas, no buscadas por quienes emprenden esas actividades, en contextos de un espacio-tiempo más o menos lejano”.

Al tomar como base el puente o la carretera, reconocí que la presencia de tales elementos físicos era un dato en sí mismo, y no algo que debía tomar como dado. Eran importantes pues expresaban la cantidad de flujos que cruzan la frontera. La existencia de tres puentes internacionales, y no sólo de uno, significaba flujos intensos. En ese mismo sentido era importante, como dato, el funcionamiento de las compañías de autobuses o de negocios informales para transportar personas y mercancías, ya que, al igual que los puentes, constituyen infraestructuras para la movilidad, aunque de un tipo diferente. Una vez que inició la sistematización de la información recabada en el trabajo de campo, pude construir una tipología de las infraestructuras en el espacio social Monterrey-San Antonio, la cual presento en la sección siguiente.

TIPOLOGÍA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Hay tres tipos de infraestructuras: a) físicas, b) institucionales y c) sociales.¹² Las físicas son las que más se acercan a la sustancia¹³ de la cual surgió el con-

¹² Un primer esbozo y tipología del concepto de infraestructura se puede encontrar en Sandoval, 2006a. Ahí hablo de infraestructuras físicas, empresariales y sociales. Quiero destacar que, después de haber elaborado la clasificación que aquí presento, encontré las referencias de Ludger Pries (2001: 8) sobre el espacio social transnacional. Este autor se refiere a redes institucionalizadas, plurilocales, estables y densas, compuestas de objetos materiales, prácticas sociales de la vida cotidiana y sistemas de representación simbólica que están estructurados y estructuran la vida de los migrantes. Para este autor, el espacio social se constituye entonces a través de objetos, prácticas y representaciones sociales. Cuando Pries habla de objetos, se refiere a aquellos que son enviados de un lugar a otro o que facilitan la comunicación de mensajes. Al hablar de prácticas, se refiere a la migración y a los favores relacionados con ella. Con representaciones, se refiere a los motivos, a las identidades cambiantes. Evidentemente, el concepto y las categorías de Pries buscan explicar los procesos migratorios, pero estos últimos no constituyen el centro del problema que planteo aquí.

¹³ De acuerdo con Elias, la *sustancia* es necesaria para entender el sustantivo (Elias, 1978, citado en Corcuff, 1998: 25-26).

cepto mismo. Se trata de todos los caminos, sendas, carreteras, puentes, vías aéreas, aeropuertos, líneas telefónicas, sistemas satelitales, estaciones y tecnologías destinadas a la comunicación y transportación de personas, objetos, imágenes y mensajes. Su rasgo característico es que mayoritariamente son desarrolladas, construidas (en sentido físico), reguladas y sostenidas por los gobiernos estatales.¹⁴ El tamaño, su calidad, la cantidad de regulaciones –incluido el costo de su uso–, dependen en buena medida de los vínculos institucionales (tratados comerciales) y de los lazos sociales en el espacio social (el volumen de circulación). Están directamente relacionadas con otras infraestructuras de tipo institucional y social, hecho que muestra un carácter general de las infraestructuras, el de su inclusión mutua, a tal grado que resulta difícil hablar de unas sin hacer referencia a las otras.

Las infraestructuras físicas han cambiado con el tiempo, lo cual manifiesta no sólo la respuesta a necesidades puntuales derivadas del mayor flujo de bienes, mercancías y personas, o a los cambios tecnológicos, sino que también representan cambios en las geografías regionales, en los lugares que componen el espacio social y en la manera en que se vive en él. Así, cuando una carretera o una vía férrea se construye, algunos lugares dejan de ser destinos para convertirse en paradas rumbo a algún otro lugar (Schivelbuxh, 1986, citado en Urry, 2000: 57). De la misma manera, cuando esa carretera es sustituida por una autopista, se están cambiando los sedimentos de una comunidad y la manera en que se experimenta el territorio (Ingold, 1993: 167).

Las infraestructuras institucionales¹⁶ son de tres subtipos: a) gubernamentales, b) empresaria-

¹⁴ La comunicación por medios virtuales como la internet forma parte de las infraestructuras físicas, ya que se da a través de transmisiones satelitales que son reguladas por los Estados. No debemos soslayar que los satélites existen físicamente.

¹⁶ Utilizo el término institucional no en el sentido sociológico del término; más bien, lo empleo para hacer referencia a relaciones formalizadas jurídica y administrativamente. Es decir, me refiero

CUADRO 1

TIPOS Y SUBTIPOS DE INFRAESTRUCTURAS				
Infraestructura	Principal rasgo	Ejemplos	Subtipo de infraestructura	Ejemplos
Físicas	Construidas y reguladas por instituciones de gobierno	Carreteras Estaciones Puentes internacionales Regulaciones para su uso		
Institucionales	Instituciones formales Acuerdos entre instituciones	Tratado de Libre Comercio de América del Norte	Gubernamental	Homologación de criterios aduanales Casa Nuevo León <i>Free Trade Alliance</i>
			Empresarial	Empresas de transporte Centros comerciales Hoteles
			Asociativa	Donaciones del Club Nuevo León Intercambio de estudiantes entre universidades
Sociales	Se basa en relaciones sociales de confianza y obligación	Relaciones de amistad o paisanaje Sistemas de intercambios/ Círculos del Don Comercio informal	Actividades informales	Transporte en camionetas La chivera
			Redes sociales	Coyotaje Redes de parentesco para la migración Intercambio de regalos

les y c) asociativas. Las infraestructuras institucionales de subtipo gubernamental se refieren a las instituciones de gobierno y los acuerdos tomados para regular, evitar o fomentar los flujos y vínculos entre lugares o territorios específicos. Ejemplos de ello son

a entidades que funcionan con reglamentaciones escritas y que, a su vez, guardan las normas de otras instituciones más amplias, como el Estado. En el sentido sociológico del término, de alguna manera, todas las infraestructuras son instituciones.

* Free Trade Alliance (FTA) es un órgano descentralizado de la ciudad de San Antonio. Aunque está conformado principalmente por instituciones privadas también forman parte de ella algunas instituciones gubernamentales. FTA nació por iniciativa del gobierno de la ciudad de San Antonio y, en algún grado, opera con fondos públicos. Por esta razón, la he incluido en las infraestructuras institucionales de subtipo gubernamental.

el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y los acuerdos entre el gobierno de Texas y los del noreste de México, para la homologación de los requerimientos para el tránsito de mercancías en la zona o el fomento del desarrollo económico regional de manera integrada.¹⁷ A través del desarrollo de este tipo de infraestructuras, se pueden observar políticas de integración regional en el espacio social donde fluye y se intercambia información, conocimiento, mercancía, y se coordinan acciones.

Las infraestructuras institucionales de subtipo empresarial están compuestas por aquellas empresas formales que, de manera directa o indirecta, sirven para que los flujos se realicen y los vínculos se concreten; ilustran este tipo aquellas dedicadas al transporte de personas en autobús, a la comunicación

telefónica, al envío de dinero, a los *tours* turísticos o a las compañías de aviación. Otros ejemplos de infraestructura institucional de subtipo empresarial, pero que sirve de manera indirecta al flujo y a los vínculos, son los paraderos en las carreteras, los cuales utilizan las personas que viajan por el territorio. En estos lugares se venden seguros para automóviles, comida rápida, golosinas, refrescos, combustible para

¹⁷ Por ejemplo, el Acuerdo para un Progreso Regional Asociado, firmado por los gobernadores de Texas, Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila en junio de 2004. Ese mismo año se firmaron los Acuerdos Históricos de Integración Regional con los Estados del Noreste Chihuahua, Coahuila y Tamaulipas, y el Acuerdo de Vinculación con el estado de Texas. (México. Secretaría de Relaciones Exteriores, 2004; México. Gobierno de Nuevo León, 2008).

los vehículos, etcétera. Así, cumplen funciones similares a las de los moteles que carecen de un *lobby* real y están ligados –por definición– a la red de carreteras; se ocupan de la gente que va de paso, por lo que están dedicados a la circulación y al movimiento (Clifford, 1997: 32). Los hoteles, tiendas departamentales, *malls* y locales de cadenas transnacionales en las ciudades fronterizas, y en otras como San Antonio, sirven para atender a los consumidores que se desplazan desde lugares distantes con el fin de adquirir cierto tipo de mercancías útiles.¹⁸

Las infraestructuras institucionales de subtipo asociativa son aquellas que fomentan los vínculos entre personas e instituciones pero no pertenecen ni al Estado ni son empresas. Por ejemplo, el Club de Oriundos del estado de Nuevo León en San Antonio¹⁹ y la Asociación de Empresarios Mexicanos en San Antonio.²⁰

Las infraestructuras sociales son de dos subtipos: a) actividades comerciales informales²¹ y b) sistemas de relaciones interpersonales. Las actividades informales generalmente toman la forma de comercios relacionados con el tránsito de personas y objetos, y prácticas de consumo. Aquí caben las camionetas que cada semana viajan, transportando personas y bienes,²² a lugares situados a ambos lados de la frontera, así como aquellos individuos que ofre-

cen sus propios vehículos para hacer viajes de compras.²³ Este último ejemplo lo es también de infraestructura social que sirve para el consumo, al igual que la chivera²⁴ que cada semana lleva a México mercancía por encargo desde algún lugar de Estados Unidos.

En el caso de las infraestructuras sociales del subtipo actividades comerciales informales, se trata de prácticas basadas en relaciones de confianza y redes sociales que funcionan como contacto entre personas a uno y otro lado de la frontera. Los acuerdos se hacen de palabra, sin mediación de recibos, boletos o contratos formales entre personas que no necesariamente deben conocerse entre sí. Buena parte de estas infraestructuras se caracterizan por la confianza, en el sentido en que lo propone Vélez-Ibañez (1993: 28), por la disposición o buena voluntad para la reciprocidad.²⁵ Finalmente, los sistemas de relaciones interpersonales facilitan o implican el flujo de objetos y el desplazamiento de personas. Tanto la confianza como la obligación hacen que las relaciones permanezcan y los flujos se realicen; se trata, principalmente, de redes sociales y sistemas de intercambio.²⁶

¹⁸ En el verano, la mayoría de los consumidores del North Star Mall, el centro comercial más tradicional de San Antonio, vienen de México. La economía de ciudades fronterizas como Laredo y McAllen, también en el estado de Texas, está fuertemente vinculada a gente que no vive ahí (Sandoval, 2006c).

¹⁹ Se trata de una asociación de oriundos que varias veces al año envía o entrega donativos en municipios del norte del estado de Nuevo León y el área metropolitana de Monterrey. El Club Nuevo León ha tejido una red que comprende instituciones de Estados Unidos y México (Sandoval, 2006b: 97-105).

²⁰ Asociación que aglutina a empresarios y empresas estadounidenses, texanas, sanantonianas y mexicanas; mantiene fuertes vínculos con instituciones privadas y públicas de México. Al respecto ver Sandoval (2006b: 99-105).

²¹ Dentro de estas actividades también se hallan otras que, más que informales o toleradas, son ilegales, tales como el coyotaje o cruce ilegal de migrantes en la frontera.

²² Al respecto ver los trabajos de Faret (1997) y Hernández (1997).

²³ Al respecto ver Sandoval (2006b: 213).

²⁴ El término chivera alude al comercio de animales de granja, de chivas y cabras. Se refiere a la persona que vende estos animales y los carga para ofrecerlos a sus posibles clientes. El término se extendió al comercio irregular y al tráfico de mercancías importadas para referirse a las personas que cruzan la frontera cargando lo que han comprado en las ciudades fronterizas. Agradezco esta definición al Dr. Víctor Barrera Enderle, profesor investigador de la unidad de Posgrado de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Al respecto ver Sandoval (2006b: 214-216).

²⁵ Esta confianza, dice el autor, “organiza las expectativas de relaciones dentro de amplias redes de vínculos interpersonales en los que son intercambiados confidencias, favores, bienes, servicios, emoción, poder o información” (Vélez-Ibañez, 1993:28).

²⁶ Los *sistemas de intercambio* y los *círculos del don* son sistemas de relaciones más complejos que las redes, pues involucran intercambios que se significan en relaciones grupales más amplias. Los objetos o bienes que se intercambian no pueden ser dados en cualquier momento o de cualquier manera, sino que hay una ritualidad y una temporalidad que responde a ciertas normas so-

Muestras de infraestructuras para los intercambios son los favores –hospedaje, obtención de trabajo, préstamo de dinero, cuidado de los nietos– que se hacen los miembros de una misma familia que vive al norte y al sur de la frontera o los encargos de una hermana a otra cuando alguna viaja al norte por razones de consumo.

EN BUSCA DEL CONCEPTO TEÓRICO

El concepto de infraestructura debía encontrar soportes teóricos. Desde un inicio, sabía que en la bibliografía sobre la migración internacional se hace referencia a las redes sociales como infraestructuras sociales (Massey, *et al.*, 1991).²⁷ Sin embargo, también pensaba en las infraestructuras como un concepto más amplio. Una vez que indagué a mayor profundidad sobre el concepto de redes sociales, encontré un elemento interesante, el de los flujos. Así, en el caso de la migración internacional, se establece que a través de las redes sociales “circula gente, bienes e información creando un *continuum* entre comunidades en México y Estados Unidos” (Massey, *et al.*, 1991: 179). Los flujos vinculan y hacen que las personas organizadas en red se identifiquen y tengan sentido de pertenencia a un mismo grupo (Knoke y Kuklinski, 1991: 174), y compartan objetos, imágenes, formas de conducta y elementos identitarios (Levitt, 1998: 927).

No obstante, la idea de redes sociales poco tiene que ver con los caminos, las empresas o los negocios informales que sirven para los flujos, el turismo o el consumo fronterizo.²⁸ Las infraestructuras no

están destinadas exclusivamente a los flujos dentro de redes sociales sino que van más allá, pues sirven a todos los niveles de vinculación relacionados, al mismo tiempo, con las prácticas cotidianas y las actividades de las instituciones de gobierno. Son, entonces, formas institucionalizadas²⁹ (prácticas espacio-temporales) de vivir (practicar) el espacio social.

En la sociología de las movilidades encontré el sustento teórico que buscaba. Esta sociología sostiene que los flujos “están materialmente transformando ‘lo social como sociedad’ en ‘lo social como movilidad’” (Urry, 2000: 2).³⁰ La importancia de ellos fue expresada en la geografía mucho antes por Frémont (1976: 140), para quien la fluidez es un rasgo del espacio y refiere aquello que, como un líquido, es deformable, cambiante y muy difícil de asir. Por su parte, para Castells (2005: 445) los flujos son el principal rasgo de las prácticas sociales que se soportan en el espacio social. Urry (2000: 190-191) observa en el espacio social el comportamiento de un fluido y, precisamente por ello, su solidez como fenómeno social. El concepto de infraestructura se justifica como una herramienta para abordar una realidad social que funciona horizontalmente a través de constantes flujos.

Para Urry (2000: 23-24), las diversas corrientes teóricas de las ciencias sociales han recurrido a diferentes metáforas. El funcionalismo, por ejemplo, apeló a la idea del cuerpo humano; el individualismo metodológico, a la del intercambio calculado; el positivismo, al sentido de la vista; la teoría del conflicto, a la estructura. Para el mismo Urry, una sociología

ciales difíciles de romper. Para Mauss (1995: 148), en los *círculos del don*, la cuestión central está en el aspecto obligatorio y, por tanto, voluntario de la devolución.

²⁷ Estos autores advierten que uno de los principios de la migración internacional consiste en el desarrollo de “una infraestructura social que le permite convertir el movimiento inicial en un fenómeno permanente y masivo” (Massey, *et al.*, 1991: 13).

²⁸ De acuerdo con Lomnitz (2001: 72) “una red es un grupo de personas que practican el intercambio recíproco sistemáticamente

entre ellas”. Para Massey *et al.* (1991: 171), las redes son “lazos sociales que vinculan comunidades remitentes y puntos específicos de destino en las sociedades receptoras”.

²⁹ Aquí me refiero al sentido sociológico del término *institución* y no al que utilicé anteriormente para clasificar las infraestructuras institucionales.

³⁰ De acuerdo con el mismo Urry (2000: 17), “las sociedades son una de las varias formas de emergencia de la vida social. No son las únicas entidades que en un sentido o en otro se reproducen a sí mismas en relación con su ambiente” [traducción del autor].

de la movilidad necesita otras metáforas. Así, han surgido las de la sangre, el viaje, el hogar, las fronteras y cruces, los nómadas y los turistas, la internet. Estas metáforas buscan explicar órdenes sociales en donde la movilidad y los flujos son, como lo refieren Douglas e Isherwood (1990: 18), parte de “la base del proceso social” y no una consecuencia del mismo, y en donde las relaciones sociales suceden en muchos lugares a la vez.³¹

El concepto de infraestructura surge del examen de la importancia de los caminos para el desplazamiento a lugares distantes; sirve, a la vez, para describir y dar nombre a ciertas formas de organización, prácticas, órdenes y tecnologías que son básicas para la vida social, que le dan forma a un espacio social y por medio de las cuales éste se reproduce. Las infraestructuras –los *walkman*, *ipod*, *laptop*, automóviles, celulares, la internet– y las prácticas –envío de dinero, viajes, turismo o la fotografía– denotan la importancia que la movilidad y los flujos tienen en los espacios sociales. En palabras del mismo Urry (2000: 132): “las formas contemporáneas de habitar siempre involucran diversas formas de movilidad”.³²

REFLEXIÓN FINAL

El transnacionalismo frecuentemente sugiere que los constantes flujos que atraviesan las fronteras minan

³¹ Urry (2000) desarrolla ampliamente un panorama de las diferentes propuestas de metáforas en la sociología. De ellas, se tiene de manera especial en la elaborada por Mol y Law (1994) sobre la sangre y la anemia. Al respecto, explican los autores que a través del cuerpo humano hay vasos sanguíneos formando una inmensa red. En la anemia, la sangre no se mantiene en los vasos –los encargados de llevarla mientras algunas células migran a través de las paredes de esos mismos vasos sanguíneos. Esta sangre está caracterizada por un patrón espacial extraño. La sangre es un fluido que se mueve a través de una red extraordinariamente compleja de vasos sanguíneos y, como resultado de esto, se halla más o menos en todo el cuerpo. Con este ejemplo, Mol y Law (1994: 642) plantean que el problema fundamental es responder a la pregunta ¿en dónde?

³² Al respecto ver también Clifford (1997) [traducción del autor].

su importancia. Sostengo que es precisamente la presencia de la frontera como un límite, barrera u organizador de los flujos, el elemento fundamental para entender la continuidad de los vínculos entre territorios diferentes que conforman un mismo espacio social. Esto implica cambios conceptuales. El concepto de redes sociales parece funcionar mejor para contextos en los que la distancia física es mayor, en donde las relaciones interpersonales son la expresión de los vínculos entre personas y lugares distantes. En cambio, en el contexto transfronterizo, tales vínculos pueden ser impersonales, entre personas que no se conocen pero comparten una forma de vida caracterizada por la presencia de una frontera internacional.

El concepto de infraestructura aborda espacios sociales transfronterizos en donde la distancia es un aspecto fundamental. Pero no me refiero a la distancia entre los puntos A y B, sino a la distancia entre varios puntos entre sí, y entre ellos y la frontera. Ésta es el centro organizador, el nodo de las relaciones espaciales en el espacio social transfronterizo. En el caso de Monterrey y San Antonio, éstas no son ciudades fronterizas en el sentido estricto, no se encuentran a los costados de la línea limítrofe, pero son fronterizas si consideramos el término como una continuidad y no sólo como un muro divisorio. Continuidad de prácticas sociales, dinámicas económicas y formas culturales.

Ahora bien, el estudio de las infraestructuras sirve también para abordar las desigualdades que dan continuidad al espacio social. Estas desigualdades inducen cierto tipo de flujos y frenan otros. La frontera de México y Estados Unidos es la que exhibe la desigualdad más grande de condiciones humanas, económicas y de poder en el mundo (Álvarez, 1995: 451). Esta desigualdad se objetiva y reproduce a través de las prohibiciones y homologaciones que los Estados negocian o imponen a los flujos de mercancías y personas (Heyman, 1999). Las prohibiciones y homologaciones establecen desigualdades fundamentales que nos permiten entender por qué la gente cruza

la frontera o por qué algunos objetos circulan. La desigualdad del espacio social no sólo está entre un lado sur y un lado norte, sino que también reproduce las desigualdades de los diferentes territorios que lo constituyen (Pries, 1997: 18). Usar una u otra infraestructura significa una o varias posiciones geográficas y sociales dentro de un mismo espacio de vida.

El concepto de infraestructura permite, finalmente, abordar las desigualdades expresadas en espacios transfronterizos, en donde hay, por ejemplo, una gran diferencia entre aquellos que se pueden desplazar en auto propio y los que deben hacerlo en transporte colectivo. Estos últimos han de someterse a un mayor número de controles que restringen la movilidad y el uso del espacio. Tienen menos libertad. Sin embargo, gozan de mayor libertad que aquéllos que no pueden cruzar la frontera de manera legal. Conocer cuáles son las infraestructuras y los flujos que constituyen el espacio social conviene para describirlo, pero saber quién y cuándo usa qué tipo de infraestructura sirve para conocer las formas de estructuración social, tanto locales como globales, que se reproducen en ese espacio. 🐦

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez Jr., Robert R. (1995), "The Mexican-US border: the making of an Anthropology of borderlands", en *Annual Review of Anthropology*, vol. 24, pp. 447-470, Palo Alto, CA: Annual Reviews.

Castells, Manuel (2005), *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*, vol. 1, México: Siglo Veintiuno.

Corcuff, Philippe (1998), *Las nuevas sociologías*, Madrid: Alianza Editorial.

Clifford, James (1997), *Routes*, Cambridge: Harvard University Press.

Douglas, Mary y Baron Isherwood (1990), *El mundo de los bienes. Hacia una antropología del consumo*, México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/Grijalbo.

Faret, Laurent (2003), *Les territoires de la mobilité. Migration et communautés transnacionales entre le Mexique et les États-Unis*, Paris: CNRS.

_____ (1997), "Chemins et négoce entre le Mexique et les États-Unis: les routes de la migration internationale", en *Trace*, núm. 31, junio, pp. 51-63, México: Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.

Frémont, Armand (1976), *La région, espace vécu*, Paris: Presses Universitaires de France.

Giddens, Anthony (1998), *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*, Argentina: Amorrortu.

Herman, Josiah McC. (1999), "Why interdiction? Immigration control at the United States-Mexico border", en *Regional Studies*, vol. 33, núm. 7, octubre, pp. 619-630, England: Regional Studies Association.

Hernández León, Rubén (1997), "El circuito migratorio Monterrey-Houston", en *Ciudades*, núm. 35, julio-septiembre, pp. 26- 33, Puebla, México: Red Nacional de Investigación Urbana.

Hoffmann, Odile (2002), "Del territorio étnico a la ciudad: las expresiones de identidad negra en Colombia a principios del siglo XXI", en Beatriz Nates Cruz (comp.), *Territorio y cultura. Territorios de conflicto y cambio sociocultural*, pp. 1-30, Colombia: Universidad de Caldas [Versión electrónica facilitada por la autora].

Hoffmann, Odile y Fernando I. Salmerón Castro (1997), "Introducción. Entre representación y apropiación, las formas de ver y hablar del espacio", en Odile Hoffmann y Fernando I. Salmerón Castro, *Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación*, pp.13-29, México: CIESAS.

Ingold, Tim (1993), "The temporality of the landscape", en *World Archaeology*, vol. 25, núm. 2, pp. 152-174, New York: Routledge.

Knoke, David y James H. Kuklinski (1991), "Network analysis: basic concepts", en Grahame Thompson, Jennifer Frances, Rosalind Levacy y Jeremy Mitchell (Eds.), *Markets, hierarchies and networks: the coordination of social life*, London: Sage.

Levitt, Peggy (1998), "Social remittances: migration driven local-level forms of cultural diffusion", en *International Migration Review*, vol. 32, pp. 926-948, Ames, IA, USA: Blackwell.

Lomnitz, Larissa A. (2001), "Supervivencia en una barriada en la ciudad de México", en *Redes sociales, cultura y poder. Ensayos de antropología latinoamericana*, pp. 47-97, México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales/Miguel Ángel Porrúa.

Massey, Douglas, Rafael Alarcón, Jorge Durand y Humberto González (1991), *Los ausentes. El proceso social de la migración internacional en el occidente de México*, México: Alianza Editorial/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Mauss, Marcel (1995), "Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques", en Marcel Mauss, *Sociologie et anthropologie*, pp. 143-279, Paris: Quadrige/Presses Universitaires de France.

México. Gobierno de Nuevo León (2008), *Programa para la Integración del Desarrollo Regional del Noroeste y su Vinculación con Texas (INVITE)*, México: Gobierno de Nuevo León. Consultado el 20 de mayo de 2007, en http://www.nl.gob.mx/?P=des_eco_regional.

México. Secretaría de Relaciones Exteriores (2004). *Actualidad Económica en América del Norte*, boletín periodístico semanal, semana del 24 al 30 de julio, año V, núm. 27, México: Secretaría de Relaciones Exteriores. Consultado el 15 de abril

- de 2007, en http://www.sre.gob.mx/laredo/images/pre_bol_eco_2004_27.htm.
- Mol, Annemarie y John Law (1994), "Regions, networks and fluids: anaemia and social topology", en *Social Studies of Science*, vol. 24, núm. 4, pp. 641-671, Thousand Oaks, CA, USA: Sage.
- Portes, Alejandro, Luis Guarnizo y Patricia Landolt (1999), "The study of transnationalism: pitfalls and promise of an emergent research field", en *Ethnic and Racial Studies*, vol. 22, núm. 2, pp. 217-237, New York: Routledge.
- Pries, Ludger (1997), "Las migraciones laborales internacionales y el surgimiento de espacios sociales transnacionales. Un bosquejo teórico-empírico a partir de las migraciones laborales México-Estados Unidos", en *20º Congreso Internacional de la Latin American Studies Association*, abril, México [Versión mecanoscrita proporcionada por el autor].
- _____. (2001), "The approach of transnational social spaces. Responding to new configurations of the social and the spatial", en Ludger Pries, *New transnational social spaces. International migration and transnational companies in the early twenty first century*, pp. 3-33, London: Routledge.
- _____. (2002), "La migración transnacional y la perforación de los contenedores de Estados-nación", en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 17, núm. 3, septiembre-diciembre, pp. 571-597, México: Colegio de México.
- Rodríguez, Néstor (1997), "The social construction of the U.S.-Mexico border", en Juan F. Perea (Ed.), *Immigrants out! the new nativism and the anti-immigrant impulse in the United States*, pp. 223-243, New York: New York University Press.
- Sandoval Hernández, Efrén (2006a), "Itinerarios y formas de consumo transfronterizos", en *Ciudades*, núm. 69, enero-marzo, pp. 32-40, México: Red Nacional de Investigaciones Urbanas.
- _____. (2006b), *Movilidad, circulación e intercambios en el espacio social Monterrey, Nuevo León-San Antonio, Texas*, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social [Tesis de doctorado].
- _____. (2006c), "Impacto económico del consumo regiomontano en San Antonio, Texas", en Isabel Ortega Ridaura, *El Noroeste. Reflexiones*, pp. 171-187, Monterrey: Fondo Editorial Nuevo León/INVITE.
- Schiller, Nina Glick, Linda Basch y Cristina Blanc-Szanton (1992), "Transnationalism: a new analytic framework for understanding migration", en Nina Glick Schiller, Linda Basch y Cristina Blanc-Szanton (Eds.), *Towards a transnational perspective on migration. Race, class, ethnicity, and nationalism reconsidered*, pp. 1-24, Nueva York: The New York Academy of Sciences.
- Urry, John (2000), *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*, Florence, Kentucky, USA: Routledge.
- Vélez-Ibañez, Carlos G. (1993), *Lazos de confianza. Los sistemas culturales y económicos de crédito en las poblaciones de los Estados Unidos y México*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Vertovec, Steven (1999), "Conceiving and researching transnationalism", en *Ethnic and Racial Studies*, vol. 2, núm. 2, marzo, pp. 447-462, New York: Routledge.
- Waldinger, Roger y David Fitzgerald (2004), "Transnationalism in question", en *American Journal of Sociology*, vol. 109, núm. 5, marzo, pp. 1177-1195, Chicago, IL, USA: University of Chicago Press.

Recibido: agosto de 2007
Aceptado: febrero de 2008

