



**El cuerpo en Subordinación:  
Disposiciones Corporales de los/as usuarios/as en el Transporte Público de la  
Región Metropolitana de Chile**

Tesis para postular al grado de Licenciatura en Danza, Mención Coreografía

Francisca Burgos Canales  
Profesora Guía: Iría Retuerto Mendaña  
Enero, 2020

En un sistema donde el tiempo se configura como único bien, agradecida estoy de todo el tiempo invertido.  
Para Catalina A. Tejerina, Iván Mellizo y a todos los pacientes del estado que hoy siguen esperando.  
Chile, 2019 – 2020.

## Índice

1.	Planteamiento del Problema	
	1.1 Introducción	4
	1.2 Justificación	6
	1.3 Pregunta de investigación y objetivos	7
	1.3.1 Pregunta de investigación	
	1.3.2 Objetivo general	
	1.3.3 Objetivos específicos	
2.	Marco Teórico	
	2.1 El acceso del transporte público	8
	2.2 Movilidad urbana; La Próxemia, No lugar, Espera Infligida	10
	2.3 Experiencia corporizada	17
3.	Marco metodológico	
	3.1 Enfoque	19
	3.2 Unidad	21
	3.4 Selección de Participantes	21
	3.5 Técnica de recolección	22
	3.6 Técnica de análisis	22
	3.7 Procedimiento	23
4.	Análisis de Resultados	25
5.	Conclusiones	40
6.	Bibliografía	43
7.	Anexos	47

## **1. Planteamiento del problema**

### **1.1 Introducción**

Son distintas las actividades que forman parte de la realidad urbana. Todas estas, repercuten en menor o mayor medida, en el ámbito psicológico, como en el corporal de los/as habitantes de la ciudad. Es por esto, que la importancia de enfatizar, que es el cuerpo la estructura que nos permite interactuar con los otros y el entorno, siendo la urbe el espacio cotidiano donde estas actividades convergen día a día.

Una de estas actividades en la realidad urbana es la experiencia de viaje en el Transporte Público. La acción de la movilidad urbana cumple un rol importante dentro de la ciudad, ya que su funcionamiento es quién permite el acceso a los diversos servicios, fuentes de trabajos, estudios o a cualquier otra actividad de ocio que requiera de movilización geográfica. Es en este espacio donde el cuerpo de los/as usuarios/as se ve subyugado a las posibilidades contextuales, tales como el horario en el que se accede al transporte, la distancia por recorrer y el tiempo invertido en el viaje. Es en este espacio que se dinamiza convivencia humana de la ciudad, considerando que su uso es constitutivo para la vida urbana, siendo su mejoramiento un aporte en la calidad de vida de la población y, por el contrario, su deterioro un vector de degradación que deberán pagar en menor o mayor medida sus usuarios (Figuroa y Reyes, 1996). Dado su impacto, es importante destacar que el acceso a la movilidad se enmarcar para los grupos de bajos ingresos como la única posibilidad de traslado por la ciudad, siendo también éste un obstáculo, ya que la elección del lugar donde se vive queda supeditada al mantenerse vinculado a la red de movilidad que se conecte con las oportunidades de trabajo (Muñoz, 2013).

El transporte público como un espacio del cotidiano urbano se va construyendo mediante la experiencia misma de éste y en la que el cuerpo se ve subordinado al contexto que nos proporciona la movilidad urbana.

La presente investigación tiene como objetivo abrir un camino hacia el estudio de la experiencia de viaje en el transporte público, problematizando la relación existente entre la experiencia humana y la movilidad urbana, considerando para esta discusión que el ámbito social y material que habita el cuerpo determinará la manera de moverse por el espacio (Jackson, 2010). Si bien no existen investigaciones desde la perspectiva de la coreografía, respecto al panorama general que nos ofrece la vivencia corporal de los/as usuarios/as del transporte público en la Región Metropolitana, será la construcción de un diagnóstico corporal durante el proceso coreográfico, lo que permitirá pensar desde la investigación interpretar ¿cómo es que se mueven los/as usuarios/as del transporte público de la región?

## **1.2 Justificación.**

El impacto del transporte público en la ciudad atraviesa la mayoría de sus funciones sociales (Auyero, 2017). Siendo además la naturalización este contexto diario la normalización de la idea de subordinación corporal frente al espacio habitado. Es por todo esto, que la problematización de los factores relacionados al mismo, incidirán de manera directa en la vida de sus usuarios. Pensar en el cuerpo y abordar las dinámicas de movimiento de los usuarios del transporte público desde el proceso coreográfico permitirá abrir camino hacia las interrogantes respecto a la movilidad urbana, siendo la observación e interpretación de la experiencia de viaje por parte de los bailarines participantes lo que permitirá la recepción y entrega de información más diestra respecto al cuerpo y su entorno.

La creación desde el movimiento cómo perspectiva para el estudio de las disposiciones corporales, estableciendo relación entre la práctica del movimiento y las interrogantes de; ¿Cómo es el cuerpo de los usuarios/as del transporte público?, ¿Cómo se dispone el cuerpo de estos/as a determinadas horas de viajes?, ¿Qué sucede corporalmente durante la experiencia de movilidad urbana?, todas estas, preguntas claves en el camino a identificar e interpretar la corporalidad de los/as usuarios/as del Transporte Público.

### **1.3 Pregunta de investigación y objetivos.**

#### 1.3.1 Pregunta de investigación

¿De qué manera bailarines corporizan la experiencia del transporte público, mediante un proceso coreográfico?

#### 1.3.2 Objetivo general

Describir cómo bailarines corporizan la experiencia del transporte público en un proceso coreográfico.

#### 1.3.3 Objetivos específicos

- Identificar las experiencias corporizadas de los/as usuarios/as del transporte público.
- Generar propuestas corporizadas en los bailarines a partir de la observación de la experiencia de los/as usuarios/as del transporte público.
- Interpretar y construir el diagnóstico de la experiencia de los usuarios del Transporte Pública a través de los bailarines.

## **2. Marco Teórico**

Los ejes temáticos que se explicitarán en el presente marco teórico nos brindarán atisbos de la experiencia corporal durante el viaje en el transporte público. Para la investigación, la mirada de los bailarines instruidos al aprendizaje corporal otorgará una perspectiva más rigurosa del cuerpo y el movimiento, sumado a las investigaciones teóricas que propiciarán el enfoque desde cual se abordarán las dinámicas de movimiento y las disposiciones del cuerpo de los/as usuarios/as dentro del contexto de movilidad urbana. Para poder organizar de manera sistemática la información, se dividirán en tres los ejes temáticos de la investigación: El Acceso al Transporte Público, Movilidad Urbana y Experiencia Corporizada.

### **2.1. El acceso al transporte público**

Si consideramos que el transporte público es un elemento constitutivo de la vida urbana, (Figueroa y Reyes, 1996). Es posible inferir, en el caso de la Región Metropolitana, que es un espacio por el cual transita la mayoría de sus habitantes y que su uso cotidiano repercute de alguna manera en sus vidas. El Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) (2017) consideró que el tiempo invertido en desplazamientos fluctúan entre una a dos horas hacia sus destinos, es decir los/as usuarios/as pasarían alrededor de 20 días al año en este contexto. Ese mismo año el INE reportó que solo en el mes de marzo el Metro de Santiago transportó a casi 62 millones de pasajeros, alcanzando en algunos horarios una densidad de 6,4 pasajeros por metro cuadrado (Núñez, 2017).

Es en ese contexto que el Transporte Público de la ciudad se ve enfrentado a distintas situaciones críticas dentro del espacio urbano, principalmente la aceptación e integración de los diversos cambios correspondientes a las políticas de los gobiernos de turno, sumado al incipiente

crecimiento del parque automotriz (vehículos particulares) y las desventajas de no tener cobertura en las áreas urbanas más periféricas de la ciudad. Probablemente el panorama más complejo que ha sufrido a lo largo de la historia el transporte público de la región metropolitana (Texidó, 2011).

La movilidad, para la vida de los usuarios, se significa un espacio social, contenedor de vivencias, de relaciones, de referente individual y colectivo, logrando expresarse en la vida cotidiana de la población y de sus estilos de vida (Cardona 2008). Considerando lo anterior, se vuelve más relevante que el transporte público asegure en cierta medida, un acceso con igualdad de condiciones para sus habitantes, permitiéndoles acceder a todas sus actividades, optimizando las inversiones públicas, como sería la implementación de vías más directas hacia los lugares de trabajo y servicios varios, disminuyendo el tiempo de viaje en la ciudad.

Para evidenciar sus funciones, el transporte debe propiciar al menos dos instancias materiales: la primera, un sistema vial que asegure la conectividad entre las distintas zonas de la ciudad, y la segunda, un sistema de transporte que, utilizando de manera óptima la infraestructura vial, permita el desplazamiento de las personas, entre sus lugares de origen y de destino (Figueroa y Reyes, 1996). El rol de la infraestructura pública es sin duda significativo en el surgimiento de nuevas realidades territoriales (barrios, comunas, carreteras etc.) En este sentido, la relación entre las redes de conexión urbana (regionales también) y el planeamiento espacial va más allá de una lectura solamente material. El desarrollo de la conectividad en la ciudad tiene influencia tanto en las relaciones socio-económicas como en las relaciones socio-culturales en espacio y tiempo. (Jans, 2013, p.9)

En la Región Metropolitana las urbanizaciones nuevas han tenido un crecimiento poblacional y una expansión de la superficie que deja tramos aislados, habitualmente sin secuencia ni planificación. El fenómeno de la extensión del área urbana construida da lugar a una

nueva territorialidad, donde se integran no solo espacios geográficos, sino que también, dinámicas de interrelaciones sociales, culturales, políticas, etc. (Moreno, 2008). La conurbación es un factor que modifica la vida de los habitantes, debido al crecimiento de una urbe hasta el límite con otra, uniendo sus fronteras (Ayerdi, 2010).

Según Jans (2009) debido al fenómeno de la extensión territorial, el déficit en la conexión entre áreas incrementa. El impacto, debido a las distancias y en los tiempos de traslados, obliga a las rutas de transporte a adaptarse y en el camino a esta adaptación. La estructura vial de la ciudad hace que grandes áreas queden conectadas por una o pocas vías al resto de la trama urbana. El proceso de ocupación del suelo, al mismo tiempo que el crecimiento de la ciudad, hace que la conexión entre el punto de partida y el destino final del viaje en el transporte público se torne complejo, generando la pérdida de efectividad y la baja de su rendimiento, afectando el desarrollo de la ciudad (Figuroa y Reyes, 1996).

## **2.2 Movilidad urbana.**

El concepto de movilidad urbana nos entrega una perspectiva más humana frente al transporte público, es decir, contextualiza y le da importancia a la convivencia de los usuarios en este espacio (Muñoz, 2013). Dentro de la movilidad urbana se establece una relación entre las redes de conexión urbana y el planteamiento espacial que ésta tiene, es así como las estrategias de movilidad emergen desde sus distintas posibilidades.

La Movilidad Urbana enfatiza en la exploración detallada de la experiencia de los sujetos que viajan, describiendo sus tácticas móviles y buscando en ellas nuevas formas de comprender la necesidad de desplazarse por el entorno urbano. (Lazo, 2012, en Muñoz, 2013). El estudio de los fenómenos colectivos desde las experiencias de los individuos articulará de manera peculiar las vivencias personales, sus estructuras sociales e históricas enfocada en la interpretación de la

experiencia de vida en sociedad (Martuccelli, 2017). Es importante, además, concebir la particularidad de la experiencia de movilidad; sería incorrecto afirmar que los automovilistas, los pasajeros y peatones son un sujeto universal, ya que son diversos los factores los que pueden dar cuenta de las diferencias de la experiencia mismas de movilidad, como en el modo que se vive, se percibe y desarrolla esta práctica.

También es posible detenerse desde la perspectiva de género en la movilidad urbana. Evidenciando prácticas y experiencias diferentes a los hombres tanto en patrones de movilidad, el espacio y las estrategias de su uso, pero interrelacionadas con las movilidades de los distintos usuarios (Jirón y Zunino, 2017). Cresswell (2010) en Jirón y Zunino (2017) ejemplifica desde la perspectiva de género, que la movilidad no es solo una práctica social, sino que se vuelve una relación social política, en tanto permita, reproduzca y no sólo de cuenta de relaciones de poder y estructuras sociales, sino que también este espacio es creador de esas diferencias. Es por esto que se vuelve vital considerar la movilidad tanto desde el movimiento corporal, como los significados del movimiento.

Como parte de este eje se desarrollarán tres conceptos que nos permitirán acercarnos y aportar en la construcción del movimiento de los/as Usuarios/as del transporte público; La Próxima, El No Lugar y La Espera Infligida.

## La Próxemia

Es el estudio de la utilización del espacio y las distancias corporales al momento de interactuar. Es la dimensión que examina la relación entre espacio - cuerpo, evaluando la sensación de adaptación y control sobre nuestro espacio propio (Noreña, 2015). “La distancia en que nos colocamos con relación a nuestro interlocutor, el tiempo que tardamos en recibirlo o en responderle, constituyen signos. Ese lenguaje es el que estudia la Próxemia” (Gómez, 1994, p. 85).

El estudio de este término, definido por Edward Hall (1968) nos permite comprender las distancias entre los cuerpos de la ciudad, esta distancia se subdivide en cuatro categorías: la primera es el **Espacio Íntimo**, que va desde el contacto físico hasta aproximadamente 45 cm. Se considera que la zona subíntima tendría lugar en situaciones comunicativas de máxima intimidad. La segunda es el **Espacio casual-personal**, que se extiende desde 45 cm a 120 cm. Es la distancia habitual en las relaciones interpersonales y permite el contacto físico con la otra persona. La tercera guarda relación con el **Espacio social-consultivo**, desde los 120 cm hasta los 364 cm y aparece en situaciones donde se intercambian cuestiones no personales, lo usamos para interactuar con las personas en nuestra vida cotidiana. Y finalmente el **Espacio público**, que va desde esta última hasta el límite de lo visible o lo audible, que generalmente es de 12 pies (3.60m) en adelante.

Esto es relevante si consideramos que la función social del espacio físico es contribuir en el diseño de un ambiente que favorezca los patrones de interacción social, fomentando el contacto entre las personas. Noreña (2015) señala que el espacio personal es el área que separa el yo personal de los demás, es el territorio portable que rodea la persona, espacio donde no pueden entrar los intrusos. Si consideramos las normas que rigen las distancias físicas al mantener

interacción social, cuando alguien transgrede el espacio personal de otra persona, muy posiblemente éste se sienta incómodo e invadido.

Durante la experiencia del transporte público, la interacción espacial y corporal con los otros dependerá de factores, como el horario en el que se accede al transporte, el modo de transporte (metro, bus, MetroTren), el recorrido de éste y las relaciones que se establecen al momento de interactuar.

La consideración del espacio personal, del que a veces no se es consciente, tiene que ver con la regulación de las relaciones, el establecimiento de límites y los patrones de movimiento frente a la interacción. La Próxemia es todo lo relacionado al comportamiento a partir del momento de interacción con el entorno y los otros, siendo el contexto el que determinará cómo nuestra conducta permitirá desarrollarnos e interactuar en los lugares y las personas (Noreña, 2015)

### **No Lugar**

Dardel (1990) en Lindón (2011) afirma que, para cada individuo, el espacio forma parte de las condiciones insoslayables de la vida. Es por medio de ese estar que establecemos relaciones con otros, dotamos de sentido y memoria a los espacios, otorgándole densidad desde el cuerpo a los encuentros con los otros y dónde acontecen.

Para Castrogiovanni (2007) el lugar es el conjunto de relaciones que se establecen dentro de un modelo espacial, en donde habita el cuerpo y que de alguna manera reproduce la experiencia de éste, respecto al espacio, la sociedad, lo singular y lo colectivo.

En el contexto del transporte público, el espacio urbano condensa todos los hechos otorgados por la relación del espacio con la sociedad (Lefebvre, 1974). Son estos espacios los que permiten la construcción socio- espacial, donde la ineludible interacción entre el lugar y sus

habitantes permitirá comprender los distintos escenarios creados para las prácticas de movilidad urbana. La conformación de las subjetividades sociales dentro de la dinámica de la ciudad cobra relevancia pues es la ciudad el espacio físico que alberga a una comunidad. Respecto al transporte público, este se constituye en objetivo del desplazamiento, en este escenario el cuerpo está orientado al logro del desplazamiento buscado. La lógica es “pasar” por los lugares, donde el reconocimiento de ciertos hitos y la orientación son el único vínculo con el espacio, solo por ser el resultado de la atención a la repetición cotidiana del recorrido (Lindón, 2009)

Augé (1994) propone el término de **No Lugar** para definir estos espacios de transitoriedad como

“(…) instalaciones necesarias para la circulación de personas y bienes (rutas, caminos, vías, aeropuertos) como los propios medios de transporte o los grandes centros comerciales, o hasta los campos de refugiados”. (Augé citado en Castrogiovanni, 2007 pp. 76)

Esta afirmación hay que tomarla con cautela. Si bien el transporte y todo lo vinculado a este son efectivamente espacios de tránsito, y con mucha probabilidad se ajusten a lo que Augé entiende por “No Lugar” (como un andén del metro o un avión), puede ser que en algunos casos la cotidianeidad les otorgue efectivamente un significado. Sin embargo, en términos generales, es efectivo que la mayoría de los ciudadanos desean pasar el menor tiempo posible en este contexto, anhelando una ciudad más amigable, de fácil acceso y cercana a los servicios (Jans, 2009).

El carácter transitorio del contexto de movilidad urbana hace que la aceleración se presente durante la experiencia de viaje como la comprensión espacio temporal. Como forma de

vida, la aceleración tiene relación con las actividades y los lugares que se habita, puesto que en ellas se expresa también la estructura social y la biografía de cada individuo, siendo que la rutina y los acontecimientos cotidianos se deben realizar en ciclos menores de tiempo para garantizar así un mayor número de actividades por tiempo (Lindón, 2011). Debido a la transitoriedad, en donde el objetivo está en cumplir el desplazamiento requerido y el sentido de aceleración, es que el transporte público se asocia a la escasa pertenencia al lugar.

En la Región Metropolitana, los atributos que perfilan al transporte público como un **No lugar** se relacionan con el sentido de desplazamiento y la aceleración. Los usuarios/as critican la calidad de esta conectividad, dado que el transporte público no ha logrado sortear los problemas asociados a las alzas en la tarifa del pasaje, los tiempos de espera y la convivencia del transporte. El acceso a este no solo se le asocia un costo monetario, también hay una transacción física pensando que es el cuerpo el que debe moverse por la ciudad para alcanzar los servicios como la salud, trabajo y educación. El valor o costo es además en tiempo y experiencia. Es así como la molestia e incertidumbre convierte a este espacio urbano en una experiencia de humillación y maltrato para sus usuarios (Valenzuela, 2019).

Si bien afirmar que este espacio no posee ningún significado para sus usuarios sería poco preciso, podríamos suponer que el malestar generalizado de alguna manera lo ubica en ese No Lugar, por tratarse de una espacialidad con la que no se puede generar pertenencia.

### **Espera Infligida**

A lo largo del tiempo, los habitantes de la ciudad han debido adaptarse a sus prácticas cotidianas respecto a la movilidad urbana y las nuevas planificaciones en torno al transporte público, soportando las falencias y cuestionando lo proporcionado por el sistema de transporte actual. Este contexto de aceptación o conformidad es considerado como un dispositivo de subordinación de la población (Jouffe y Lazo, 2010). Es así como el transporte público en particular se entiende como una experiencia incómoda, agobiante e inclusive indigna, debido a transgresiones corporales (Muñoz, 2013). La movilidad urbana enfrenta a sus usuarios/as a un escenario desafiante.

La Espera Infligida, como propone Auyero (2013), es el término para describir cómo en la situación de movilización, respecto al caso de la movilidad urbana, se establece un capital político para la subordinación de la población. La importancia de la espera en la ciudad radica e impacta en la mayoría de sus funciones sociales (Auyero, 2017).

La espera se presenta como experiencia recurrente hacia los sectores con menores ingresos económicos- Es así como la experiencia de espera funciona como estrategia de sumisión a los habitantes urbanos de menos ingresos. Para poder establecer la relación existente entre la espera y la sumisión, es vital considerar que esta no afecta a todos del mismo modo. El concepto de **Espera Infligida** nos permitirá contextualizar en la investigación como el funcionamiento de la dominación política en los sectores urbanos más pobres se centra en los fundamentos objetivos y en los efectos subjetivos de ésta, como los problemas de acceso al transporte y las dificultades de movilidad que poseen los sectores de menos recursos de la ciudad. Esta situación puede significar un agravante a la situación de exclusión social y al mismo tiempo un obstáculo para la salida de la situación de pobreza (Auyero, 2013). Quienes no cuenten con la posibilidad de acceso

a la movilidad no sólo se encontrarán alejados de la ciudad, sino que de todas las instancias en donde se construye la ciudad (sociales e identitarias) (Avellaneda y Lazo, 2011).

Hacer esperar a la gente, posponer sin desalentar del todo, es parte integral del funcionamiento de la dominación. La Espera no es solo “el tiempo muerto” invertido en la acción burocrática, es el hecho de que el Estado sea quien regula el tiempo en la vida cotidiana de los habitantes más vulnerables, que son los que finalmente, más recurren al transporte público (Auyero, 2013). Si consideramos que el tiempo es el único valor social que poseen los ciudadanos de menores ingresos, el tiempo de ellos pareciese valer menos que de los que imponen la esperar. En el caso del transporte público la arbitrariedad impera e interactúa con los usuarios. que al no poder acceder al transporte privado no tiene otra alternativa que volverse pacientes del contexto de movilidad urbana. (Auyero, 2013)

### **2.3 Experiencia Corporizada**

El concepto de la experiencia corporizada o también llamado “embodiment” es el término que sitúa en el cuerpo una capacidad autónoma de comprensión de la realidad a través de la experiencia sensible. Se considera al cuerpo como el receptor y codificador de toda experiencia y estímulos dados por su contexto biológico, psicológico y cultural (Rodríguez, 2015). Comprender a éste desde su materialidad, permite entender cómo es que se interactúa con los otros y el mundo. El cuerpo como un sistema cognitivo en sí mismo, receptor de toda experiencia y estímulos (Gavarito, 2011).

Jackson (2010) propone el concepto de *embodiment* enfatizando la relación de las prácticas corporales en el ámbito social y el mundo material. En este sentido, la corporalidad

cobra importancia, ya que es “la perspectiva de todas las perspectivas”, donde el ser humano se abre a su propia experiencia, a las relaciones con el mundo y con los otros (Escribano, 2011).

La capacidad cognitiva el cuerpo permite interpretar, conceptualizar y categorizar la información otorgada desde la experiencia. Es así como la experiencia corporizada es tanto el detonador como la base en la que se sustenta el sistema cognitivo. El *embodiment* se entiende como la relación de los factores cuerpo, cognición y experiencia que implican una permanente reconceptualización y recategorización del conocimiento (Peral, 2017).

La relevancia de la *Experiencia corporizada* en la investigación tiene que ver con la construcción de significado a través de la experiencia corporal, siendo el objeto de estudio la corporalidad y el movimiento de los/as usuarias/as del transporte público. Es por todo esto que la investigación y los que investigan deben tener directa relación con la práctica corporal, en el caso del proceso coreográfico, serán los bailarines y las bailarinas, dada su especificidad en materia de la consciencia corporal. Ellas y ellos, apoyados por la teoría, aportarán en la construcción del panorama general sobre de las disposiciones corporales de los/as usuarios/as del transporte público.

La práctica artística y en específico la danza, es un proceso que considera aspectos de la personalidad, el contexto geográfico, cultural e histórico. Todos estos aspectos interactúan con las destrezas propias de los que intervienen durante el proceso creativo (Sánchez, 2009). La visión de los bailarines sobre los cuerpos en el transporte público, facilitará el descubrimiento de mayores matices y destacará aspectos que el mismo cuerpo –un cuerpo sensible y entrenado– puede comprender mejor que la traducción al lenguaje lógico y analítico de la mente.

La relevancia de la investigación está suscrita a otra opción de representación de la realidad, en donde los bailarines, desde su especificidad en el campo de la corporalidad comprenderán y explicarán de manera simbólica la realidad.

### **3. Marco metodológico**

#### **3.1. Enfoque**

El enfoque metodológico del presente trabajo es desde la investigación en las artes. Dicho enfoque no contempla distancia entre los investigadores y su práctica artística, dado que el componente primordial para el estudio es el proceso de investigación de los bailarines que tendrá como resultado también un proceso coreográfico. Serán los conceptos y las experiencias recogidas de la investigación las que se entrelazan con la práctica artística.

La investigación en las artes se presenta como la posibilidad de un camino diferente en sentido metodológico. Es desde este punto que la investigación en las artes articula el conocimiento expresado a través del proceso creativo como en el objeto artístico mismo. Este enfoque metodológico la investigación se centra en la producción artística, siendo esta, parte fundamental del proceso de investigación, donde la obra de arte sería el resultado del proceso (Borgdorff, 2004).

Según Daza (2009), la posibilidad del arte como una forma de investigación y acceso al conocimiento vincula al sujeto como objeto de estudio e investigador a la vez, en donde no es solo el producto artístico o práctica artística lo relevante, sino también el proceso de transformación que tiene el creador investigador y los resultados que se presentan a través de la investigación.

Es por esto que no se separa la teoría y la práctica de las artes, porque se entiende que no existen las prácticas artísticas que no estén permeadas de experiencias, como la autopercepción por parte del creador o los mismos intérpretes artísticos. Por tanto, para satisfacer esta unión indisoluble, se considera que la investigación debe cumplir con una sistematización y sus resultados deben ser compartidos y publicados por la comunidad artística.

Para poder compartir la investigación es fundamental la escritura, no es solo como un proceso creativo o investigativo de producción paralela, sino como la réplica lógica de la misma creación. La importancia de la escritura radica en la posibilidad de contemplar y distanciarnos de lo que compone el hacer artístico, es decir, la escritura propone una distancia de la creación, pero sin separarse de ella, sino que evidenciando la lógica del proceso creativo o práctica artística. (Arias, 2010)

Es por todo esto que el registro escrito de las actividades, dinámicas y laboratorios implicarán una adquisición de conocimientos pertinentes a la unidad escogida. En este caso, es la forma en que los bailarines puedan aprehender e identificar las disposiciones corporales del usuario en contexto de transporte público durante el proceso coreográfico.

### 3.2 Unidad

La unidad de análisis tiene como objetivo el estudio del cuerpo en movimiento. Es durante el proceso coreográfico que se observarán las distintas implicancias relacionadas con el cuerpo y el espacio que habita, en este caso la experiencia durante el viaje en el transporte público. Dentro del contexto de movilidad urbana las situaciones que ocurren determinadas por el espacio, nos permitirán identificar cómo es que se dispone el cuerpo de los/as usuarios/as. Lo que abarcará el estudio de las prácticas espaciales por parte de los bailarines convocados, es la codificación e interpretación de la relación que se establece desde los/as usuarios/as respecto al transporte y todas las implicancias a la hora de usar esta conexión local.

### 3.3 Selección de Participantes

Para comprender e identificar cómo es la disposición corporal de los /as usuarios/as del transporte público, se ha definido que lo más afín para el proceso coreográfico es una convocatoria de bailarines. Siendo su campo de estudio el movimiento, una visión más preparada desde el cuerpo nos permitirá profundizar en la observación e interpretación de ¿Cómo es que se mueven los/as usuarios/as del Transporte público?

La convocatoria cuenta con quince bailarines profesionales y en formación, serán ellos quienes generen las propuestas corporizadas que permitan interpretar y construir un diagnóstico de movimiento para el proceso coreográfico. Para la muestra se escogieron solo a dos, la **Intérprete 1** de género femenino y el **Intérprete 2** de género masculino, esto tras comprender que la experiencia corporal es percibida de manera diferente a raíz de las implicancias sociales que el género conlleva.

### **3.4 Técnica de Recolección**

Para la recolección de la información se escogieron dos procedimientos; primero dos Observaciones Estructuradas, seguido de dos Laboratorios Coreográficos.

La observación estructurada se refiere a la observación metódica que es apoyada por los instrumentos como la guía de observación y el diario de campo mediante la utilización de categorías previamente codificadas y así poder obtener información controlada, clasificada y sistemática” (Campos y Lule, 2012. p. 54). La observación estructura permitirá abordar la corporalidad de los/as usuarios/as a partir de los conceptos de La Próxima (Hall, 1968), Espera Infligida (Auyero, 2013) y El No Lugar (Lindón, 2009).

Posteriormente se realizarán los Laboratorios Coreográficos, como el espacio donde se articulan los materiales de movimientos creados a partir de la improvisación guiada para los bailarines. (Ortíz, 2018).

### **3.5 Técnica de análisis**

Se utilizará una metodología de enfoque multidisciplinar, creada para que el análisis de movimiento pueda describirse, interpretarse, investigar y documentar, desde las herramientas en el campo de la danza, teatro, deporte, terapias físicas, danza terapia, etc. (Tierra, 2019)

Los factores motrices o de movimientos comprendidos dentro del método Leeder para la investigación son el Tiempo, Espacio, Fuerza o Peso y el Flujo, nos permitirán comprender y construir a partir las disposiciones corporales de los/as usuario/as del Transporte Público.

### 3. 6 Procedimiento

En la planificación para estudio se realizaron primero, dos observaciones en el espacio público a los usuarios en el contexto de movilidad urbana, seguido de dos laboratorios coreográficos en el mismo espacio.

Antes de seguir, cabe destacar que tanto las observaciones como los laboratorios coreográficos fueron realizados con mucha anterioridad al llamado “estallido social” del 18 de octubre pasado y que tuvo su comienzo precisamente tras el alza del pasaje del Metro de Santiago lo que detonó hasta la fecha masivas manifestaciones a lo largo del país.

Para las sesiones de observación se elaboraron dos pautas, que definieron de dos maneras de percibir el cuerpo durante la experiencia del transporte público. La primera es la del Cuerpo en Tránsito (cuerpo en movimiento) y la segunda El cuerpo en Espera (cuerpo sin movimiento), esto debido al desplazamiento activo por el espacio, la temporalidad, las energías y el flujo del cuerpo subordinado a este contexto. Las pautas fueron entregadas a cada grupo conformado por tres intérpretes bailarines, quienes primero observaron los movimientos de los usuarios dentro del vagón y afuera en el andén, para posterior construir una secuencia de movimientos que diera cuenta de las disposiciones corporales de los/as usuarios/as del transporte público.

La primera observación estructurada tuvo lugar en la estación de Metro Baquedano, intersección a las combinaciones con la L1, L5 y el punto 0 que permite la conectividad hacia la mayoría de las comunas de Santiago. Se conformaron dúo de trabajos para observar, esta instancia fue durante el horario punta de la tarde y se observó a partir de la pauta entrega la corporalidad de los pasajeros que transitaban en el espacio para abordar, esperar o combinar dentro de la Estación.

La segunda observación tuvo lugar en la estación de Metro Quinta Normal, correspondiente a la Línea 5 del Metro de Santiago, a las 19 hrs también durante el horario con más afluencia de público (horario punta). En esta ocasión se crearon grupos de tres integrantes cada uno que tuvieron que observar, a diferencia de la sesión pasada, al interior del andén y fuera de la estación de metro, en los paraderos de la intersección de las calles de Matucana, Catedral y Parque Quinta Normal. Para esta observación la pauta entregada a los bailarines tuvo mayor rigurosidad, ya que se definieron, como se mencionó anteriormente, dos maneras de abordar el cuerpo de los/as Usuarios/ as: cuerpo en tránsito y cuerpo en espera.

Y finalmente para el primer Laboratorio y Segundo Laboratorio coreográfico se mantuvieron los grupos de tres integrantes, siendo estos mismos quienes a partir de sus notas y observaciones construyeron desde la improvisación una secuencia de movimiento que diese cuenta, primero del cuerpo en Tránsito y segundo el cuerpo en Espera.

#### **4. Análisis de Resultados**

A continuación, se analizarán los resultados de los dos laboratorios coreográficos en los que intérpretes de danza trabajaron plasmando, a través de movimiento, lo observado durante la experiencia de viaje en el transporte público. Los laboratorios coreográficos se realizaron después de dos observaciones del espacio a estudiar y para esto se les entregaron a los participantes dos pautas sobre lo que debían observar. Estas contenían directrices con las categorías correspondientes a la Coréutica de la técnica Laban. Las dos pautas para cada observación hacían referencia, una al cuerpo en espera y la segunda al cuerpo en tránsito de los usuarios del transporte público. Cada grupo compuesto por tres intérpretes debían observar en conjunto a través de la pauta, en el lugar como son las disposiciones de los cuerpos respecto a su peso, el espacio, el tiempo y el flujo, todas estas categorías de la Coréutica que estudian el movimiento en el espacio.

Para el laboratorio de movimiento, que fue el último en realizarse, los grupos tuvieron que construir una propuesta de movimiento, en base de su observación y comprendiendo estas categorías en su propio cuerpo en espera y en tránsito.

#### **Categorías**

Las categorías de la pauta de observación son las que el Método Leeder estructuró bajo los términos de la Metodología Laban y que hizo una clara distinción de las materias como la Eukinética y Coréutica. Hay que precisar que el Método Leeder es el único que organiza de manera práctica y directa, en una técnica de entrenamiento, los conceptos Laban, y plantea explícitamente el equilibrio entre el desarrollo del control consciente, físico y emotivo de las cualidades del movimiento (Cámara e Islas, 2006 p. 109). Leeder se refiere a los factores motrices comprendidos desde Coréutica como el Tiempo, Espacio, Fuerza o Peso y Flujo.

**Tiempo** hace referencia a la actitud medida o cuantificada que toman los movimientos en ejecutarse, la lentitud o rapidez, aumento o disminución de la velocidad de cada persona.

**Espacio** respecto al eje del cuerpo, el espacio sería donde el cuerpo habita, desde el movimiento la atención está en las direcciones, dimensiones y distancias del este.

**Peso o Fuerza** este factor tiene relación con la gravedad, donde el cuerpo utiliza una cantidad de combustión interna para la ejecutar el movimiento, y está asociado a las características particulares del cuerpo de cada uno. Es la intensidad con que se realiza un movimiento, ya sea en aumento o disminución y sus respectivas graduaciones (Cámara e Islas, 2007).

Y, por último, el factor Flujo esta como la progresión en base de los demás factores, es la variación en la tensión corporal al realizar un movimiento y está supeditado como reacción a los estímulos internos y externos coordinado por el sistema nerviosa central, el control del movimiento que hace que sea contenido, libre, conducido, continuo o discontinuo (Cámara e Islas, 2007) y que para efecto de la investigación esta categoría de flujo no será considerada dentro del análisis de resultados, ya que en la construcción corporal de los intérpretes este factor implica la “variación en la tensión corporal”, asociada a la progresión, el flujo es coordinado por el sistema nervioso central, que responde a estímulos internos y externos (Lynton, 2000 en Cámaras e Islas, 2007). El flujo como señala Laban (1974) en Cámara e Islas (2007) no siempre es necesario considerarlo ya que las acciones básicas que se realizan durante las actividades propias del movimiento como el deporte o la danza son el resultado de solo los tres esfuerzos; tiempo, espacio, energía (peso o fuerza). En el caso del bailarín que se entrena en el uso de los factores de movimiento su destreza incrementa y la calidad de interpretación con matices más acabados y

pulcros, el factor flujo tendría mucha más relación con la experiencia subjetiva y la intencionalidad en el caso de cada usuario de cómo se enfrenta al contexto, es por esto que se ha considerado que es más pertinente abrir un camino desde la observación y comprensión de lo audible y visible que indagar en las particularidad del universo de pasajeros que tiene el transporte público.

Laban (1971) en Cámara e Islas (2007) habla de los esfuerzos incompletos, donde el cuerpo no tiene una actitud definida y se no se ejecuta o se descuida el uso de alguno de los tres factores de movimiento, es en esta situación que la cualidad se vuelve menos tangible, menos asociado con la acción y más cercano el estado de ánimo. Dentro de las dinámicas que propone el espacio del transporte público el movimiento es guiado en función del traslado y mayoritariamente no sé está consciente del cómo se dispone el cuerpo durante el contexto.

El uso de estos factores dependerá del entrenamiento y la consciencia sobre sus acciones de movimiento. Cada cuerpo posee actitudes distintas y únicas frente a los factores motrices (tiempo, espacio, peso o fuerza y flujo) (Cámara e Islas, 2006)

Durante la experiencia del transporte público se pueden identificar acciones concretas que solo nos otorga este contexto. Es por esto, que los factores motrices mencionados anteriormente, si bien varían dependiendo de la corporalidad de cada individuo, siguen y ejecutan similares patrones de movimientos ofrecidos por experiencia del viaje.

## **Conceptos**

En el estudio de este contexto se han identificado tres conceptos que nos permitirán abordar el cuerpo de los/ as usuarios del transporte público. Estos conceptos relacionan la vivencia corporal bajo las distintas situaciones ocurridas durante la experiencia de viaje, tales como la cantidad de gente en determinados horarios, la disposición espacial del modo de transporte (Bus terrestre, Metro, Metro tren), las distancias recorridas y el tiempo invertido el viaje. Los conceptos sobre los que se construyen las categorías son los que se abordaron en el marco teórico, pues consideramos que engloban la dimensión colectiva, significativa y jerarquizada que se expresa en el transporte.

### **a) Próxemia**

Para identificar lo que sucede con el cuerpo cuando se produce la afluencia de público en determinadas horas del día y zonas de la ciudad, utilizaremos el término de la Próxemia (Hall, 1968) que permitirá develar la espacialidad, considerando nuestro propio espacio y los otros cuerpos.

En el transporte público de la Región Metropolitana, el horario punta o peak, es el horario más conflictivo debido a la gran cantidad de usuarios que requieren este servicio. Es este espacio de tiempo comprendido de lunes a viernes, entre 7:00 a 8:59 AM, y entre 18:00 a 19:59 PM, es donde las fronteras de las distancias entre los cuerpos se ven transgredidas, sin permitirnos en muchos casos la capacidad de movilidad debido a cercanía inminente de los cuerpos que viajan en el metro o bus.

**La Próxemia** es el estudio sobre la utilización del espacio y las distancias entre individuos al momento de interactuar. Es la dimensión que examina la relación entre espacio - cuerpo que nos permite dilucidar la sensación de adaptación y control sobre nuestro espacio (Noreña, 2015).

Tal como vimos en capítulos anteriores, según la nomenclatura de Hall, son cuatro las dimensiones que definen las distancias entre individuos; Espacio íntimo, Espacio personal, Espacio social y Espacio público.

**b) Espera Infligida** será el segundo concepto para comprender la situación a la que se enfrentan los cuerpos de los/as usuarios del transporte público. Este término lo utiliza Auyero (2013) para describir cómo en la situación de movilización se establece un capital político para la subordinación de la población. La relevancia de la espera es que es una condición que impacta e impera en la mayoría de las funciones sociales de la ciudad y que la relación que se establece entre espera - sumisión no afecta a todos de la misma manera. Sin embargo, son los sectores urbanos de menores ingresos los que deben lidiar con la espera en la acción burocrática.

**c) No Lugar**, (Augé citado en Castrogiovanni, 2007) los no lugares son los espacios o instalaciones de circulación de personas y bienes. En él no lugar el cuerpo habita en función de la movilidad, este espacio no guarda ningún atributo, o valor para que se puedan constituir como un lugar, sino en función del desplazamiento.

A continuación, cada concepto será evaluado bajo las categorías del movimiento indicadas más arriba lo que la muestra de tres intérpretes, pudo identificar y construir mediante los laboratorios de observación y laboratorio de movimiento en torno a cómo es el cuerpo de los/as usuarios/as en contexto de movilidad urbana.

## **Próxima**

### **Intérprete 1 – Intérprete 2**

La Próxima estudia la organización del espacio para la interacción, las posturas que se adoptan y en la existencia o ausencia del contacto físico con otros cuerpos. Por tanto, esta parte de la semiótica estudia todo lo relacionado a el comportamiento a partir de lo que se desprende al momento de interacción con el entorno y los otros. Es el contexto quien determinará cómo es que la conducta no verbal permitirá desarrollarnos e interactuar en los lugares abiertos, donde la intimidad escasea y lo público prima al momento de crear vínculos entre las personas que habitan ese espacio (Noreña, 2015).

Es importante considerar que la experiencia de viaje tiene relación con la sensación de adaptación y la autorregulación del espacio personal, dada la distancia que guardan entre los cuerpos al momento de verse interactuando o conviviendo en este espacio. En el caso de la construcción corporal de la **Intérprete 1** para la categoría de Tiempo existen factores de velocidad asociados a la sensación de adaptación del lugar. La intérprete se identifica con un cuerpo más veloz, pero que a su vez sostiene la progresión de este tiempo en sus movimientos. Activa, además, las funciones de autoprotección de la “zona amortiguadora” en el espacio público y en relación a la velocidad de sus movimientos. Cuando hablamos de la zona amortiguadora o zona de protección del cuerpo nos referimos al límite del autocuidado respecto al espacio personal, por ejemplo, si existe una situación de riesgo automáticamente se extiende la zona de espacio personal en defensa propia (Noreña, 2015)

La adaptación como la resistencia al contexto de movilidad, en este caso hace que la **Intérprete 1** busque estrategias a través de la aceleración de sus movimientos en función de la

búsqueda de distancia y aislamiento respecto a otros cuerpos. Harvey (1989) y Giddens (1991) en Lindón (2011) plantean que la aceleración contemporánea se debe a la comprensión espacio temporal y que esta aceleración no solo se refiere a la velocidad, sino más bien a la comprensión del espacio. La forma de aceleración está sujeta a las actividades desarrolladas por cada individuo, en relación a los lugares que habita, sus posibilidades dentro de la estructura social y sus trayectorias biográficas. Es así como la velocidad se vuelve parte de la cotidianeidad, más aún en contexto de movilidad. Los usuarios buscan permanecer ciclos de tiempos más cortos ya que las estrategias respecto al uso de la espacialidad por un lado hacen que los usuarios resguarden su espacio personal versus la distancia real impuesta por el contexto donde la inquietud impera debido a que el espacio ofrecido no guarda relación con espacio íntimo que se quiere resguardar (Noreña, 2015)

Para el **Intérprete 2** en este caso, su construcción corporal con o sin movimiento se impregna en función de la marcha y la regulación de la velocidad de sus movimientos. Según la categoría de Tiempo, en la búsqueda de la estabilidad el cuerpo, transita entre pequeñas esperas, pero siempre en pro del desplazamiento más rápido y efectivo. Dentro de esta categoría, al igual que el análisis del anterior interprete, la velocidad o aceleración se presenta como estrategia relacionada con la adaptación o la resistencia al espacio que se habita. Lindón (2011) dice que el valor tanto corporal como afectivo al momento de interactuar dependerá del contexto y el significado que tiene éste para cada uno. Es así como el resultado de una experiencia de viaje, en el caso del transporte público metropolitano se traduce a un contexto transitorio, donde la aceleración tiene implicancias espaciales. Es decir, la velocidad o aceleración existe tras una comprensión espacio-temporal (Lindón, 2011).

La aceleración en el contexto de movilidad urbana sería la respuesta a la consciencia práctica al espacio y tiempo. Es así como la aceleración se hace parte de la rutina, ya que se asume que a mayores actividades durante un tiempo determinado mejor es el aprovechamiento del mismo (Lindón 2015). Las condiciones y las características de los sujetos en la sociedad para Bauman (1999) disuelven el sentido de lo colectivo y dan paso a la individualidad. La independencia, al ser una posibilidad, agrupa no una colectividad sino un conjunto de todas las individualidades, sumado a falta interés por sostener relaciones o acciones que demanden más tiempo. Esta realidad invita, en este caso, a los/as usuario/as del transporte público a buscar estrategias que logren sortear el menor tiempo en la experiencia de viaje.

Para la categoría de Espacio la **Intérprete 1** consideró la construcción de un movimiento que está relacionado con otros cuerpos. En esta dinámica se mantiene el sentido de la verticalidad del cuerpo en el espacio, pero cuidadosamente regulando la distancia espacial hacia los otros cuerpos. Hay un factor que prima en este caso, es el género de la **Intérprete 1**. Respecto a la categoría y las situaciones que ocurren en el contexto de viaje, sea un cuerpo en tránsito o en espera, la percepción del cuerpo femenino tiene otro valor respecto a un cuerpo masculino. Las mujeres tienden a reaccionar de manera negativa cuando su espacio personal es perpetrado por intrusiones laterales y traseras, mientras que, los hombres reaccionan de forma negativa cuando su espacio personal es intervenido de manera frontal (Noreña, 2015).

La perspectiva de la práctica social de movilidad y que se nos otorga desde el género, no solamente refleja las estructuras sociales en las cual se sitúa el rol de la mujer o el hombre dentro de la relación social, sino expresa, reproduce y contesta a relaciones de poder. Es por esto que se puede percibir las distintas dinámicas respecto a la regulación cuidado de las distancias. (Creeswell, 2010 en Jirón y Zucino, 2017). Cabe resaltar en este caso, que la corporalidad

construida por la **Intérprete 1** tuvo la atención en cuidar que su cuerpo no estuviese cerca y expuesto a otros cuerpos.

Para la categoría de Espacio, el **Intérprete 2** mantiene la verticalidad en el espacio y las posibilidades de movimiento varían simultáneamente entre la tensión, quietud y velocidad de los gestos. Para Lindón la espacialidad del sujeto ya lo hace habitante de los lugares en un tiempo determinado, el sujeto forma parte del espacio. Es así como el lugar que se habita y el tiempo en el que acontece ese habitar resulta neutro para las acciones y el estar en el mundo, ya que es a través de los lugares donde se teje la relación con ellos, se dotan de sentido y memoria (Lussault y Stock, 2010 en Lindón, 2011). Durante la experiencia de viaje en el Transporte Público, el **Intérprete 2** dio énfasis a la manera en que los brazos se situaban desde la periferia lejos de los centros de pesos para protegerse de la invasión al Espacio Íntimo, considerado desde el cuerpo hasta los 45 cm según Hall (1968). Dada la cercanía de los otros cuerpos o en función de marcha, la disposición se puede interpretar como la necesidad de alejar los cuerpos del espacio personal y despegar el espacio para poder avanzar.

El cuerpo construido para la categoría de Peso o Fuerza de la **Intérprete 1** se mueve desde la verticalidad dada por la fuerza de gravedad. Existe una distribución del peso que es asimétricamente funcional al avanzar, hay un vaivén que hace que este peso se distribuya de un soporte al otro. Es por eso que, dentro del concepto de **Proxémica** se nota una lejanía entre los centros anatómicos de los cuerpos, en resguardo del torso siendo, en este caso, las manos las que permitirán mantener la distancia respecto a los otros centros de peso. Noreña (2015) propone que, al ser invadido el espacio personal, cuando el cuerpo del invasor traspasa los 15 cm de distancia del cuerpo del invadido, el mecanismo de reacción es alejarse de la situación o adoptar posturas

defensivas que permitan proteger los centros anatómicos de peso, encogiendo los hombros, moviendo los codos, la cara o cruzando los brazos.

En el **Intérprete 2**, en la categoría de **Fuerza**, se puede distinguir que el cuerpo se dispone al movimiento desde una tensión constante por la necesidad de trasladarse: el tono muscular varía según la urgencia o reposo del movimiento. Al igual que el análisis de la intérprete anterior, hay que considerar que el cuerpo tiende a movilizarse desde un peso mucho más regulado. Es así como para esta categoría también se considerarán los centros anatómicos de peso, centro liviano y centro de peso, ya que en resguardo del espacio propio estos centros se configurarán para sostener la interacción y convivencia con los otros cuerpos. Dentro de este espacio personal existe una territorialidad que comprenderá un área mucho más grande sobre la que el intérprete tiene uso exclusivo y puede controlar. Es decir, este espacio permitirá al individuo comunicarse y transmitir la identidad personal al entorno y la regulación en la interacción social delimitando y estableciendo puentes comunicacionales a través del contexto propio (Noreña, 2015).

### **Espera Infligida**

#### **Intérprete 1 – Intérprete 2**

A diferencia del concepto anterior que nos da cuenta de una realidad espacial y corporal, el término de **Espera Infligida** nos sitúa en una perspectiva mucho abstracta. Sin embargo, logra plasmar muy bien un principio esencial que está presente dentro de las dinámicas que nos ofrece el contexto de movilidad urbana.

Antes de establecer una relación entre la categoría de **Tiempo** y la **Espera Infligida**, cabe destacar que muchos de los usuarios del transporte público son los ciudadanos de menores ingresos económicos para quienes el costo asociado a una movilización particular (Automóvil)

resulta en exceso costoso. Es por esto que el hastío o cansancio generalizado en el cuerpo construido por la **Intérprete 1** tiene relación con lo que nos dice Auyero (2013): la espera es una experiencia recurrente para los desposeídos, sobre todo cuando la espera es más prolongada. Se puede afirmar que el tiempo es el único valor social que poseemos. Es por esto que pareciese que el tiempo de los más desposeídos (los que esperan), vale menos, que el tiempo del que hace esperar.

Para la construcción del movimiento de la **Intérprete 1** respecto a la categoría de **Tiempo** el cuerpo pareciese generalizado a la quietud, ya que no hay movimientos asociados al traslado sino más bien a la ansiedad: sus pies parecen más inquietos por el balanceo al trasladar el peso de un pie a otro, sus rodillas están semi flectadas debido al cansancio o letargo de la representación a la experiencia de viaje en el transporte luego de una extensa jornada laboral. El cuerpo construido por el **Intérprete 2**, para esta categoría se presenta mucho más activo, siendo la ansiedad mucho más generalizada. A diferencia de la construcción corporal de la **Intérprete 1** para esta categoría, el cuerpo está alerta a los estímulos que puedan hacerlo mover, hay un tránsito entre espacios de quietud y movimientos constante en el eje espacial.

Durante la experiencia en el transporte público, los usuarios deben adaptar sus prácticas cotidianas en el viaje, soportando muchas veces las falencias y cuestionando lo que nos ofrece este espacio de movilidad urbana. El costo asociado a la experiencia de viaje no solo se cuantifica en la tarifa del pasaje, sino también hablamos del valor corporal que implica el viajar. La aceptación o conformidad del contexto se considera como una subordinación de la población (Jouffe y Lazo, 2010). La movilidad urbana enfrenta al usuario a un escenario desafiante, donde la experiencia de la incomodidad y agobio es trazada por la espacialidad y las posibles implicancias corporales que se nos propone como los pacientes del contexto (Muñoz, 2013)

La corporalidad construida por la **Intérprete 1** para la categoría de Espacio y en relación al Espera Infligida devela su intención de alejamiento de los otros cuerpos. Es por eso que su eje corporal se sitúa en el mejor lugar para mejor acceder al transporte que se espera. En el caso de la corporalidad construida por el **Intérprete 2** su eje corporal también se posiciona en el lugar de mejor acceso a la llegada, en este caso, del transporte. El cuerpo también intenta alejarse de los otros cuerpos y sus movimientos aguardan el momento de arribar.

Errázuriz (2018) propone el término de “desconocidos reunidos” para analizar los modos de socialización en contexto de movilidad urbana. En la experiencia de viaje estos desconocidos comparten situaciones incómodas otorgadas por el espacio, donde la interacción con los otros cuerpos es inevitable.

En la acción de la espera efectivamente el cuerpo se rinde ante el tiempo que impone, en este caso, el transporte público. Los medios de transporte, además de ofrecer el servicio de traslado, regulan el tiempo en la rutina de sus usuarios. Toda la inseguridad del proceso arbitrario que no dependen de la voluntad de los usuarios genera confusión: la demora o el apuro y lo incierto de la espera hace que las expectativas se rompan y no se logre entender, menos controlar la sensación de estar subordinados al contexto del capital (Auyero, 2013)

En la categoría de **Peso o Fuerza** al igual que el cuerpo construido para la categoría **Espacio**, la **Intérprete 1** muestra un estado de quietud, pero alerta en pro del movimiento. La distribución de su peso está mayormente en sus soportes, además generando la fuerza de empuje y sostener con los brazos. El cuerpo en espera carece de movimiento, si bien no existe una quietud total, los focos de movimientos están asociados a la presentación de la ansiedad que produce la espera. **El Intérprete 2** generaliza mucho más su ansiedad y el peso de su cuerpo está en un constante traslado de un soporte a otro. Al igual que la **Intérprete 1** hay un vaivén en la quietud,

alternadamente en este vaivén del peso, las rodillas se van flectando y estirando. Se puede ver el gesto de un pie que posee menos peso y del otro que está anclado al suelo. En la construcción y presentación de la sensación que pueden sentir los/as usuarios/as dado al contexto de espera, los intérpretes revelan la confusión e incertidumbre que provoca el no tener el control de que el uso de este servicio sea eficiente al momento de acceder a él.

Es vital comprender qué noción de la espera en la ciudad radica e impacta en la mayoría de sus funciones sociales (Auyero, 2013): se espera para acceder a la salud, para realizar un trámite o se espera para arribar al transporte público. Pero no son todos los ciudadanos quienes esperan. Existe un capital humano que, en el caso de la movilidad urbana, debe y le es imprescindible viajar para llegar a sus fuentes laborales o de estudios. Es entonces este capital humano quienes dependen de la entidad que coordina y regula el transporte público, dada su imposibilidad de acceder a un transporte particular, habiendo así una sensación generalizada de expectativas que se disuelven en el proceso de no poder entender ni controlar la situación donde el ejercicio de poder sobre los necesitados del servicio actúa como una forma adoctrinamiento y subordinación social (Auyero, 2013).

## **No Lugar**

### **Intérprete 1 – Intérprete 2**

Cuando problematizamos e investigamos sobre el contexto, es necesario considerar el espacio en el sentido de las relaciones entre cosas y seres humanos. La significación que esto puede o no generar se vincula con la idea de lugar, en este caso, donde ocurre la experiencia de viaje en la movilidad urbana. En el caso de esta categoría se hizo una lectura y análisis más global, debido a que la observación tiene una connotación mucho más interpretativa, esto dado al sentido que se tiene de pertenencia de lugar o no. El término de **No Lugar** para Augé (citado en

Castrogiovanni (2007) se presenta como los espacios de tránsito que carecen de relaciones, de sentido de pertenencia, solo serían instalaciones necesarias para la circulación de personas o bienes, en este caso como los medios de transporte, los centros comerciales o los espacios en los que el transitar sea el objetivo.

Los **Intérpretes 1 y 2** para la categoría de Tiempo los movimientos construidos tienen sus variaciones respecto al tiempo: hay una tendencia generalizada a la velocidad posibilitada por el contexto, se mantiene la sensación de avanzar y pasar por el lugar sin quedarse sobre todo ante la representación de salir de en este caso del transporte, como en la bajada, aumentando la velocidad al salir del espacio.

En la categoría de Espacio, los **Intérpretes 1 y 2** construyeron un cuerpo que se resguarda frente a la interacción o contacto con los otros cuerpos, representando desde la corporalidad el malestar de habitar o transitar por ese lugar. El cuerpo se percibe en la función de avanzar, de pasar el menor tiempo durante la experiencia de movilidad. La lógica se traduce desde la perspectiva del viaje como un “pasar” por los lugares, reconociendo hitos y orientación espacial, siendo este el resultado de la repetición del cotidiano, donde los sujetos no se detienen (Castrogiovanni, 2007).

Para el **Peso o Fuerza** la tensión se mantiene en los dos intérpretes, la rigidez en los centros de pesos, pero con más posibilidades de movimientos desde las rodillas y más énfasis en la inclinación hacia los metatarsos. El peso está mucho más hacia adelante preparado para seguir en marcha. Lindón (2009) asegura que el logro del desplazamiento es dentro de escenarios urbanos móviles la lógica del sujeto cuerpo. Es la corporalidad la que se configura desde la idea del peatón, donde la lógica espacial es la de “pasar” por el lugar reconociendo hitos y orientación gracias a la repetición cotidiana del recorrido.

En el contexto que nos otorga la movilidad urbana, el **No Lugar** es un escenario que se orienta al desplazamiento. Este espacio de transitoriedad no posee la suficiente importancia para que sus peatones lo consideren como un lugar. Marc Augé (citado en Castrogiovanni, 2007) propone que una de las características de estos **No Lugares** es la carencia de significados, ya que el **No Lugar** se concibe desde el desplazamiento o movimiento de sus pasajeros, siendo estos espacios considerados en función del tránsito.

En relación a lo antes expuesto, los términos acuñados para dar cuenta de la corporalidad y el contexto al que se enfrentan los/as usuarios/as, evidenciando y facilitando la comprensión de las dinámicas durante la movilidad. Estos lograron orientar la investigación y a sus investigadores hacia la corporalidad que permite el contexto. En síntesis, se puede afirmar que; **La Próxemia** es el concepto que brindó información desde el estudio las distancias existentes entre los cuerpos y el entorno donde ocurre esta interacción.

**La Espera Infligida**, como la condición (espera) que impone, en este caso, el sistema de transporte público a sus usuarios al momento de acceder a la movilidad, siendo esta la dinámica que pudiese describir la relación del transporte - usuario/a. Y, por último, **El No lugar** como la posibilidad desde donde se habita y transita el cuerpo de los/as usuarios/as.

## 5. Conclusiones

Es relevante señalar que, a medida que se realizaron y posteriormente se analizaron los laboratorios coreográficos, las disposiciones corporales que construyeron los bailarines dieron cuenta que la tensión existente entre los conceptos, está dada por la consciencia del contexto que se habita durante la experiencia del viaje.

El No Lugar, al ser la característica del espacio propuesto por la experiencia de viaje del transporte público, aparentemente se cumple en el desplazamiento de sus usuarios (Lindón, 2011). Es por esto que en el caso de **la Próxemia** es posible afirmar que la sensación de adaptación o resistencia al espacio se relaciona con la compresión de este, una comprensión corporizada que indica que es un lugar abarrotado y donde el espacio íntimo se ve amenazado. Desde la perspectiva de género, en el caso de la **Intérprete 1** (sexo femenino), su experiencia está relacionada a la autorregulación del espacio propio para lograr el distanciamiento necesario con otros cuerpos al momento de la invasión del espacio propio, fundamentalmente relacionado con una ocupación vinculada a la sexualidad. Es así como, al ser transgredida esta “zona amortiguadora”, en función de la invasión, el mecanismo de reacción será huir de la incomodidad o transformar su corporalidad para adaptarse al espacio, ejecutando posturas de defensa que permitan proteger los centros anatómicos de peso. Y que se refleja de igual manera, pero en menor medida en la construcción del **Intérprete 2** (sexo masculino). Es también posible diferir que el factor del tiempo en la Próxemia se demuestra en la aceleración. Al trabajar este factor la construcción corporal de ambos intérpretes fue más veloz, como se mencionaba anteriormente los usuarios buscan permanecer ciclos de tiempos más cortos en este espacio, enfocan sus estrategias al uso de la espacialidad, resguardando ante todo el espacio personal, ya que, en

resguardo de éste, los centros de pesos se configuran para sostener los límites, la interacción y convivencia con los otros cuerpos. (Noreña, 2015).

En caso del concepto de Espera Infligida la situación de aceptación y conformidad del contexto por parte de los usuarios pone en tensión la experiencia del viaje, siendo una espera en movimiento, ya que, cuando es enfrentado el usuario al contexto de movilidad, la incomodidad y el agobio trazan la espacialidad. Los movimientos se vuelven más constante pero dentro del mismo eje espacial. Hay una quietud generalizada que desarrolla pequeños movimientos que revelan ansiedad, ya que la sensación de no control de las expectativas generadas durante la espera sitúa al cuerpo al ejercicio de poder de este servicio, subordinándolo al contexto (Auyero, 2013).

Es así como el No Lugar, como la consciencia del espacio que se habita, sería la tensión existente en los dos conceptos, en la Próxima como el resguardo y la amplitud de la zona amortiguadora (Noreña, 2015). Considerando el factor de la velocidad tanto en el desplazamiento como en la quietud, en el caso de la Espera Infligida

Desde el sentido de pertenencia al lugar, el análisis de este término tuvo una lectura más subjetiva. La sensación de avanzar y querer pasar por el lugar, hace que el aumento de la velocidad se reproduzca en el movimiento de los bailarines. La aceleración como estrategia relacionada a la adaptación o la resistencia que busca sortear el menor tiempo posible en el contexto. En otras palabras, el contexto que nos permite el transporte público se presenta como un espacio de tensión entre la proximidad física y ciertas formas de distancia social en el espacio público.

Finalmente, la idea contradictoria entre lo individual y lo colectivo, donde lo colectivo exacerba la individualidad, siendo la idea del colectivo como el conjunto de las individualidades.

Serán las condiciones y las características de los sujetos en la sociedad las que disolverán el sentido de lo colectivo (Bauman, 1999). La independencia como posibilidad no agrupa a la colectividad, sino es el conjunto de las individualidades, dado el carácter volátil y transitorio de la sociedad, donde existe la falta de interés por sostener relaciones que demanden más tiempo. La significación de este espacio dependerá de las subjetividades del colectivo, cada habitante define el valor que dará a los espacios en los que habita y no. Pero lo que sí es posible de considerar, es que son las características generales de cada concepto, fueron las que permitieron, desde la teoría, abrir una perspectiva que considere al movimiento y el cuerpo como un campo de información.

## Bibliografía

- Auyero, J. (2013) *Pacientes del Estado*. Buenos Aires, Argentina: Eudeba.
- Arias, J. (2010) La investigación en las artes: el problema de la escritura y el “método”. *Cuadernos de Música, Artes Visuales y Artes Escénicas*, 5, 5-8.
- Cardona, B. (2008). Espacios de ciudad y estilos de vida. El espacio público y sus apropiaciones. *Educación Física y Deporte*, 27(2), 39-47. Universidad de Antioquia, Medellín: Colombia.
- Castrogiovanni, A. (2007) *Lugar, no-lugar y entre-lugar. Los ángulos del espacio turístico*. Recuperado de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322007000100001](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322007000100001).
- Directorio de Transporte Publico Metropolitano. (s.f.). *Sistema de transporte público Santiago/Metro*. Recuperado de [www.dtpm.cl/index.php/sistema-transporte-publico-santiago/metro](http://www.dtpm.cl/index.php/sistema-transporte-publico-santiago/metro)
- Instituto Nacional de Estadísticas (2017). *Compendio Estadístico*. ISBN: 978-956-323-193-9 Recuperado de <http://www.ine.cl/docs/default-source/publicaciones/2017/compendio-estadistico-2017.pdf?sfvrsn=6>
- Instituto Nacional de Estadísticas (2018). *Sectores Económicos transporte y comunicaciones. Enero - marzo 2018*. Recuperado de <http://www.ine.cl/docs/default-source/boletines/tyc/2018/boletín-transporte-y-comunicaciones-enero-marzo-2018.pdf?sfvrsn=4>
- Damin, N. (2014). *El Estado, la espera y la dominación política en los sectores populares: Entrevista al sociólogo Javier Auyero*. *Revista Salud Colectiva* 10(3), 407 - 415.
- Daza, S. (2009) *Investigación – creación. Un acercamiento a la investigación en las artes*. *Plumilla Educativa*, 6(1), 73-79. Recuperado de: <https://doi.org/10.30554/plumillaedu.6.560.2009>
- Escribano X. (2011) *Fenomenología y antropología de la corporalidad en Bernhard Waldenfels*. *Ética&Política*, 8, 86-98.
- Figuroa, O., y Reyes, S. (1996). *Transporte y calidad de vida en las ciudades latinoamericanas. Sus relaciones con el uso del suelo y la contaminación urbana*. *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 22(67). Recuperado de <http://mail.eure.cl/index.php/eure/article/view/1141ç>
- Gavarito, M. (2011) *Cognición Corporizada y Embodiment*. Bogotá, Colombia: Editorial UNIMINUTO.
- Gómez H. (1994) *La Próxemia: un acercamiento semiótico al estudio del comportamiento humano*. *Revista Universidad Eafit*, Número 95, pp. 77 - 86 Recuperado de: <http://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/revista-universidad-eafit/article/download/1393/1264>

- Hernández, C (2001) *Reseña de "La naturaleza del espacio" de Milton Santos*. Economía, Sociedad y Territorio, 3(10). 379-385. Toluca: México.
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. Revista EURE 38(115). Recuperado de [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612012000300006&script=sci\\_arttext](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71612012000300006&script=sci_arttext)
- Jackson, M. (2010). *Conocimiento del Cuerpo. En Cuerpos Plurales. Antropología de y los Cuerpos (60 61 62 63)*. Buenos Aires, Argentina: Biblos Culturalia.
- Jans, Margarita. (2009) *Movilidad Urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*. Revistas electrónicas AUS Valdivia: Chile. 6-11. Recuperado de [http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-72622009000200002&lng=es&nrm=iso](http://mingaonline.uach.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-72622009000200002&lng=es&nrm=iso). ISSN 0718-7262.
- Jirón P. y Zunino D. (2017) *Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas* Revista Transporte y Territorio, número 16, pp. 1-8 Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, Argentina Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591001.pdf>
- Jouffe, Y. y Lazo, A. (2010). *Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad: Aproximación política a la movilidad cotidiana de las poblaciones pobres periurbanas de Santiago de Chile*. Revista EURE, 36(108), 29-47. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612010000200002>
- Lindón, A. (2009) *La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento*. Iztapalapa: México. Recuperado de <http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/viewArticle/4>
- Lindón, A. (2011) *Cotidianidades territorializadas entre la Próxemia y la diastemia: ritmos espacio-temporales en un contexto de aceleración*. Educación Física y Ciencia, n° 13, Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Argentina Recuperado de <https://www.efyc.fahce.unlp.edu.ar/article/view/EFyCv13a02/2082>
- Martuccelli, D. (2017). *La nueva dinámica de la condición social moderna*. Revista de Sociología, (32), 89-105
- Moreno, C. (2008) *La conurbación: rizoma urbano y hecho ambiental complejo*. Universidad Nacional de Colombia, Escuela del Hábitat-Cehap. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3363/1/CIM-CONURBACION.pdf>
- Muñoz, D. (2013) Experiencias de viaje en Transantiago: La construcción cotidiana de un imaginario urbano hostil. *Bifurcaciones*. Recuperado de <http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago/>
- Noreña D. (2015) *La Próxemia del espacio público, caso de estudio "bulevar del cable avenida Santander, Manizales"* (Trabajo de pregrado) Universidad Católica de Manizales Facultad de

- Ingeniería y Arquitectura. Colombia Recuperado de <http://repositorio.ucm.edu.co:8080/jspui/bitstream/handle/10839/1267/Diana%20marcela%20Nore%C3%Bl%20Chica.pdf?sequence=1>
- Núñez, M. (8 de febrero, 2017) *El Transantiago en cifras, a una década de su debut*. [www.t13.cl](http://www.t13.cl). Recuperado de <http://www.t13.cl/noticia/nacional/decada-transantiago-cifras-sistema>
- Peral, F. (2017) *Cuerpo, cognición y experiencia: embodiment, un cambio de paradigmas*. *Dimensión Antropológica*, 24(69), 15-47. Recuperado de <http://www.dimensionantropologica.inah.gob.mx/?p=14036>
- Pérez, A. (2013) *Arte y política. Nuevas experiencias estéticas y producción de subjetividades*. *Revista Comunicación y sociedad*. Recuperado de: [www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-252X2013000200009&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0188-252X2013000200009&script=sci_arttext)
- Rodríguez, R. (2015) *Consideraciones alrededor de la Danza Movimiento Terapia y sus aplicaciones en el ámbito social*. Universidad Europea de Madrid, España. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/38828329.pdf>
- Rodríguez J. (2018). *Estrés y tiempos de viaje: 36% de las personas pasa más de 20 días al año en el transporte público*. [www.t13.cl](http://www.t13.cl) Recuperado de <http://www.t13.cl/noticia/nacional/estres-y-tiempos-viaje-36-personas-pasa-mas-20-dias-al-ano-transporte-publico>
- Sánchez J. (2009) *Dossier «Scanner». Investigación y experiencia. Metodologías de la investigación creativa en artes escénicas*. *Estudis escènics: quaderns de l'Institut del Teatre de la Diputació de Barcelona: España*, 327-335. ISSN-e 2385-362X, ISSN 0212-3819
- Spink, M. (2006) *Caminando sobre huevos: una reflexión constructora sobre la investigación*. *Athenea Digital: Revista de Pensamiento e Investigación Social*, (9), 168-183.
- Texidó, A. (2011) *Transporte Público, Calidad de Vida Urbana y Bien común*. *Blogs y Opinión, El Mostrador.cl*. Santiago, Chile. Recuperado de <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2011/07/18/transporte-publico-calidad-de-vida-urbana-y-bien-comun/>
- Vásquez, A. (2008) *Zygmunt Bauman: Modernidad Líquida y Fragilidad Humana*. Recuperado de <http://www.latertuliadelgranja.org/sites/default/files/Bauman.pdf>
- Campos, G. y Lule, N. (2012) *La observación, un método para el estudio de la realidad. Observation, a metody foring the study of reality*. *Xihmai*, año/vol. VII, número 13 Universidad La Salle Pachuca pp. 45-60 Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3979972.pdf>
- Ortíz E. (2018) *El laboratorio coreográfico. Entrenamiento y creación, dos instancias que se funden en una sola acción*. *Estudios sobre arte Actual*, año 2018, número 6 Universidad de Cuenca Ecuador pp. 73-86 Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6861741.pdf>

Tierra C. (2019) *¿Qué es el Método Laban? Descubre los principios del método de movimiento más completo*. Revista About Español, año 2019 Recuperado de: <https://www.aboutespanol.com/que-es-el-metodo-laban-298083>

Valenzuela, N Levi (2019) “*La gente siente que el transporte público es una experiencia de humillación y maltrato*”. Revista Interferencia, Chile Recuperado de <https://interferencia.cl/articulos/la-gente-siente-que-el-transporte-publico-es-una-experiencia-de-humillacion-y-maltrato>

## Laboratorio Coreográfico I – II

Interprete 1 (Natalia Nail)

Interprete 2 (Kevin Oyola)

### NO LUGAR

En el caso de esta categoría se hizo una lectura y análisis más global, debido a que la observación tiene una connotación mucho más interpretativa, debido al sentido que se tiene de pertenencia de lugar o no.

Interpretes **Natalia Nail/ Kevin Oyola**

**Categoría** Espacio

**Descripción** Se puede percibir como el espacio personal se encuentre más resguardado, en especial la zona del torso, la intención del movimiento nos hace develar que la funcionalidad del movimiento es simplemente en el avanza independiente de la cercanía o lejanía con los otros cuerpos, el cuerpo no se detiene a menos que el contexto de llegada del transporte lo haga esperar, pero se puede percibir la función de avanzar, la marcha.

**Categoría** Tiempo

**Descripción** Si bien los movimientos tienen sus variaciones respecto al tiempo, hay una tendencia generalizada a la velocidad posible dado por el espacio, se mantiene la sensación de avanzar y pasar por el lugar sin quedarse por el gusto de quedarse habitar, sobre todo ante la presentación de salir de en este caso del transporte, como en la bajada, la velocidad aumenta al salir del espacio.

**Categoría** Peso O Fuerza

**Descripción** La tendencia a la tensión constante, rigidez por parte de los centros de pesos, pero con más posibilidades de movimientos desde las rodillas y más marcada inclinación hacia los metatarsos dada la intención de la marcha. El peso está mucho más hacia adelante.

## PRÓXEMIA

Intérprete 1 Natalia Nail

**Categoría** Espacio

**Unidad De Tiempo** 0:09 seg.

**Descripción** La verticalidad predomina en el ejercicio, los cuerpos al estar en tránsito y combinado con otros cuerpos en la dinámica están mucho más cerca, pero se nota una lejanía entre los centros anatómicos de los cuerpos, hay un resguardo del torso y son en este caso las manos las que permiten la distancia del eje corporal respecto a los otros cuerpos.

**Categoría** Tiempo

**Unidad De Tiempo** 0:15 seg.

**Descripción** Se muestra rapidez, pero constante, si bien hay un aumento progresivo de la marcha, el cuerpo sostiene un ritmo constante que hace que la variación del tiempo de los movimientos, en este caso de la marcha sea continua y constante. Dependiendo de la afluencia de gente, en el caso específico del ejercicio los cuerpos estaban cercanos entonces existe un tiempo como generalizado entre los dos participantes de la dinámica que hace que de alguna manera se sincronice el tiempo de los movimientos.

**Categoría** Flujo

**Unidad De Tiempo** 00:00 a 01:15 seg.

**Descripción** El flujo es conducido, controlado y continuo que obedece a la trayectoria que va trazando al moverse.

**Categoría** Peso O Fuerza

**Unidad De Tiempo** 0:22 ser.

**Descripción** el cuerpo está relacionado verticalmente con la fuerza de gravedad, existe un peso distribuido asimétricamente en función del avanzar, hay inercia de la verticalidad al moverse como simulando un freno y una vuelta a la verticalidad

## PRÓXEMIA

Interprete 2 **Kevin Oyola**

**Categoría** Espacio

**Unidad De Tiempo** 01:13 seg.

**Descripción** El eje del cuerpo se mantiene central y vertical respecto al espacio, hay doble tensión en los movimientos ya que poseen cualidades simultaneas que varían entre la quietud y la velocidad de los gestos, los brazos están mucho más periféricos al centro del cuerpo ya que siguen la función de la marcha. Hay malestar respecto a cercanía con los otros cuerpos, pero se internaliza con la acción de mirar el teléfono.

**Categoría** Tiempo

**Unidad De Tiempo** 01:20 seg.

**Descripción** El cuerpo busca más estabilidad entonces la regulación de la velocidad de los movimientos está en función de la marcha, al transitar en estados de pequeñas esperas para avanzar el cuerpo se acomoda en la búsqueda del más rápido y efectivo desplazamiento. Los brazos y piernas varían según la urgencia.

**Categoría** Flujo

**Unidad De Tiempo** 00:00 a 01:40 seg.

**Descripción** En la mayoría de los movimientos se puede develar un flujo contenido y discontinuo mayormente, también hay a ratos un flujo continuo, pero predomina más la discontinuidad.

**Categoría** Peso O Fuerza

**Unidad De Tiempo** 01:16 seg.

**Descripción** En los centros de pesos y los brazos hay un estado tensión constante por la necesidad de trasladarse, tensión en la parte del cuello que repercute en mandíbula, el peso esta también hacia los metatarsos siendo casi nulo el espacio al avanzar entre los pies y el suelo. Este alto tono muscular varía según la urgencia y el reposo del movimiento.

## ESPERA INFLIGIDA

Interprete 1: **Natalia Nail**

**Categoría** Espacio

**Unidad De Tiempo** 0:39 seg.

**DESCRIPCIÓN** Al realizar el ejercicio correspondiente al cuerpo en espera, se puede ver como el uso del espacio en relación al lugar está sujeto a la llegada, en este caso, del transporte. La intención de cuerpo está lejos de los otros cuerpos, ya está en función de estar más cerca del acceso al bus o metro. Existe en todo caso, una fuerza mayor que tiene relación con el abordar más que en el pensar donde está ubicado el eje corporal.

**Categoría** Tiempo

**Unidad De Tiempo** 01:07 seg.

**Descripción** Los movimientos solo se asocian al estado de lentitud generalizada, pero que al mismo tiempo logran develar ansiedad, en este caso, los pies parecen más inquietos, expectantes a la llegada del transporte, el balanceo del peso de un pie a otro y las rodillas semi flectadas, se nota un estado de letargo y cansancio como si fuese la ultima hora de una jornada extensa.

**Categoría** Flujo

**Unidad De Tiempo** 00:00 a 01:15 seg.

**Descripción** El flujo es conducido y contenido, como esta estático el cuerpo y no suele haber modificación corporal. Pero considerando los movimientos en este caso el balanceo que traslada el peso se podría decir que también transita por el un flujo discontinuo.

**Categoría** Peso O Fuerza

**Unidad De Tiempo** 0:56 seg.

**Descripción** El cuerpo está en estado de quietud, pero en alerta, preparado para el movimiento. La distribución del peso está mayormente en los soportes, pero no de igual forma, se da cuenta del traspaso del peso de un soporte a otro.

## **ESPERA INFLIGIDA**

Interprete 2 **Kevin Oyola**

**Categoría** Espacio

**Unidad De Tiempo** 0:14 seg.

**Descripción** Existe una distancia con respecto a los otros cuerpos, un cuidado del espacio personal y lejanía. La atención del cuerpo está siempre en llegada del transporte y el cuerpo se permite esa lejanía para esperar sin cuerpos cercanos.

**Categoría** Tiempo

**Unidad De Tiempo** 0:44 seg.

**Descripción** No existe una quietud corporal constante, hay ansiedad generalizada en el cuerpo que lo hace estar alerta a los estímulos que pueden hacerlo moverse en función de abordar el transporte, hay una atención generalizada a esa ansiedad que si bien es desde una quietud a ratos se torna a espasmos de movimientos en el lugar.

**Categoría** Flujo

**Unidad De Tiempo** 00:00 a 01:40 seg.

**Descripción** El flujo es conducido y transita en lo continuo de la marcha, pero discontinuo desde sus movimientos de piernas y pies debido a las posibilidades espaciales respecto a otros cuerpos al moverse.

**Categoría** Peso O Fuerza

**Unidad De Tiempo** 0:07 seg.

**Descripción** El peso está en un constante traslado de un soporte a otro, hay un vaivén en la quietud, una pierna relajada donde se posa el peso, alternadamente en este vaivén del peso las rodillas se van flexionando y estirando. Se puede ver el gesto de un pie que posee menos peso y del otro que este firme al piso.

## PRIMERA PAUTA DE OBSERVACIÓN

### MODALIDAD: METRO Y MICROBÚS

- El recorrido comprenderá el viaje a través de 10 estaciones de metro, correspondientes al horario punto del transporte.
- Categorías transversales a considerar en la observación

**Coréutica:** Eje anatómico en el espacio, Verticalidad (usuario erguido), Direcciones (Adelante [izquierda- derecha], Atrás [izquierda- derecha]),

Planos (Sagital, Frontal y horizontal).

**Eukinética:** Tiempo (decisión), Espacio (atención), Peso o Fuerza (intención), Flujo (tensión).

### CUERPO EN MOVIMIENTO

<b>PESO O FUERZA</b>
intensidad con que se realiza un movimiento, es un aumento o disminución de la energía y sus respectivas gradaciones
<b>ESPACIO</b>
Proxémica (espacio íntimo y público) eje del cuerpo
<b>TIEMPO</b>
lentitud o rapidez propia de cada persona, es un aumento o disminución de la velocidad
<b>FLUJO</b>
control del movimiento ya sea libre o conducido, continuo, discontinuo

### CUERPO SIN MOVIMIENTO

<b>PESO O FUERZA</b>
intensidad con que se realiza un movimiento, es un aumento o disminución de la energía y sus respectivas gradaciones
<b>ESPACIO</b>
Proxémica (espacio íntimo y público) eje del cuerpo
<b>TIEMPO</b>
lentitud o rapidez propia de cada persona, es un aumento o disminución de la velocidad
<b>FLUJO</b>
control del movimiento ya sea libre o conducido, continuo, discontinuo

**SEGUNDA PAUTA DE OBSERVACION CUERPO EN ESPERA****MODALIDAD:****OBSERVACION DE PARADEROS DE BUSES TERRESTRES DURANTE HORARIO PUNTA****NOMBRES:**

- El recorrido comprenderá el viaje a través de 10 estaciones de metro, correspondientes al horario punto del transporte.
- Categorías transversales a considerar en la observación

**Coréutica:** Eje anatómico en el espacio, Verticalidad (usuario erguido), Direcciones (Adelante [izquierda-derecha], Atrás [izquierda- derecha]),

Planos (Sagital, Frontal y horizontal).

**Eukinetica:** Tiempo (decisión), Espacio (atención), Peso o Fuerza (intención), Flujo (tensión).

CUERPO EN ESPERA
------------------

**PESO O FUERZA** (intensidad con que se realiza un movimiento, es un aumento o disminución de la energía y sus respectivas gradaciones)

**ESPACIO** (espacio íntimo y público, respecto al eje del cuerpo)

**TIEMPO** (lentitud o rapidez de cada persona, aumento o disminución de la velocidad de sus movimientos)

**FLUJO** (control del movimiento, contenido, libre, conducido, continuo, discontinuo)

## SEGUNDA PAUTA DE OBSERVACION CUERPO EN TRANSITO

### MODALIDAD: OBSERVACION DE PARADEROS DE BUSES TERRESTRES DURANTE HORARIO

#### PUNTA

#### NOMBRES:

- El recorrido comprenderá el viaje a través de 10 estaciones de metro, correspondientes al horario punto del transporte.
- Categorías transversales a considerar en la observación

**Coréutica:** Eje anatómico en el espacio, Verticalidad (usuario erguido), Direcciones (Adelante [izquierda-derecha], Atrás [izquierda- derecha]),

Planos (Sagital, Frontal y horizontal).

**Eukinetica:** Tiempo (decisión), Espacio (atención), Peso o Fuerza (intención), Flujo (tensión).

CUERPO EN TRANSITO
--------------------

**PESO O FUERZA** (intensidad con que se realiza un movimiento, es un aumento o disminución de la energía y sus respectivas gradaciones)

**ESPACIO** (espacio íntimo y público, respecto al eje del cuerpo)

**TIEMPO** (lentitud o rapidez de cada persona, aumento o disminución de la velocidad de sus movimientos)

**FLUJO** (control del movimiento, contenido, libre, conducido, continuo, discontinuo)

## VIDEO LABORATORIO

<https://sites.google.com/view/franciscabcolectivomovimiento/p%C3%A1gina-principal/obras-coreograficas/proyecto-insitu>