

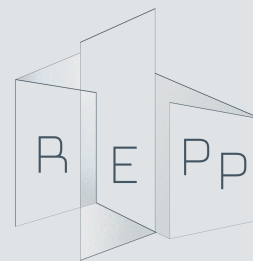
<http://dx.doi.org/10.5354/0719-6296.2022.67033>

Rev. Est. de Políticas Públicas, 8(2)

[julio - noviembre 2022], 57-72



ISSN edición web: 0719-6296

©Copyright 2022: Universidad de Chile



Imaginarios urbanos ante las políticas de restricción de movilidad en el contexto de la crisis sanitaria de COVID-19 en Nuevo León, México

Urban imaginaries about mobility restriction policies in the context of the COVID-19 health crisis in Nuevo León, Mexico

K. Soto Canales ^a  R. M. Alonzo González ^b 

^a Universidad Autónoma de Nuevo León

^b Universidad Autónoma de Baja California

Resumen | Esta investigación aborda los imaginarios urbanos derivados de la visibilización de comunicados de políticas públicas en materia de movilidad urbana en el estado de Nuevo León en el contexto de la crisis sanitaria por COVID-19. Al ser contrastada la participación ciudadana, se exhibe el desapego de la realidad por parte del gobierno estatal y de las instituciones responsables de la operatividad del servicio de transporte colectivo (restricciones de horario, disminución de unidades en circulación). Como metodología, se aplica el análisis de contenido, con la finalidad de recuperar contrapuntos en la emisión de volantes virtuales desde la red social de Facebook, ya sea tanto en la interacción de los receptores como en las narrativas contenidas para garantizar la salud pública en la ejecución de los trayectos cotidianos. La participación ciudadana contiene dos posturas, una donde se exhibe malestar, falta de empatía, desigualdad, frustración; que contrasta con la certidumbre del aislamiento, la celebración de la reducción a movilidad, las cuales se aceptan como una medida de control en torno a la expansión del virus.

Palabras clave: Políticas públicas, Pandemia, Movilidad urbana, Participación ciudadana, Imaginarios urbanos

Abstract | This paper addresses the urban imaginaries derived from the visibility of public policy communications on urban mobility in the state of Nuevo León and the interaction of the audience on Facebook. There is exhibited by contrasting citizen participation, the detachment from reality by the state government and the institutions responsible for the operation of the public transportation service (schedule restrictions, reduction of units in circulation). As a methodology, content analysis is applied to recover counterpoints in the issuance of virtual flyers from the Facebook social network, both in the interaction of recipients and in the narratives contained to ensure public health in the execution of daily journeys. Citizen participation contains two positions, one where discomfort, lack of empathy, inequality, frustration is exhibited; that contrasts with the certainty of isolation, the celebration of the reduction to mobility, which are accepted as a control measure around the spread of the virus.

Keywords: Public policy, Pandemic, Urban mobility, Citizen participation, Urban imaginaries.

Fecha recepción: 2022-05-12

Fecha aceptación: 2022-08-22

Dirección de correspondencia [Correspondence address]: Karina Soto Canales, Universidad Autónoma de Nuevo León. E-mail: karina.sotocnl@uanl.edu.mx



1. Introducción

El efecto de la pandemia producida por el COVID-19 transgrede cualquier actividad inserta en la cotidianidad: académica, laboral, recreativa, así como la movilidad. En México, a diferencia de otros países, se promueve un discurso y seguimiento general a la nación para atender la pandemia, el cual es acompañado de políticas públicas que pueden ser ajustadas por cada uno de los estados de la república mexicana de acuerdo a sus realidades y contextos para atender de mejor forma a su ciudadanía. Derivado de ello, el papel de cada estado ha sido clave para el control de la pandemia, al establecer sus propias políticas públicas y estrategias para atender la emergencia sanitaria por el coronavirus, siendo responsables de hacerlas del conocimiento general por diversos medios de comunicación, así como, procurar su atención y control en beneficio de la salud comunitaria.

Dentro de los medios de comunicación que los estados utilizan para informar a la ciudadanía se ubica el uso de diversas redes sociales en internet como lo es Facebook, la cual permite hacer de la opinión pública cualquier mensaje que se distribuya en su plataforma, que además de la visualización de los comunicados permite interactuar con ellos mediante reacciones a través de las opciones de iconos en la plataforma (me gusta, me encanta, me importa, me sorprende, me divierte, me entristece y me enoja), e incluso de manera abierta mediante comentarios. Estas dinámicas de interacción abren la posibilidad para conocer la recepción que tiene la comunicación derivada de la política pública, así como, la opinión ciudadana de quienes la visualizan mediante esa red social, dando la posibilidad de reconstruir los imaginarios urbanos en torno a dichas políticas a través de sus comunicados.

Ante tal amenaza, las estrategias de supervivencia se incorporan en las agendas gubernamentales para generar políticas públicas que permitan recuperar el bienestar en el clima de incertidumbre sanitaria. Esta investigación exhibe los mecanismos promovidos para dar a conocer la política

pública sanitaria en materia de movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Monterrey por el estado de Nuevo León, México; de los cuales se analiza una de las diversas plataformas virtuales (Facebook) y un tipo de formato de comunicación (volantes virtuales) que informa las medidas de higiene, control y alternativas de movilidad para enfrentar con mejores herramientas (información) los embates de la pandemia. Dicho análisis se produce a partir de un diseño metodológico siguiendo el análisis de contenido, con el cual se recuperan imaginarios urbanos contrastados en el que reacciones y comentarios se someten a evaluación para identificar aprobaciones-desaprobación de la audiencia, en ella se contiene a su vez la deficiencia, diferenciación y desigualdad, ya sea al minimizar las necesidades del sector económico secundario (industria) con respecto a los horarios de operación del sistema de transporte colectivo o de las diferentes variables (costo, tiempo, tipología de vehículo, densidad, entre otros) que intervienen en la denominada “nueva normalidad” que se contraponen socioeconómicamente para realizar una o todas las estrategias planteadas y así afrontar la problemática multidimensional para la ejecución de los trayectos cotidianos ante la emergencia sanitaria.

La presente investigación es producto de un conjunto de análisis ejecutados sobre la movilidad urbana, que, para el caso particular, se estudia con respecto a las políticas públicas generadas para afrontar el reto sanitario del COVID-19 en el estado de Nuevo León, México. A partir de la emisión de las volantes virtuales se advierte la diferenciación en la interacción de la ciudadanía, ya sea a través de las reacciones o por los comentarios en torno a la información, a través de la metodología implementada se reconocen las desigualdades y dicotomías presentes, ya sea desde lo individual (medidas de higiene, distanciamiento, cubrebocas, entre otros) hasta lo colectivo (restricción de horarios del servicio de transporte público). Para el presente, el objetivo del estudio es analizar la participación ciudadana digital (reacciones y comentarios) ante la comunicación de las políticas públicas con relación a

la movilidad urbana desde la red social Facebook ante una eventualidad sanitaria, el COVID-19.

1.1. Estrategias biopolíticas y movilidad urbana ante una emergencia sanitaria

La biopolítica se origina una vez que se detectan amenazas que afectan al cuerpo y atemorizan a la población, tales como epidemias, guerras nucleares o químicas (Soley-Beltrán, 2007). También se define en función de las acciones que se producen en las diferentes estructuras de gobierno a partir del conocimiento médico, cuyo objetivo es la promoción de la salud colectiva (Berardi, 2020). Es por ello que se trata de una técnica socio inmunológica o antropotécnica moderna que permite la sobrevivencia a nivel masivo (Castro-Gómez, 2012).

En la biopolítica el factor del miedo (temor), es determinante en la configuración y establecimiento de estrategias para mantener ambientes de certidumbre y bienestar. Beck (1998) señala que en la sociedad, el riesgo crea a la comunidad del miedo, la solidaridad que de esta se desprende se convierte a su vez en una fuerza política. Con respecto al miedo o temor, por su parte, Heidegger (1993) explica que se puede considerar desde tres puntos de vista: aquello que se teme, el temer y por lo que se teme. Por lo tanto, los objetivos de las estrategias biopolíticas derivadas de la pandemia se vinculan al control para coexistir y contraer el virus y la posibilidad del peligro o riesgo (contagio y, en el peor de los casos, la muerte).

Ante escenarios de pánico colectivo también es pertinente recuperar la tipología del miedo establecida por Augé (2015), quien explica que este puede ser inducido por ignorancia o deducido por el conocimiento.

Dicho conocimiento es fundamental para establecer las reacciones de la sociedad ante una epidemia, concepto que permite denominar al fenómeno interindividual o individual, una vez que se eleva y dispersa el número de contagios. Entonces el fenómeno se torna colectivo (Aron, 2004), la cual según Park (1999) origina fluctuaciones en el equilibrio biótico, como producto

de transformación súbita e incluso catastrófica, dicha estabilidad se compromete con el cambio de escala del contagio. Glaeser (2011) afirma que actualmente la inversión en materia de salud pública restringe la propagación de enfermedades; en contraposición y, debido a la diseminación pandémica del 2020, Alain Badiou (2020) expresa: “desde la pandemia –también viral– del SIDA, pasando por la gripe aviaria, el virus del ébola, el virus SARS-1 [...] sabemos que el mercado mundial, en conjunto con la existencia de muchas zonas con un débil sistema médico y la insuficiencia de disciplina mundial en las vacunas necesarias, produce inevitablemente serias y desastrosas epidemias” (p.67). Por tanto no es de extrañarse que la reciente pandemia viral del COVID-19 se convirtiera en una epidemia que ha sido atendida desde un amplio espectro de políticas públicas en cada espacio geográfico.

A lo largo y ancho del mundo, a partir del fenómeno pandémico se establecen mecanismos para salvaguardar tanto salud como seguridad pública. Algunas de las medidas se ejecutan por medio de políticas públicas generales debido al nivel de restricción sobre las garantías individuales, como por ejemplo: a) cotos de seguridad entre entidades espaciales como barrios, zonas o municipios; b) suspensión del servicio educativo en todos los niveles; c) suspensión de viajes (nacionales y extranjeros) o d) aplicación de cuarentena con vigilancia (Agamben, 2020). Dichas medidas defensivas se producen como la solución para el problema en cuestión, el cual se genera a partir de disminuir el miedo y la inseguridad. De tal manera, al emprender dichas acciones se aporta inmediatez y concreción al miedo (Bauman, 2008).

Debido a lo anterior, se reconfiguran a partir de las entidades sociales la ocupación del espacio. En el caso de las regiones del mundo donde se aplican las restricciones de movilidad o cuarentenas, en su aislamiento establecen en un mismo espacio, la casa, las actividades elementales: habitar, trabajar, descansar y circular (García, 2016). En una escala diametralmente opuesta, la global, el repliegue elimina cualquier rastro de la de-

nominada hipermovilidad, donde cualquier movimiento regional, nacional, transnacional e internacional desaparece paulatinamente (desde lo tangible o espacial) y hasta que así lo consideren las autoridades competentes.

A partir de dicha inmovilidad, se reducen las operaciones de transporte y, se condicionan o cancelan los desplazamientos de personas y productos. De tal manera, algunos individuos relocalizan los sitios de encuentro o posponen los tiempos de convivencia. En contraparte, diversos sectores económicos, se cimbran ante el colapso, las empresas que requieren de abastecimiento de materia prima o del envío de productos, y, en algunos casos, momentáneamente, se restaura el desarrollo de la economía local, al revivir viejas formas de producción como mecanismo de defensa ante la incertidumbre de las economías globales, como un ajuste de las nuevas o reinventadas condiciones de operatividad (Borja y Castells, 2000).

La velocidad con la que el COVID-19 se dispersa por el mundo origina que se establezcan a través de los diversos niveles de gobierno, mecanismos de política pública para la contención del contagio, ya sea por el aislamiento social o cuarentenas, con dichas medidas, lo que se intenta es excluir a la población de los enemigos potenciales (Agamben, 2020). Si el riesgo está en el exterior, cualquier actividad ajena al hogar representa un alto riesgo o vulnerabilidad, en el nuevo orden de incertidumbre de la vida social (Appadurai, 2007). Al respecto, Bauman (2003) menciona que cuanto más seguridad percibe la población en reclusión, el exterior es menos familiar y más amenazador; por lo tanto, los desplazamientos cotidianos diferenciados por tipología (público-privado) simultáneamente ejercen dicotomías en cuanto al riesgo de contagio. De esta manera, el servicio de transporte público se advierte como un medio peligroso, donde la densidad de usuarias/os por unidad favorece la proliferación del virus. Aunado a lo anterior, el miedo o temor se acrecienta al admitir como detonador la distancia entre usuarias/os y las medidas sanitarias (bajas o nulas).

La movilidad urbana, en cualquiera de sus formas, medios o usuarias/os, con la propagación de la epidemia COVID-19, demuestra la necesidad de emprender políticas públicas para la recuperación de la cotidianidad de cualquier actividad presencial.

1.2. Imaginarios urbanos en las interacciones por redes sociales

Diversos autoras/es señalan a los imaginarios urbanos como representaciones simbólicas (hechos o deseos), las ideas se crean en un proceso fantástico desde las insatisfacciones, deseos o sueños donde el factor temporal interviene a su vez para imaginar lo vivido y lo que se podría vivir (Lindón, 2007a; Lindón, 2007b; Silva, 2006). Por su parte, Soto (2020) manifiesta que el tema de los imaginarios urbanos se asocia a su vez con los aspectos en los que se subdivide el fenómeno urbano: social, económico y espacial. Estos aspectos se relacionan con factores de desigualdad, diferenciación, tipologías de transporte y espacios de tránsito.

El tema de los imaginarios urbanos es relativamente innovador, sobre todo cuando se vincula con la movilidad urbana. Algunas investigaciones han abordado las percepciones tangibles como intangibles en la realización de los trayectos cotidianos de la movilidad urbana y las reacciones de los usuarios del servicio de transporte colectivo (Matus, 2017; Peñaloza, 2013; Salazar Arenas, 2013 y Soto, 2020).

En los primeros meses de la pandemia, las acciones y determinaciones en materia de salud pública resultan alarmantes, confusas y causantes de estragos, puesto que el número de pacientes y muertes colapsaron los servicios sanitarios y funerarios, lo que orilla a que los gobiernos se vean ante la necesidad de tomar decisiones inmediatas, tanto en materia económica, con la suspensión de actividades no esenciales; como en materia de derechos humanos, adoptando cuarentenas forzosas, limitando el derecho de tránsito y la movilidad (The economist, 2020). Diversos gobiernos establecieron estrategias comunicativas por redes sociales para informar a sus ciuda-

danos las acciones para atender la pandemia y la situación en general del país con relativo éxito, ubicando a Facebook como la red con mayor interacción (Castillo-Esparcia et al., 2020).

En México, la emergencia sanitaria ante el coronavirus no fue tan sentida por la población en sus inicios. De acuerdo al estudio realizado Muñoz y Corduneanu (2020), la población mexicana tuvo percepción de riesgo moderada de contraer COVID-19 en la etapa inicial de la pandemia y entre los medios para informarse se ubicaron principalmente dos fuentes: la prensa digital y Facebook. Aunado a esta percepción de poco riesgo por parte de la población, se implementaron acciones gubernamentales excepcionales, que generaron el descontento y críticas de la población, las cuales fueron difundidas por redes sociales como Facebook, como en el caso de los toques de queda en diversos municipios de Sonora (Peña, 2020). Cabe señalar, que la utilización de las redes sociales por parte de las diferentes dependencias del gobierno obedece a una transformación del formato de gobierno tradicional a una nueva gobernanza en función de los atributos de la era digital, más accesible (González-Sanmiguel y Rivera-Rodríguez, 2021). Este cambio contiene al menos dos componentes: el democrático y el tecnológico. Para la ciudadanía esto representa que su participación desde lo digital supone que la posesión de medios, dispositivos y plataformas para establecer comunicación, y como resultado entre ambas entidades se obtienen nuevas estrategias en el proceso de participativo, cuyas interacciones son más flexibles y que fortalecen al proceso democrático (Robles y De Marco, 2011).

Desde el comienzo de la pandemia las redes sociales han sido los medios de comunicación elegidos por los gobiernos para establecer contacto con la ciudadanía, desempeñando un papel efectivo para comunicar sus acciones y medidas. Si bien se consideran como opciones ideales para crear conciencia y difundir medidas preventivas, así como para mantener contacto con las personas (Santillán y Hernández, 2021), se observa que la falta de credibilidad y descontento ha sido la respuesta de sus ciudadanos, por lo que no se ha

visto efectivo el aprovechamiento de los espacios de interactividad que ofrecen estas redes, como es el caso de los comentarios en Facebook, para reconocer la participación ciudadana y su voz. Como destaca Padilla (2021), “no hay comunicación efectiva entre ciudadanos y gobiernos a través de los medios. Resulta una paradoja, que existen mayores posibilidades comunicativas, pero son inversamente proporcionales para escuchar y conversar” (p.23).

De acuerdo con Byung-Chul Han (2014), la comunicación en la era digital tiene forma de espectro y virus, debido a que de manera similar al efecto de una infección se produce de forma inmediata una reacción desde lo emotivo o afectivo. Las interacciones se suscitan incluso sin haberse producido lectura o comprensión, la difusión a través de la red se esparce viralmente. La necesidad de interacción y comunicación entre ciudadanos y sus gobiernos durante una pandemia que se ha caracterizado por el distanciamiento físico, se ve manifiesta en las redes sociales, en donde pueden ejercer su opinión, la cual está cargada de las representaciones simbólicas de lo que se vive en aislamiento, es decir, los imaginarios urbanos manifiestos en las insatisfacciones, deseos o sueños de su percepción hacían la comunicación de las políticas públicas, esperando con ello encontrar ecos para una participación ciudadana que tenga peso comunicativo en sus reclamos y puntos de vista, sobre las acciones y medidas tomadas.

1.3. De las acciones de biopolítica a los imaginarios urbanos sobre el control de la movilidad urbana en la pandemia del control

La biopolítica implementada a partir de la pandemia de COVID-19, genera diversas acciones entre ellas la generación de políticas públicas, restricciones, lineamientos y comunicación de las mismas, por diversos medios tradicionales o digitales, que permiten a la ciudadanía estar informada sobre la situación de la pandemia y las medidas de control a acatar para mantener la salud social (Castillo-Esparcia et al., 2020; Muñoz y Corduneanu, 2020; Peña, 2020; Steinbach Méndez y Hur-

tado Calderón, 2021). La línea estratégica que se identifica en estas acciones de biopolítica es una combinación entre comunicación de crisis y de situación de riesgo de salud (Steinbach Méndez y Hurtado Calderón, 2021), con acciones orientadas a informar sobre la pandemia, su propagación y las medidas a atender. Estas acciones se observan cimentadas principalmente en el miedo como su fuerza política (Beck, 1998), generando como reacción ante sus comunicados principalmente emociones de miedo en la ciudadanía cuando estos se realizan por Televisión, Prensa, Facebook e Instagram (Losada Díaz et al., 2020).

En este sentido, las acciones de comunicación e información se centran en los tres puntos de vista en los que Heidegger (1993) explica el miedo, siendo estos: a) aquello que se teme: el COVID-19, b) el temer: su fácil propagación y c) por lo que se teme: su alto nivel de mortalidad. Por lo tanto, los objetivos de las estrategias biopolíticas derivadas de la pandemia se vinculan al control ante aquello que se teme y el temer, es decir, al COVID-19 y a su fácil propagación, siendo la movilidad urbana uno de los principales retos que se deben atender para minimizar, en los trayectos cotidianos, la posibilidad de peligro o riesgo de la ciudadanía.

Estas estrategias de biopolítica y su comunicación conectan con los imaginarios urbanos de la ciudadanía, es decir, con las ideas sobre el COVID-19 y las acciones para su control dispuestas por el Estado, las cuales se recrean en un proceso donde el factor temporal y espacial interviene a su vez para imaginar lo vivido y lo que se podría vivir (García Canclini en Lindón, 2007a; Lindón, 2007b; Silva, 2006), es decir, imaginar las acciones de control para movilidad urbana por parte del Estado con acciones de biopolítica y la realidad de la movilidad urbana durante la pandemia que vive la ciudadanía para sobrellevar su vida cotidiana, en contraposición con, la recepción atenta y participativa de la ciudadanía ante esas acciones de manera favorable y las expresiones de angustia, miedo, disgusto, así como de enfado ante disposiciones que no atienden las necesidades de movilidad urbana de la ciudadanía en medio de la pandemia de COVID-19.

Baudrillard (2009) expone a partir de la sociedad del consumo, como es que se permean signos de bienestar, confort, o felicidad, donde todos los deseos y necesidades, imágenes y palabras aspiran a ser integradas para perpetuar dicho imaginario; por lo tanto, la contraparte se configura como un estado de malestar, incomodidad o tristeza. En este sentido cada acción de biopolítica comunicada permite la generación de imaginarios urbanos que se contrastan con los aspectos reales o imaginados del fenómeno en cuestión, en este caso el de la movilidad urbana relacionado con factores de desigualdad, diferenciación, tipologías de transporte y espacios de tránsito en los que confluye la ciudadanía.

2. Metodología

Para este trabajo se utilizó como metodología el análisis de contenido, siendo esta una técnica de interpretación en diferentes tipos de registros (texto o imagen, audio o vídeo). Desde este método se considera que estos registros tienen capacidad de albergar en su contenido el conocimiento de diversos aspectos y fenómenos de la vida social, los cuales pueden ser recuperados mediante una interpretación sistemática, objetiva y contextualizada. El diseño metodológico se basa en mayor medida en la propuesta metodológica de Krippendorff (2003) y sigue algunos aspectos propuestos por Neuendorf (2016), desde los que se busca desde un enfoque inductivo, implementar esta técnica para lograr la formulación de inferencias a partir de la recolección, clasificación y análisis de las interacciones de los usuarios de Facebook con el perfil del Gobierno de Nuevo León en esta plataforma.

Para este trabajo se establece como caso de estudio al gobierno del estado de Nuevo León en su administración 2015-2021, encabezada por el gobernador Jaime Heliodoro Rodríguez Calderón. Para lo cual se considera oportuno señalar que la entidad incorpora en el artículo tercero de la Ley de Participación Ciudadana, que esta es el derecho a intervenir y participar, individual o colectivamente, en las decisiones públicas, en la formu-

lación y evaluación de las políticas de gobierno, por lo que el Estado debe garantizar la utilización de todos los medios de comunicación institucionales, así como las redes sociales, para proveer la información, difusión, capacitación y educación, para el desarrollo de una cultura democrática de la participación ciudadana. Lo anterior, refleja un adelanto a las disposiciones establecidas en materia de participación ciudadana en otras entidades como: Tabasco, Oaxaca, Guerrero, Chiapas o Jalisco, quienes en la actualidad continúan utilizando los medios masivos de comunicación habituales (prensa, televisión y/o radio).

De las redes sociales usadas por el gobierno de Nuevo León durante su administración (Twitter, Instagram y Facebook) se elige trabajar el caso de estudio con Facebook, puesto que como se mencionó previamente se ha establecido como la red social con mayor interacción durante la pandemia de COVID-19 (Castillo-Esparcia et al., 2020) y, además, sus espacios de interactividad (comentarios y reacciones) permiten reconocer la participación y voz ciudadana (Padilla, 2021).

El corpus de estudio considera las publicaciones realizadas por parte del Gobierno de Nuevo León a partir del 15 de marzo del 2020 y hasta el 2 de diciembre del 2020, de las cuales se retomaron solamente los volantes electrónicos, que son piezas completas de información que cuentan generalmente con una imagen atractiva o fotografía acorde al tema a comunicar, logos institucionales e información.

Para la selección de la muestra se consideró como criterio solamente aquellos volantes electrónicos que en su contenido aborda temas relativos a las acciones y medidas de higiene, salubridad y control para atender la contingencia sanitaria relacionados directamente con aspectos de movilidad y transporte urbano durante la pandemia.¹ El levantamiento de información se realizó del 22 de julio del 2021 al 8 de octubre del 2021. Se recuperan un total de 74 volantes electrónicos los

¹Para el muestreo en la investigación cualitativa, esta debe representar la relevancia del fenómeno en los participantes por lo que el interés se coloca en la variedad de experiencias de los mismos (Martínez-Salgado, 2012).

cuales fueron descargados de la plataforma junto con sus interacciones, como lo son datos numéricos sobre las reacciones y comentarios. Para la sistematización de la información se construyó una base de datos usando el programa excel en el que se tabularon un total de 30,971 reacciones, identificadas por tipo (me gusta, me encanta, me importa, me sorprende, me divierte, me entristece y me enoja) y 7,447 comentarios. Adicionalmente, se analizó el contenido de cada uno de los volantes en cuanto a la información que proporcionaban para integrarlos en categorías temáticas abordadas para atender las problemáticas de la movilidad y transporte urbano en Monterrey.

Derivado del universo de estudio (74 volantes) se jerarquizan las interacciones, para lo cual se seleccionan los tres volantes con mayor número de reacciones y los tres volantes con mayor número de comentarios. De los 6 casos obtenidos, se elige el volante electrónico de tipo de control con mayor número de comentarios para realizar un análisis sobre los comentarios del mismo, del tal forma, que se dé cuenta de aspectos acerca de la recepción que tuvo la comunicación de esta medida a través de la opinión y percepción de las ciudadanía expresada en comentarios para atender las acciones sanitarias que impactan en la movilidad y transporte urbano en Monterrey y su área metropolitana, dando la posibilidad de reconstruir los imaginarios urbanos en torno a dicha política a través de su comunicado en Facebook.

3. Resultados: La pandemia de COVID-19 en Nuevo León

Si bien es cierto que a nivel mundial el registro del primer contagiado del COVID-19 se notifica el último día del año 2019, el carácter de pandemia no se oficializa hasta el 11 de Marzo del 2020, por el Dr. Tedros Adhomom Ghebreyesus, Director General de la Organización Mundial de la Salud (OMS). En México, el primer contagio se documenta a finales del mes de febrero y en Nuevo León, a principios de marzo del 2020 (Figura 1).

Figura 1: Línea de tiempo sobre el desarrollo de la epidemia-pandemia COVID-19, registro del primer contagio y comunicados en tres escalas geográficas



Fuente: Elaboración propia 2022 con información de

<https://www.who.int/es/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019#:~:text=En%20este%20sitio%20web%20se,31%20de%20diciembre%20de%202019,https://datos.COVID-19.conacyt.mx/#DownZCSV,https://www.facebook.com/gobiernonuevoleon>.

Tal como se menciona previamente, los comunicados oficiales a nivel mundial cambian la jerarquía de la epidemia una vez que se rebasan los límites político administrativos de China, por lo tanto, se instaura al COVID-19 como pandemia. A nivel local, el gobierno del estado de Nuevo León a través de las redes sociales establece comunicación con los habitantes e interesados de lo que sucede en el territorio. Simultáneamente, se incorpora el tema del coronavirus a la agenda gubernamental, por lo que el 11 de Marzo del 2020 presenta el primer volante (flyer) informativo sobre el virus, y recalca que también se le denomina COVID-19. Los cambios en la movilidad urbana se exponen el 15 de Marzo, en cuyo primer comunicado se expresan cambios en la higiene de los vagones del sistema metro, con los cuales refuerzan las medidas preventivas para garantizar que se contenga la dispersión del virus en los trayectos de las/os usuarias/os, mas no explica cuáles son las consideraciones o acciones para lograr el cometido.

3.1. Tipologías de contenido digital: COVID-19 y movilidad urbana

Durante el año 2020 (15-03-2020 al 02-12-2020) se emiten 74 desplegados donde se informa, advierte y garantizan medidas sanitarias para salvaguardar la integridad de las/os usuarias/os del

transporte público. A partir del análisis del contenido de los volantes se determinan tres tipologías (Figura 2) según los temas, los cuales son:

1. De información (informativos), donde se avisa a la ciudadanía de las medidas sanitarias (medidas de higiene, uso de cubrebocas, entre otros) por parte de las autoridades competentes (Gobierno del Nuevo León, Instituto de Movilidad y Accesibilidad, Secretaría de Salud, solo por mencionar algunos)
2. De control, donde se establecen políticas públicas para restringir horarios de operación del servicio de transporte colectivo en sus diversas modalidades, el establecimiento de cotos o cierres entre municipios o estados de la región y, también se invita a la sociedad a permanecer en casa (#YoMeQuedoEnCasa) y promueve a su vez recursos para garantizar que el mensaje sea recibido en otras redes sociales como: Instagram o Twitter.
3. De alternativas de movilidad, en el caso de estudio, se establecen nuevas rutas de transporte público (camión o taxi) exclusivo para personal médico o la implementación de calles completas, donde como recurso para garantizar la "sana distancia" se incorporan los proyectos de ciclovías.

La selección de los tres volantes que conforman la Figura 2, se produce con la cuantificación de reacciones y comentarios del universo de estudio según el tipo de volante. Resulta con mayor cantidad de reacciones los de tipo informativo (43.2%) y con mayor cantidad de comentarios los de tipo de control (39.3%), sin embargo, al analizar por volante las reacciones y comentarios, son los volantes de tipo de control los que en promedio obtienen mayor cantidad de reacciones (149) y comentarios (1106) por unidad.

Además de la categorización de los volantes y la cuantificación de interacciones se precisa la cronología de la emisión, así como de la incorporación del efecto de la pandemia (cantidad de contagios) en el Estado de análisis. De tal manera, la proyección por medio de los volantes de los temas de investigación (COVID-19 y movilidad urbana) y el seguimiento por mes, expone cómo se modifica a través del tiempo, la cantidad y tipología de los volantes (flyers). El mes que presenta más emisiones gráficas es Abril, seguido de Junio y Julio, y el mes con menos desplegados es Diciembre, éstos no se producen con respecto al propósito (biopolítico), debido a que conforme van en aumento los contagios la comunicación por medio de volantes disminuye. La mayoría de los volantes son de tipo informativo (50%), seguidos por los que contienen alguna alternativa para la movilidad (35%) y los que se emiten con menor periodicidad son los de control (15%) (Figura 3).

3.2. Interacción ciudadana con los volantes electrónicos del Gobierno de Nuevo León en materia de Movilidad

Abocados a la participación ciudadana producida ante la emisión de volantes a través de la red social Facebook, se producen en total 30,971 reacciones de parte de los receptores, donde el 83% son likes, seguido de 7% me encanta, por lo que el resto de las opciones de interacción (me importa, me sorprende, me divierte, me entristece y me enoja) son muy poco utilizadas. Al conformar un collage con los volantes de mayor participación de la comunidad virtual seguidora del contenido del

gobierno estatal (según reacciones y comentarios producidos por unidad), se demuestra la primera ambivalencia o contraste en un desplegado de control: “Que nuestras calles se llenen de responsabilidad no de personas”, en el cual se producen 5,269 reacciones (17%), donde la interacción más utilizada es “like” con 4,400, seguida por 316 “me encanta” y 290 reacciones de “me entristece”, por lo tanto, la audiencia aprueba los cierres o limitaciones para el libre tránsito, y de igual manera, lamenta dichas restricciones (Figura 4).

Los flyers contenidos en la Figura 4 contienen el 32.3% de reacciones (primera fila) (10,006) y según la cantidad de comentarios se obtiene el 20.7%, dichos volantes se proyectan entre los meses de Marzo y Julio. Es importante señalar que el efecto de la participación ciudadana virtual disminuye, tanto en la periodicidad establecida por la fuente emisora como por la reacción de la audiencia, esto podría relacionarse tanto al hecho de que algunos de los volantes se proyectan en diversas ocasiones o posiblemente por la “normalización” del efecto de la pandemia sobre la comunidad virtual receptora de la información. Por lo tanto, se precisa del análisis cronológico por unidad para establecer la participación ciudadana diferenciando la interacción (click-reacción y/o texto-comentario) por unidad de comunicación, para determinar las maneras en las que se recupera y pierde la atención, lo cual facilita la identificación de la cantidad de desplegados (según reacciones o comentarios), los resultados permiten a su vez generar el 80/20 (ley de Pareto) que pudiese explicar, desde la red social de Facebook, el efecto de la participación ciudadana ante las estrategias biopolíticas en materia de movilidad urbana en el Estado de Nuevo León (Figura 5).

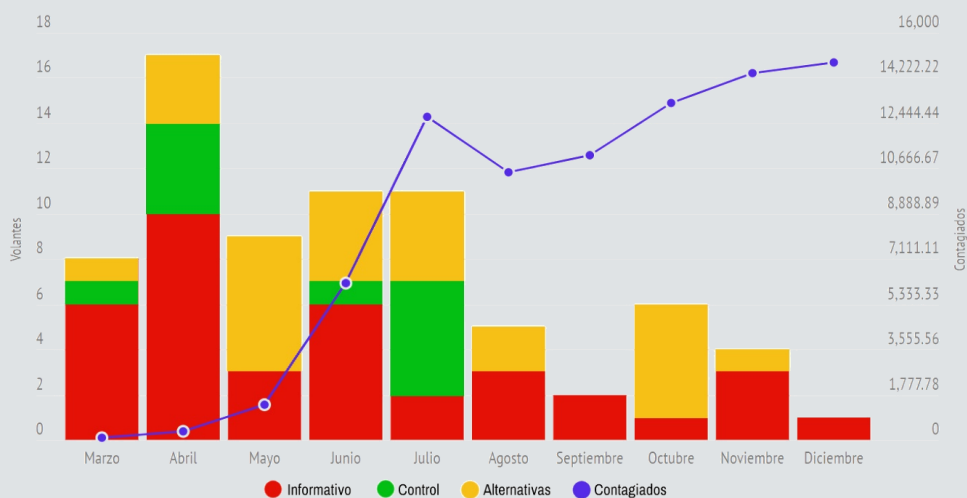
La contabilización de reacciones permite jerarquizarlas de mayor a menor para identificar cuántos de los volantes se requieren para obtener el Pareto. En el caso particular de la participación ciudadana a través de reacciones, el 80/20 se obtiene tan solo con dos volantes (“Que nuestras calles se llenen de responsabilidad y no de personas” y “No estamos de vacaciones”) los cuales obtienen 7,790 reacciones (25.2%), y al contabi-

Figura 2: Tipos de avisos: informativos, de control y de alternativas en materia de movilidad producidas ante la pandemia COVID-19 por el gobierno del Estado de Nuevo León con mayor cantidad de interacción (reacción y comentarios) según su tipo.



Fuente: Elaboración propia 2022 con información de <https://www.facebook.com/gobiernonuevoleon>.

Figura 3: Cantidad y tipología de volantes de movilidad urbana por el efecto de la pandemia COVID-19 y cantidad de contagios analizados por mes en Nuevo León (2020).



Fuente: Elaboración propia 2022 con información de <https://www.facebook.com/gobiernonuevoleon> y <https://datos.COVID-19.conacyt.mx/#DownZCSV>.

lizar los comentarios (7,447), el pareto 80/20 se obtiene con la participación ciudadana con los tres volantes presentados en la segunda fila de la Figura 4 al contener un valor de 20.7% de los comentarios.

Para la presente investigación se determina la selección del flyer “Medidas preventivas en el transporte público contra el COVID-19” para analizar el contenido de la participación ciudadana a partir de los comentarios realizados entre el emisor y receptores de la información.

3.3. Imaginarios urbanos, medidas preventivas en el transporte público contra el COVID-19

El volante electrónico en cuestión forma parte de la categoría control, se difunde el jueves 27 de abril del año 2020, y tal como se ha señalado previamente, es el flyer que tiene más comentarios siendo estos 670. En cuanto a las reacciones ocupa el lugar nueve con 935 reacciones, siendo estas 496 me gusta, 317 me enoja, 76 me divierte, 18 me encanta, 14 me sorprende, 14 me entristece y 0 me importa. Así mismo fue 442 veces compartido hasta el 10 de agosto de 2021.

Este volante, que es de control, informa una medida restrictiva para la realización de trayectos cotidianos en el servicios de transporte urbano, es polémico, porque la audiencia no interactúa por medio de reacciones (935), tal vez porque el receptor requiere expresar su sentir y su nivel de comunicación lo permea a través de comentarios (670), esto puede deberse al contenido de la información la cual avisaba que se había tomado la determinación de ajustar el horario de salida vespertina del transporte público, el cual se programa una hora previa a lo anunciado en comunicados anteriores. El volante presenta en concreto el servicio de movilidad urbana y transporte (metro, transmetro, ecovía, ruta express, ruta urbana y ruta suburbana) habilitado en exclusivo para trabajadores de empresas esenciales de lunes a viernes en horarios vespertinos siendo la primer salida a las 15:00 y la última salida a las 19:00, cuando el horario preandémico es de 20 horas

continuas a partir de las 04:00. En este volante también se hace el señalamiento de que “todas las rutas que tiene como destino el centro de Monterrey, comenzarán recorrido en esa zona”. Se acompaña de diversos logos institucionales y una imagen alusiva a un reloj, como se puede verificar en la Figura 4 en la parte inferior izquierda.

De acuerdo al análisis de contenido realizado de las palabras más citadas (omitiendo los sustantivos, pronombres y conectores), se ubica que en primer lugar “gente” siendo esta la palabra usada para señalar la preocupación y observación hacia dos referencias: primero a la falta de consideración por parte del gobierno hacia la “gente”, en el sentido de no procurar su bienestar; y segundo, sobre la conglomeración de personas (“gente”) en las rutas de movilidad urbana, siendo esta última la más referida, como ejemplo el InternautaM1 escribe “¿no habra más gente aglomerada con ese horario?”.

En segundo lugar se ubica “transporte”, haciendo referencia al sistema, a las rutas y a las unidades móviles de manera indistinta, la cual se acompaña generalmente a “gente” cuando se hace referencia a conglomeraciones. Cabe señalar que en sexto lugar se ubica “camión” siendo esta una palabra específica para referir las unidades de transporte público que sufrían el problema de cambio de horario específicamente y mostraban problemáticas de saturación de personas en sus recorridos, para tal caso se utiliza como ejemplo lo expuesto por el InternautaM2 “Bronco ahora no tendrás gente en el transporte público pero que tal en las filas esperando a que inicie el transporte o gente caminando en la calle en lugar de llegar rápido a casa a aislarse. No vayan solo a ver por afuerita cuánta gente hay, subete ahí adentro del vagón para que verifiques y vivas lo que vive el ciudadano de a pie y puedas hacer un plan bien hecho y no al vapor porque así parece que lo hicieron. Buena medida lástima que no esta bien diseñada y será perfectible según ustedes pero ¿para cuándo?” en la cual se incorporan tanto la palabra gente como transporte.

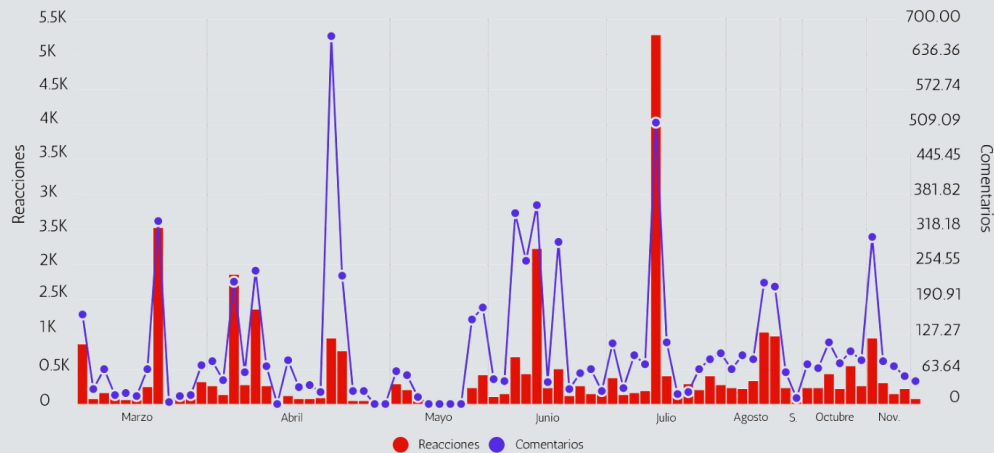
En tercer lugar, según la cuantificación se establece la palabra “gobierno” a la cual se hace men-

Figura 4: Top 3 de volantes (flyers) de mayor interacción (reacciones y comentarios) en materia de pandemia y movilidad urbana emitidas por el gobierno del Estado de Nuevo León.



Fuente: Elaboración propia 2022 con información de <https://www.facebook.com/gobiernonuevoleon>.

Figura 5: Interacciones (reacciones y comentarios) por publicación cronológica relacionada con la pandemia y la movilidad.



Fuente: Elaboración propia 2022 con información de <https://www.facebook.com/gobiernonuevoleon>.

ción para señalar observaciones hacia la administración en funciones para que tomara en cuenta el comentario. En cuarta posición, se presenta “horario” que al ser el tema de la medida de control, era una de las palabras que refería el tema de la medida para señalar algunas observaciones generalmente en contra del mismo. Ambas palabras se expresan en un solo comentario expuesto por el InternautaF1 “Noe Chávez súbete en cualquier transporte publico en las horas señaladas y verás que de nada sirve tu recorte de horario, la verdad que impotencia no hacer nada al respecto con este inutil gobierno”.

Por último, en quinto lugar y casi a la par de “camión”, que tiene el sexto lugar, aparece “persona”, que al igual que camión es en referencia a la población y es para especificar referencias antes citadas de la palabra “gente”.

Los comentarios vertidos por las personas usuarias de Facebook a este volante giran prioritariamente en torno al descontento, no presentado opiniones a favor de la medida (72%), otro segmento de opiniones son descalificaciones directas al gobierno en ejercicio (21%) y siendo pocas las opiniones que se muestran neutrales ante la misma (2%), algunas de ellas del mismo gobierno en respuesta a algunos comentarios. Estas opiniones fueron agrupadas en los siguientes imaginarios urbanos.

El primer imaginario urbano identificado es el que plantea que el gobierno está alejado de la realidad de los ciudadanos. El descontento principalmente atiende al control del transporte urbano limitado a ciertos horarios, abogando por un desconocimiento de la realidad de la movilidad urbana, la cual no es congruente a la medida. A estos comentarios, se suman imágenes que se adjuntan como respuesta que muestran diversos medios de transportes con exceso de pasajeros.

Un segundo imaginario plantea el disgusto ante el gobierno actual. Si bien la medida no ubica opiniones a favor, hay quienes parecen aprovechar el descontento por la medida para expresar su opinión sobre el gobierno en ejercicio. Los imaginarios urbanos entre los internautas se obtienen cuando se identifican entre los comentarios pos-

turas opuestas, las que previamente rechazaban la medida de control. Este grupo aprueba total o parcialmente la medida, mas los argumentos no contienen información suficiente para establecer relación entre su movilidad cotidiana o su condición laboral, lo cual dificulta la construcción de un perfil socioeconómico.

Un tercer imaginario plantea que es necesario adaptarse ante la situación provocada por el COVID-19. Dentro de este imaginario, que no es muy representativo, se ubican las opiniones neutrales, que no estaban a favor de la medida, pero mantenían una actitud que invitaba a la calma y la adaptación ante la contingencia.

Aunado a lo anterior, cabe señalar que la intervención del perfil de “El Gobierno de Nuevo León” (GENL) es solo para cinco comentarios realizados con respecto a la publicación del flyer. Su participación se remite a facilitar números de atención para “resolver solicitudes o quejas”.

La participación ciudadana expresada mediante los comentarios, deja ver una opinión desfavorable ante la medida que comunica el volante, principalmente alegando un desconocimiento de la realidad de movilidad y transporte urbano que se vive en la Zona Metropolitana de Monterrey, la cual es evidenciada a través de múltiples opiniones e imágenes. Si bien hay un sector de la participación que aboga por una adaptación ante la situación de COVID, esta se ve minimizada, dejando que tengan mayor preponderancia las opiniones en contra que conforman el imaginario urbano de un gobierno que desconoce la realidad de la ciudad. A este imaginario se suma el descontento por el gobierno en turno que aprovecha el espacio para exponer su punto de vista ante las reacciones de desaprobación.

4. Conclusiones

Al analizar la participación ciudadana digital a través de las reacciones y comentarios ante la exposición de las estrategias de biopolítica relacionadas con la movilidad urbana y la pandemia COVID-19, se recuperan aspectos positivos, principalmente al emprender acciones inmediatas y

concretas, aunque estas no remedien el miedo de contagio, sino más bien limiten a partir del aislamiento la dispersión del contagio (Bauman, 2008).

El imaginario urbano expuesto es solo un ejemplo de cómo se aprovechan los medios de comunicación digitales para facilitar y establecer contacto, en el caso de estudio, particularmente de la interacción promovida por el gobierno del Estado de Nuevo León, quien a pesar de estar un paso adelante con respecto a las dinámicas de comunicación utilizados por otros Estados del país, utiliza las redes sociales para difundir información y lograr mantener contacto a través de la interacción con los ciudadanos (Santillán y Hernández, 2021). El gobierno estatal, al presentar los volantes de las estrategias biopolíticas generadas a partir del efecto de la pandemia COVID-19 con relación a la movilidad urbana (tipologías de transporte, usuarios, horarios de servicio, etc) permite que la comunidad virtual establecida en la red social de Facebook participe al reaccionar y comentar, con lo que aprueba o reprueba las medidas impuestas por dicha entidad gubernamental.

La investigación exhibe cómo la participación ciudadana en un medio de comunicación masiva virtual contiene al menos dos posturas, una donde se exhibe malestar, falta de empatía, desigualdad, frustración; que contrasta con su otredad que percibe en las estrategias la certidumbre del aislamiento, la celebración de la reducción de horarios o servicio del transporte, las cuales acepta como una medida de control en torno a la expansión del virus. Así, también se perciben representaciones sociales de grupos bien definidos que manifiestan sus necesidades y cómo estas no se vinculan con las estrategias de las políticas públicas.

En el imaginario urbano de la participación ciudadana con respecto a la comunicación de las estrategias biopolíticas de los temas de la pandemia del COVID-19 y la movilidad urbana, se visibiliza la nueva dimensión de una problemática ya conocida sobre el usuario de transporte público, desde lo individual a lo colectivo, se muestra

la nueva brecha en materia de desigualdad para quienes utilizan dicho medio de transporte cotidianamente, el segmento poblacional no puede cambiar las actividades de presencial a virtual. El usuario en sus trayectos cotidianos redimensiona la diferenciación habitual y agrega a su estado de incertidumbre el riesgo de contagio, las nuevas medidas sanitarias (gel antibacterial, cubrebocas, entre otros), que involucran un detrimento para su economía personal y familiar.

De tal manera, incluso en la virtualidad se contienen elementos de segregación, desigualdad y diferenciación, lo que a su vez exhibe la estratificación de garantías individuales y de derechos. Para el caso en particular, son los usuarios del transporte urbano, en sus diversas modalidades (camión, metro, ecovía), los que padecen las estrategias biopolíticas del gobierno estatal. En algunos casos se entiende que es una cuestión individual realizar cada una de las acciones para garantizar la salud individual y por consiguiente, la colectiva.

La participación ciudadana a través de las redes sociales permea los nuevos formatos en los que se produce la relación e interacción entre gobierno y comunidad, las características socioeconómicas (individuales y colectivas) posibilitan la inmediatez de la comunicación, mas no garantizan ajustes o planificación sobre las observaciones de la ciudadanía, quien conoce de primera mano las necesidades o requerimientos para habitar en la “nueva normalidad” urbana.

Cabe señalar que a través de la red social de Facebook no se producen volantes sobre las sanciones en materia de movilidad (utilización de los vehículos particulares por el mínimo de ocupantes, uso de cubrebocas dentro de los vehículos particulares, horarios de tránsito limitado), y dicho asunto es relevante. Esto se percibe en otros formatos de comunicación (periódicos de mayor circulación, twitter, solo por mencionar algunos), tal información y discusión al respecto, permitiría una mayor comprensión y congruencia de las tipologías de volantes presentadas (de información, control y alternativa) en la comunicación de políticas públicas.

En materia del COVID-19 y la movilidad urbana, la comunicación establecida por el gobierno estatal no es congruente con la condición de inmediatez, la emisión e interacción no se relaciona con el nivel de urgencia para producir nuevas estrategias biopolíticas para remediar y establecer ambientes de certidumbre, seguros y salubres.

Referencias

- Agamben, G. (2020). *La invención de una epidemia*. En línea: [enlace](#).
- Appadurai, A. (2007). *El rechazo de las minorías. Ensayo sobre la geografía de la ira*. Barcelona: Tusquets Editores. En línea: [enlace](#).
- Aron, R. (2004). *Las etapas del pensamiento sociológico*. Madrid: Editorial Tecnos.
- Augé, M. (2015). *Los nuevos miedos*. Mexico: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V.
- Badiou, A. (2020). Sobre la situación pandémica. En *Sopa de Wuhan, Pensamiento contemporáneo en tiempos de pandemias*. En línea: [enlace](#).
- Baudrillard, J. (2009). *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- Bauman, Z. (2003). *Comunidad. En busca de seguridad en un mundo hostil*. Madrid: Siglo XXI de España Editores. En línea: [enlace](#).
- Bauman, Z. (2008). *Múltiples culturas, una sola humanidad*. Argentina: Katz Editores. En línea: [enlace](#).
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. España: Ediciones Paidós Ibérica S.A.
- Berardi, F. (2020). Crónica de la psicodéflación. En *Sopa de Wuhan, Pensamiento contemporáneo en tiempos de pandemias*, p. 288. En línea: [enlace](#).
- Borja, J. y Castells, M. (2000). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Mexico: Taurus.
- Castillo-Esparcia, A., Fernández-Souto, A. B., y Puentes-Rivera, I. (2020). Comunicación política y covid-19. estrategias del gobierno de España. *El profesional de la información*, 29 (4). DOI: [10.3145/epi.2020.jul.19](https://doi.org/10.3145/epi.2020.jul.19).
- Castro-Gómez, S. (2012). Sobre el concepto de antropotécnica en peter sloterdijk. *Revista de Estudios Sociales*, 43:63–73. En línea: [enlace](#).
- García, C. (2016). *Teorías e historia de la ciudad contemporánea*. Barcelona: Gustavo Gili. En línea: [enlace](#).
- Glaeser, E. (2011). *El triunfo de las ciudades: Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices*. España: Taurus.
- González-Sanmiguel, N. N. y Rivera-Rodríguez, R. (2021). El gobierno digital en el nuevo paradigma de la gestión pública digital. *Revista DYCS Victoria*, 3(2):23–36. DOI: [10.29059/rdycsv.v3i2.124](https://doi.org/10.29059/rdycsv.v3i2.124).
- Han, B. (2014). *En el enjambre*. España: Herder Editorial.
- Heidegger, M. (1993). *El ser y el tiempo*. México: Fondo de Cultura Económica. En línea: [enlace](#).
- Krippendorff, K. H. (2003). *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. Sage Publications, Inc. En línea: [enlace](#).
- Lindón, A. (2007a). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Eure*, XXXIII(99):7–16. En línea: [enlace](#).
- Lindón, A. (2007b). Diálogo con Néstor García Canclini ¿qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? *Eure*, XXXIII:89–99. En línea: [enlace](#).

- Losada Díaz, J. C., Rodríguez Fernández, L., y Paniagua Rojano, F. J. (2020). Comunicación gubernamental y emociones en la crisis del covid-19 en España. *Revista Latina de Comunicación Social*, 78(23-40).
- Martínez-Salgado, C. (2012). El muestreo en investigación cualitativa. principios básicos y algunas controversias. *Ciência & saúde coletiva*, 17:613-619. En línea: [enlace](#).
- Matus, C. (2017). Estilos de vida e imaginarios urbanos en nuevos residentes de lastarria y bellas artes: El barrio patrimonial como escenario de diversidad, distinción y movilidad. *Eure*, 43(129). En línea: [enlace](#).
- Muñiz, C. y Corduneanu, V. I. (2020). Percepción de riesgo y consumo mediático durante el inicio de la pandemia de COVID-19 en México. *Mas Poder local*, 41:44-47. En línea: [enlace](#).
- Neuendorf, K. A. (2016). *The Content Analysis Guidebook*. Sage Publications, Inc. En línea: [enlace](#).
- Padilla, M. R. (2021). Futuros y voces ciudadanas diversas en tiempos de pandemia: Análisis de audiencias en noticieros en México. *Question/Cuestión*, 3(70). DOI: [10.24215/16696581e589](https://doi.org/10.24215/16696581e589).
- Park, R. E. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. España: Ediciones del Serbal. En línea: [enlace](#).
- Peña, V. (2020). Preparados para un virus nocturno: coronavirus, decisiones de política pública y vulneración de derechos en cinco municipios de sonora. *Región y sociedad*, 32. DOI: [10.22198/rys2020/32/1324](https://doi.org/10.22198/rys2020/32/1324).
- Peñaloza, M. (2013). Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: Una mirada al desarrollo desde la fotografía, 1938-1973. *Cátedra de Artes*, (13):127-149. En línea: [enlace](#).
- Robles, J. M. y De Marco, S. (2011). La participación digital y el comportamiento político de los usuarios de internet. un acercamiento descriptivo a la ideología de los internautas. *Papeles del CEIC*, (65). En línea: [enlace](#).
- Salazar Arenas, O. I. (2013). De liebres, tortugas y otros engendros: movilidades urbanas y experiencias del espacio público en la Bogotá contemporánea. *Revista Colombiana de Antropología*, 49(2):15-40. En línea: [enlace](#).
- Santillán, A. J. y Hernández, L. (2021). La importancia de las tecnologías de información y comunicación en tiempos de COVID-19. 2 (1). En línea: [enlace](#).
- Silva, A. (2006). *Imaginarios urbanos*. Colombia: Arango Editores. En línea: [enlace](#).
- Soley-Beltrán, P. (2007). Una introducción a la sociología del cuerpo. En *Cuerpo e identidad. Estudios de género y sexualidad I*. Barcelona: Edicions Universitat Autònoma de Barcelona. En línea: [enlace](#).
- Soto, K. (2020). Imaginarios urbanos del usuario del transporte urbano. espacios de representación social diferenciada en la zona metropolitana de Monterrey. En *Metáforas del espacio social*. México: Editorial Itaca. En línea: [enlace](#).
- Steinbach Méndez, I. y Hurtado Calderón, A. M. (2021). La comunicación gubernamental durante los primeros meses de coronavirus en Bolivia. *Revista Aportes de la Comunicación y la Cultura*, 30:29-50.
- The economist (2020). The hard choices covid policymakers face. En línea: [enlace](#).