Revista Geográfica de Chile Terra Australis, Vol. 62 N°1 (2026) 2-21 ISSN 0719-9562

https://doi.org/10.23854/07199562.2026621.ruminot

LA CIUDAD A TRAVÉS DE OTROS SENTIDOS: RELEVANDO NIVELES DE ACCESIBILIDAD A PARTIR DE LA EXPERIENCIA URBANA DESDE LA DISCAPACIDAD VISUAL

THE CITY THROUGH OTHER SENSES: REVEALING LEVELS OF ACCESSIBILITY FROM THE URBAN EXPERIENCE OF VISUAL IMPAIRMENT

Nicole Ruminot[1*], Francisco Maturana[2], Alejandra Lazo Corvalán[3], Diego Solsona-Cisternas[3], Pedro Moll[1]

RESUMEN

El presente artículo explora las experiencias de movilidad de personas con discapacidad visual en relación con la accesibilidad del espacio público en el centro de Valdivia. Bajo un enfoque cualitativo interpretativo, se realizaron entrevistas caminantes junto a seis participantes, con el fin de comprender sus prácticas cotidianas de desplazamiento y las formas en que perciben y se orientan en el entorno urbano. En primer lugar, se caracterizan diversos espacios públicos desde la experiencia de los participantes. Posteriormente, se identifican las barreras y los facilitadores que influyen en el acceso y uso de estos espacios. Finalmente, se indaga en la construcción subjetiva y afectiva del entorno urbano a partir de las memorias y emociones que los distintos hitos evocan en los participantes. Los resultados evidencian que la experiencia de movilidad varía según las condiciones físicas y sensoriales de cada espacialidad. Mientras lugares como el Paseo Costanera o el Paseo Libertad son percibidos como seguros y legibles, otros como la calle Arauco, la avenida Picarte o el Terminal de Buses son experimentados como caóticos e inseguros. Frente a estas condiciones, los participantes despliegan estrategias como la elección de rutas alternativas, el ajuste de horarios o el apoyo en redes cercanas para sostener sus prácticas espaciales. En este contexto, las movilidades se configuran como experiencias situadas y desiguales, en las que el entorno urbano no solo condiciona las posibilidades de desplazamiento, sino también las formas en que las personas perciben, interpretan y se vinculan con la ciudad.

Palabras clave: movilidades, discapacidad, accesibilidad, espacio público.

ABSTRACT

This article explores the mobility experiences of people with visual impairments in relation to the accessibility of public space in the city center of Valdivia. Using a qualitative interpretive approach, walking interviews were conducted with six participants to understand their everyday mobility practices and the ways in which they perceive and navigate the urban environment. First, different public spaces are characterized based on mobility experiences. Subsequently, barriers and facilitators that influence access to and use of these spaces are identified. Finally, the subjective and affective construction of the urban environment is examined through the memories and emotions that different urban landmarks evoke in participants.The results show that mobility experiences vary according to the physical and sensory conditions of each spatial setting. While places such as Paseo Costanera and Paseo Libertad are perceived as safe and legible, others such as Arauco Street, Picarte Avenue, and the Bus Terminal are experienced as chaotic and unsafe. In response to these conditions, participants deploy strategies such as choosing alternative routes, adjusting schedules, or relying on support networks to sustain their spatial practices.In this context, mobilities are configured as situated and unequal experiences, in which the urban environment not only shapes possibilities of movement but also the ways in which people perceive, interpret, and engage with the city.

Keywords: mobilities, disability, accessibility, public space.

[1] Escuela de Geografía, Universidad Austral de Chile
[2] Instituto de Ciencias de la Tierra, Universidad Austral de Chile
[3] Departamento de Arquitectura, Universidad de Los Lagos
*Autor de Correspondencia: ndrumisch@gmail.com

1. INTRODUCCIÓN

Actualmente, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, tendencia que se intensificará en las próximas décadas, de modo que para 2050 se estima que 7 de cada 10 personas residirán en áreas urbanas (United Nations, 2018).

Esto supone una serie de desafíos especialmente en aquellas ciudades caracterizadas por patrones de urbanización fragmentados y difusos, procesos de segregación socioespacial y situaciones de marginalidad que propician experiencias disímiles de vida y de calidad urbana (Glaeser, 2012).

Uno de los desafíos más complejos, en este sentido, consiste en garantizar la inclusión plena de todas las personas en las distintas esferas de la vida urbana, como la productiva, la comercial, la recreativa, la asociativa, entre otras. Esto implica que todos los ciudadanos, sin excepción, puedan acceder adecuadamente al conjunto del territorio urbano y a las distintas actividades, bienes y servicios que este ofrece (Miralles Guasch y Cebollada, 2003).

En este contexto, el acceso a oportunidades esenciales para la vida cotidiana —como dimensión fundamental del ejercicio del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1978)— no depende únicamente de su disponibilidad ni de una distribución territorial acorde con principios de justicia espacial (Bosque Sendra & Moreno Jiménez, 2004), sino también de las opciones o alternativas de movilidad de las personas.

Para algunos autores, las prácticas de movilidad constituyen una experiencia que se vive de forma desigual y que adquiere distintos significados para los individuos; además, se encuentra supeditada a los recursos, la posición social de las personas y sus habilidades individuales (Avellaneda y Lazo, 2011; Lazo y Calderón, 2014).

Al respecto, se señala que existen grupos que enfrentan mayores desventajas en sus movilidades, entre los cuales se encuentran las personas con discapacidad (en adelante PCD) (Beland, 2007; Raje, 2007). No obstante, ello no implica reducir esta última a un “problema individual” arraigado en una condición estrictamente biológica (enfermedad o patología), sino más bien comprenderla como el resultado de la interacción entre factores personales y condiciones medioambientales, las cuales suelen manifestarse en espacios como las ciudades (Fougeyrollas et al., 1998).

En este sentido, Ramadier (2011) señala que la prescripción de la movilidad en PCD resulta una práctica difícil de desarrollar, precisamente porque los espacios urbanos están concebidos para “sujetos móviles”, en desmedro de “cuerpos diferentes” con otros ritmos y tiempos. Así, pareciera existir un mensaje claro por parte de una sociedad capacitista (Chouinard, 1997) que posiciona a las PCD en un lugar subordinado, devaluando su rol en la sociedad por escapar a la normalización del cuerpo (Martínez Wong, 2016).

De esta manera, el entorno construido emerge como un elemento que amplifica las dificultades para gestionar y ejecutar la prueba de la movilidad, particularmente en contextos espaciales que imponen barreras o restricciones físicas (Moreno, 2015; Tolentino, 2016). Esta falta de adaptabilidad a la diversidad de cuerpos y movilidades, así como a sus respectivos requerimientos, se expresa, por ejemplo, a nivel de infraestructura en ámbitos como el transporte, las edificaciones y los espacios públicos (Currie y Delbosc, 2010; Olivera, 2006).

Sumado a esto, Amiaud (2013) incorpora las barreras de orden informacional y actitudinal como dimensiones igualmente relevantes en los procesos de exclusión socioespacial de las PCD. Mientras las primeras refieren a limitaciones en el acceso y la comprensión de la información, derivadas de sistemas comunicacionales no adaptados, las barreras actitudinales se vinculan con los imaginarios sociales que configuran representaciones culturales sobre la discapacidad, frecuentemente atravesadas por estereotipos y prejuicios que enfatizan las limitaciones por sobre las capacidades, lo que se traduce en prácticas de discriminación, sobreprotección o subestimación (Solsona et al., 2018).

Lo anterior configura lo que Imrie (1996) y Chouinard (1997) definen como un “entorno discapacitante”: ambientes vividos que incorporan y perpetúan dichas barreras, donde la falta de acceso a los espacios de la vida cotidiana y el aislamiento espacial se ven agravados por diversas facetas de la exclusión social, tales como la pobreza, la insuficiencia de servicios de apoyo, las barreras para la inclusión en instituciones sociales relevantes y las reacciones negativas frente a la presencia de PCD en espacios construidos como “aptos” (Martínez Wong, 2016).

En ese sentido, y siguiendo a Kaufmann (2008), las movilidades de las PCD implican un ejercicio constante de adaptación y toma de decisiones, en el que deben desplegar diversas estrategias para resolver las limitaciones del entorno, poniendo en práctica una reflexividad y la capacidad de articular aspiraciones y proyectos dentro de dicho contexto espacial.

No obstante, a partir de estas exigencias pueden emerger afectos y sensaciones negativas en los desplazamientos que, lejos de resolverse, tienden a intensificarse y derivar en la “no realización de la actividad” (Cadestin et al., 2013). Esto impacta en la vida cotidiana y puede devenir en la frustración de proyectos de vida, en la medida en que estos se encuentran mediados por decisiones y acciones espaciales (Golledge, 1993).

Si bien el espacio geográfico es vivido y, por ende, visto, escuchado, olido, percibido y tocado, entre otras formas que describen la relación y la experiencia de un sujeto con su entorno (Rodaway, 1994), la hegemonía de lo visual resulta evidente, en tanto la visión juega un importante papel en el conocimiento espacial de las personas y, aún hoy, la ciudad es planificada y pensada principalmente para ser *vista* (Golledge, 1993).

En este caso, la experiencia de transitar por la ciudad para una persona con discapacidad visual configura una forma distinta de relacionarse con el espacio, en la que se vuelve fundamental coordinar representaciones mentales con el ritmo del desplazamiento. En este proceso, emergen múltiples obstáculos que deben ser sorteados mediante el uso de otros sentidos, en un entorno donde la información disponible resulta insuficiente y está predominantemente diseñada desde la primacía de la visión (Imrie, 1996; Kitchin et al., 1998).

La relevancia de lo anterior dista de ser trivial, si se considera que, para el año 2020, se estimaba la existencia de aproximadamente 43 millones de personas con ceguera y 295 millones con deterioro visual de moderado a severo, lo que equivale a cerca del 3,74% de la población mundial. Asimismo, se proyecta que estas cifras aumenten considerablemente hacia 2050, alcanzando alrededor de 474 millones de PCD visual, debido a factores como el envejecimiento, el crecimiento y la urbanización de la población (Bourne et al., 2021).

En los últimos años, la accesibilidad para las PCD, como objeto de interés social, ha sido reconocida en los ámbitos legislativos y políticos. A nivel internacional, la Organización de las Naciones Unidas promulgó en 2006 la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, cuyo artículo 9 establece la necesidad de generar condiciones que garanticen un entorno físico accesible, permitiendo la libre movilidad de las personas con discapacidad en espacios urbanos y rurales (ONU, 2006, art. 9). Asimismo, la Agenda 2030 sitúa la discapacidad como un eje transversal bajo el lema “no dejar a nadie atrás”, abordándola en varios de sus objetivos, como el Objetivo 11, que “pretende lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (CEPAL, 2016).

En Estado de Chile, por su parte se adhiere a dicha convención en 2008, lo que derivó en la promulgación de la Ley 20.422 en 2010 que “establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de las PCD”. Sin embargo, aún no existen políticas o programas públicos orientados específicamente a problematizar las movilidades como una práctica conducente a promover la participación de las PCD en y dentro de sus comunidades (Solsona, 2024).

Según el III Estudio Nacional de Discapacidad (ENDISC III, 2022), realizado por el Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS), se evidencian marcadas brechas en los indicadores sociodemográficos y de participación entre las personas con discapacidad y el resto de la población. Estas desigualdades se reflejan en una limitada participación social y cultural, una menor proporción de personas que acceden y finalizan

estudios superiores, ingresos promedio más bajos en comparación con quienes no presentan discapacidad, así como en el desempleo crónico y los altos niveles de inactividad, entre otros (SENADIS, 2022).

Aun cuando estos resultados se basan en estimaciones representativas de la población (SENADIS, 2022), las desigualdades que evidencian son consistentes y estructurales, lo que permite problematizar la efectividad de los marcos normativos vigentes y cuestionar su capacidad para traducirse en mejoras concretas en la vida cotidiana de las PCD.

En este sentido, Solsona y Lazo (2023) señalan que las convenciones y sus concomitantes legislaciones posicionan al Estado como garante de la protección y promoción de una vida digna e independiente, asignándole la responsabilidad de diseñar y ejecutar acciones orientadas a “hacer accesible” el entorno para las PCD. No obstante, en la práctica persiste una paradoja asociada al escaso apoyo que estas reciben por parte del Estado.

Así, los autores muestran cómo, en muchos casos, las PCD desarrollan sus procesos de rehabilitación y acceden a tecnologías asistivas o ayudas técnicas a través de instituciones privadas. Estas contradicciones entre los derechos consagrados en las leyes y su implementación efectiva inciden en las trayectorias, proyectos de vida y expectativas de las PCD, quienes, ante la insuficiencia de apoyos institucionales, deben recurrir a sus redes de apoyo inmediatas y aprender a “hacer sus vidas solos” en un contexto de desamparo institucional (Mara y Gabrinetti, 2018).

Ante este escenario, resulta indispensable abordar de manera articulada la relación entre discapacidad, movilidad y accesibilidad, en tanto dimensiones que han sido tratadas de forma fragmentada en la literatura. En Chile, algunos estudios que han avanzado en esta línea corresponden, por ejemplo, a Gaete-Reyes (2017), quien evidencia, desde un enfoque arquitectónico, las limitaciones de accesibilidad en viviendas sociales como un primer obstáculo para la movilidad. Asimismo, Martínez Wong (2016) analiza las experiencias urbanas de PCD visual en Santiago, identificando barreras en los recorridos y una disociación entre el nivel normativo y el perceptivo en términos de accesibilidad. Por su parte, Solsona (2024) y Solsona y Lazo (2023) exploran los sentidos y significados que las personas atribuyen a sus prácticas de movilidad, así como los procesos mediante los cuales se construyen como individuos a partir de dichas experiencias espaciales, en contextos urbanos y rurales del sur del país.

La presente investigación, por su parte, se propone explorar las movilidades de las PCD visual, siguiendo a Cresswell (2010), desde una perspectiva “holística”, lo que implica poner atención tanto al hecho físico de moverse (desplazarse de un lugar a otro), como a las representaciones que otorgan sentido y significado al movimiento, así como a la práctica encarnada (performances y estrategias).

Para ello, se selecciona como área de estudio la ciudad de Valdivia, capital de la Región de Los Ríos y principal centro urbano de la comuna de Valdivia, donde, de acuerdo con el Censo 2024, un 11% de la población —de 5 años o más— se encuentra en situación de discapacidad, y un 4,5% (7.302 personas) presenta dificultades severas para ver o declara que le resulta imposible hacerlo (INE, 2024a).

Asimismo, esta ciudad presenta características de especial interés en relación con las formas de habitar y movilizarse, así como en la configuración de espacialidades o atmósferas urbanas específicas que median la experiencia sensorial del espacio (Gandy, 2017). En particular, su emplazamiento en la confluencia de los ríos Calle Calle, Cruces, Cau Cau y Valdivia, junto con una extensa red de humedales que atraviesa la ciudad y sus alrededores, configura un paisaje en el que los elementos naturales forman parte inherente de la trama urbana (Skewes et al., 2012). A ello se suma un clima templado lluvioso, caracterizado por altos niveles de precipitación anual —superiores a los 2.000 mm en promedio— (INE, 2024b), lo que incide directamente en la experiencia cotidiana de la ciudad.

De igual manera, destaca el hecho de que en los últimos años ha sido posicionada como una de las ciudades más valoradas para vivir en el país, experimentado una creciente atracción de población y un proceso incipiente

de metropolización, lo que plantea diversos desafíos en términos de planificación urbana (Marchant et al., 2023; Maturana et al., 2025; Maturana et al., 2019).

2. METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló bajo un enfoque metodológico cualitativo de carácter interpretativo, orientado a comprender las experiencias de movilidad de PCD visual en su relación con el espacio público de la ciudad de Valdivia. En cuanto a su alcance, el estudio fue de tipo exploratorio, dado el escaso desarrollo previo de investigaciones de este tipo en dicho contexto urbano. Asimismo, se adoptó la estrategia de estudio de caso, centrada en un grupo acotado de participantes, lo que permitió abordar en profundidad las formas en que interactúan, perciben y resignifican el espacio urbano a partir de sus prácticas cotidianas de movilidad.

Se utilizó la técnica de entrevistas caminantes (*walking interviews*) (Evans & Jones, 2011), acompañando a los participantes en recorridos por el centro y desarrollando entrevistas semiestructuradas durante el trayecto. Estas fueron conducidas principalmente hacia las sensaciones percibidas, los elementos espaciales identificados, así como los recuerdos y emociones asociados a los distintos lugares (Macpherson, 2007). Este enfoque se complementó con una aproximación a la etnografía móvil, en tanto implicó una práctica de co-presencia y acompañamiento durante el desplazamiento, lo que permitió captar de manera situada corporalidades, interacciones, materialidades y dimensiones afectivas del entorno (Jirón e Imilan, 2016). El proceso fue registrado mediante grabaciones de audio y fotografías, resguardando los derechos de los participantes y considerando criterios éticos como la participación voluntaria, la no coerción y la firma del consentimiento informado (Emanuel, 1999).

El trabajo de campo se llevó a cabo durante los meses de mayo y junio del año 2025, con seis participantes: cinco de ellos residentes de la ciudad de Valdivia y uno proveniente de Paillaco, quien frecuenta regularmente la ciudad por motivos de estudio (Tabla 1).

Tabla 1. Participantes de entrevistas. Fuente: Elaboración propia.

Código Participante	Género	Edad	Ocupación	Residencia
S.V.	Femenino	26	Técnico en educación parvularia	Valdivia
J.O.	Masculino	51	Periodista	Valdivia
M.M.	Masculino	21	Estudiante universitario	Paillaco
V.R.	Femenino	46	Músico ambulante	Valdivia
A.C.	Masculino	52	Dirigente Social	Valdivia
M.R.	Femenino	50	Técnico en educación especial	Valdivia

El recorrido incluyó diez hitos urbanos del centro de Valdivia (Figura 1)[1]. La elección de este sector responde principalmente a que concentra gran parte de los equipamientos colectivos y la tasa de viajes (Maturana et al., 2019). De esta forma dichas espacialidades resultan de interés al estar insertas en un área representativa y altamente concurrida. Asimismo, sus características diferenciadas en cuanto a los elementos presentes en cada una de ellas y las actividades que allí se generan configuran atmósferas diferenciadas en lo que respecta a su percepción.

Las entrevistas fueron transcritas utilizando la librería *OpenAI Whisper* en el entorno de programación *Python*. Posteriormente, los datos fueron procesados en el software *ATLAS.ti*, lo que permitió codificar los testimonios recogidos e identificar tanto los tópicos recurrentes y similares, como aquellos elementos diferenciadores en las experiencias de movilidad de cada participante.

[1] El circuito tiene una distancia aproximada de 2,3 km y una duración cercana a 1 hora. Se excluyeron el sector de Isla Teja y el cruce del puente Pedro de Valdivia, debido a que los participantes evitan este trayecto por sus condiciones poco favorables para el desplazamiento autónomo. Incluso el participante que asiste regularmente a la Universidad Austral (Isla Teja) opta por tomar locomoción colectiva antes que cruzar caminando el puente.

Figura 1. Representación cartográfica del área de estudio e hitos aplicados en los recorridos. Fuente: Elaboración propia.

3. RESULTADOS

3.1. Espacialidades del centro de Valdivia: experiencias de movilidad más allá del desplazamiento

3.1.1. Paseo Costanera y Feria Fluvial

Emplazados en el borde del río Calle-Calle, ambos conforman un continuo espacial y simbólico de gran relevancia en la trama urbana de Valdivia. Si bien comparten una proximidad geográfica inmediata, presentan configuraciones físicas y sensoriales diferenciadas, lo que da lugar a experiencias de movilidad contrastantes en términos de accesibilidad y de percepción, incluyendo dimensiones emocionales y afectivas.

El Paseo Costanera (Figura 2) emerge en los relatos de los participantes como un entorno fácilmente reconocible, emocionalmente significativo y relativamente seguro para transitar. Estas valoraciones se explican por factores como la amplitud del espacio, la ausencia de tráfico vehicular, la continuidad y homogeneidad de la senda peatonal, así como la presencia de referencias sensoriales que facilitan la orientación. Entre estas destacan el viento fluvial, los aromas del río, los sonidos y olores de los lobos marinos y el contacto con la vegetación ribereña junto al río.

Figura 2. Registro fotográfico en Paseo Costanera. Fuente: Colección propia realizada el 4 de junio de 2025.

Así también esta espacialidad fue asociada a experiencias emocionales vinculadas a la tranquilidad, la memoria afectiva y la conexión con la naturaleza. Para algunos entrevistados, la costanera representa un lugar de encuentro con la ciudad que les permite desplazarse sin sobresaltos, disfrutar de un paseo autónomo o simplemente permanecer en calma.

“Creo que la costanera es súper segura, aparte es un lugar tranquilo, no hay mucha bulla, entonces es más relajado poder caminar. […] Gran parte de mi adolescencia la viví aquí… recorrer de puente a puente la costanera… tener un espacio así es privilegiado. […] Vamos a caminar con mi pareja, es hermoso, hermoso el airecito y el sonido del río” (S. V.).

No obstante, estas experiencias se ven tensionadas por ciertas condiciones del entorno, particularmente en el borde del río, el cual carece de delimitaciones táctiles o barreras de protección. A ello se suma la presencia de comercio ambulante que interfiere en las huellas podotáctiles, dificultando el desplazamiento.

“La huella podotáctil está alejada del río. Es una buena ventaja… pero si uno sale de la línea, arriesgas caer” (A. C.).

“La accesibilidad también es muy mala. No hay tope en el borde del río… y no hay una señalización o algo que te indique con el bastón, entonces más allá puede haber algo de riesgo… lo hace muy riesgoso” (J. O.).

“Hay que andar muy atento… la gente está pendiente de cualquier otra cosa, menos de quien transita” (V. R.).

Por otro lado, la Feria Fluvial, un mercado tradicional al aire libre, ocupa un tramo de aproximadamente ochenta metros y se organiza en dos hileras de doce módulos cubiertos por lonas sintéticas sostenidas por estructuras metálicas (Figura 3). Este espacio conforma un entorno sensorial particularmente denso y cambiante, descrito como un “crudo caos sensorial”, donde la orientación se ve dificultada por la superposición de ruidos, olores intensos, obstáculos temporales y un movimiento constante y desordenado.

Figura 3. Registro fotográfico en Feria Fluvial. Fuente: Colección propia realizada el 4 de junio de 2025.

“No, solos no [se refiere a caminar sin acompañamiento]. Una, por el ruido, porque todos gritan… y lo otro, que siempre hay cosas al medio […] La feria siento que es un espacio que no tiene grandes obstáculos, porque los puestos están hacia los lados… pero lo que sí influye es el tema del ruido” (M. R.).

“Es horrible… demasiado estímulo. Música, gritos, todos venden, todo se superpone […] Siempre hay cosas al medio… cajas, vendedores, uno no sabe si va a pisar algo o chocar” (A. C.).

3.1.2. Paseo peatonal Libertad

Constituye una de las pocas calles del centro histórico destinadas exclusivamente al tránsito peatonal, conectando la costanera del río con la Plaza de la República en un tramo de aproximadamente 170 metros (Figura 4). Se caracteriza por un trazado recto, una superficie continua y pavimentada, veredas amplias y la ausencia de circulación vehicular, condiciones que favorecen una experiencia de movilidad fluida y con menor tensión corporal. Si bien existen algunas interferencias puntuales —como vitrinas, letreros o toldos—, estas no fueron percibidas como disruptivas en comparación con otras calles del centro:

“Aquí sí se puede caminar… hay espacio para todos” (M. M.).

Figura 4. Registro fotográfico en Paseo peatonal Libertad. Fuente: Colección propia realizada el 22 de junio de 2025.

El espacio es descrito como predecible, permitiendo mantener un ritmo constante de desplazamiento sin necesidad de reajustes continuos en la orientación. Esta continuidad espacial favorece una mayor sensación de control, especialmente valorada:

“En el Paseo me siento más segura… tengo más opciones de no chocar con la gente” (S. V.).

A nivel sensorial, el ambiente es percibido como menos caótico en comparación con otros sectores del centro. Aunque concentra una alta densidad de locales comerciales, el ruido no resulta invasivo y ciertos olores —como el pan o el café— actúan como referencias que facilitan la orientación:

“Por aquí paso siempre… ya me sé los olores, los sonidos. Me ubico fácil, es un buen lugar” (J. O.).

Asimismo, el Paseo es descrito como un espacio socialmente acogedor, que no solo facilita el tránsito, sino también la detención y el encuentro, consolidándose como un punto de referencia seguro dentro del recorrido:

“Sí, generalmente cuando quiero acceder a la costanera. Es como mi punto más seguro… al ir bajando encuentro semáforos [sonoros]” (S. V.).

3.1.3. Calle Independencia

Destaca por el acceso principal a la Municipalidad, paraderos de microbuses y locales de diversos tipos, lo que se traduce en una alta carga peatonal y vehicular (Figura 5). A lo largo de sus aproximadamente 315 metros de extensión, presenta veredas de ancho reducido, aunque relativamente continuas, lo que permite, en principio, un desplazamiento fluido. Sin embargo, desde la experiencia de personas con discapacidad visual, esta fluidez se ve fuertemente condicionada por factores sensoriales, estructurales y contextuales.

Figura 5. Registro fotográfico en calle Independencia. Fuente: Colección propia realizada el 5 de junio de 2025.

La limitación del espacio disponible en ciertos tramos, especialmente en sectores cercanos a paraderos y al acceso a la Municipalidad, fue señalada como una barrera importante. Estas condiciones generan puntos críticos donde la circulación se interrumpe o ralentiza. A ello se suma la ausencia de recursos de accesibilidad sensorial, como huellas podotáctiles o cambios en la textura del suelo, lo que dificulta la orientación. Lo anterior se ve agravado por una intensa carga sonora, que puede provocar desorientación o ansiedad:

“La calle Independencia no tanto, porque igual es como súper estrecha… en especial donde está el paradero se hace súper estrecho, entonces de repente igual es como complejo” (S. V.)

“Mucho ruido. De micros. Mucho, mucho. Pocas personas [ayudan]” (V. R)

Sin embargo, la experiencia no es completamente negativa. Algunos sectores de la calle, en momentos de menor congestión, permiten un tránsito más fluido. La familiaridad con la ruta y el uso frecuente de ciertos paraderos funcionan como puntos de anclaje espacial:

“Sipo, acá en el paradero tomó la nueve (micro) para ir a mi casa, cuando tocó (guitarra) acá en la costanera […] No me siento tan perdida como en otras partes, pero igual tengo que ir reconociendo el entorno a cada rato” (V. R.).

3.1.4.Plaza de la República

Se localiza en el centro de Valdivia y constituye uno de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad. Fundada en 1552, ha sido históricamente un lugar de encuentro y un punto central en la vida social y urbana. Actualmente, se encuentra rodeada de hitos como la Catedral y edificios administrativos, además de comercio y servicios. Presenta un diseño rectangular, organizado mediante caminos radiales y perimetrales que estructuran el tránsito peatonal. Su superficie combina baldosas y adoquines, y cuenta con árboles, jardines, una glorieta central y mobiliario urbano distribuido en el espacio (Figura 6a).

Desde la experiencia sensorial, la plaza es descrita como un espacio agradable, marcado por la presencia de sombra, vegetación y sonidos como el agua o las aves, configurando una atmósfera más tranquila en contraste

con el entorno inmediato. Se configura como un lugar de pausa y contemplación, donde algunas personas han construido recuerdos afectivos vinculados a la infancia o a experiencias anteriores a la pérdida de la visión.

“Antes venía a jugar con las palomas, había fuentes, era bonito” (S. V.).

“Tengo recuerdos lindos de esta plaza… es como un lugar de encuentro” (V. R.).

Sin embargo, esta valoración convive con importantes dificultades para el desplazamiento. El diseño del espacio —con caminos diagonales, superficies mixtas y una alta presencia de mobiliario— es percibido como poco claro, generando trayectorias impredecibles y obstáculos difíciles de anticipar:

“Las rampas no se relacionan con los pasos de cebra… es un lugar imposible para nosotros” (J. O.).

“Me gusta la plaza, pero no puedo ir sola… me desorienta mucho” (M. R.).

“El diseño que tiene es raro… tienes estas diagonales al medio, es súper difícil orientarse” (A. C.).

A esto se suma la ausencia de elementos que faciliten la orientación, como guías podotáctiles o referencias claras en el suelo, lo que incrementa la incertidumbre al desplazarse:

“El paso de cebra tampoco tiene una bajada ni señalética… entonces es complicado andar por la plaza sola. ¿Cómo le achuntas al paso de cebra si no tiene la bajada ni tampoco tiene una barra que puedas tocar y que te indique? Además, no tiene huella podotáctil, entonces es complicado andar por la plaza sola” (V. R.).

“Los maceteros igual siento que son una trampilla, la reja también… por eso prefiero aprenderme las calles que usar el bastón” (S. V.).

Figura 6. Registro fotográfico en la Plaza de la República (a) y Semáforo sonoro (b). Fuente: Colección realizada el 18 junio de 2025.

La situación se vuelve aún más compleja con la presencia de ferias, eventos o actividades temporales, que modifican constantemente la organización del espacio y dificultan anticipar recorridos:

“Uno no sabe qué se va a encontrar… Un día hay puestos, otro día no. Entonces, aunque conozcas la plaza, igual te desorientas” (M. M.).

A nivel emocional, la experiencia de la plaza oscila entre un afecto nostálgico y una frustración vinculada a su vivencia actual. El contraste entre lo que este espacio representa simbólicamente, un centro abierto, social y supuestamente accesible para todos, y las limitaciones reales impuestas por sus condiciones físicas y sensoriales, genera una sensación de pérdida respecto a un espacio que antes resultaba cercano.

“Es triste no poder disfrutar un lugar que me gustaba” (M. R.).

“Para nosotros es más cómodo juntarse fuera del banco que en medio de la plaza… olvídalo” (J. O.).

Frente a este escenario, el derecho a habitar plenamente el espacio público se ve restringido por un diseño que, en la práctica, resulta excluyente. De este modo, la plaza se configura como un espacio ambivalente, donde la accesibilidad aparente se desvanece en la experiencia cotidiana de desplazarse sin visión. Incluso en puntos donde existen apoyos como semáforos sonoros (Figura 6b), estos resultan insuficientes debido a su bajo volumen o a la dificultad para llegar a ellos:

“Los semáforos sonoros aquí son una buena referencia, pero está muy bajo el volumen del semáforo, yo siempre reclamo eso porque se pierden con los ruidos del entorno” (J. O.).

“Por un lado están los semáforos sonoros, pero ¿cómo llegas ahí si por en medio de la plaza no puedes andar?” (M. R.).

3.1.5. Calle Arauco

Corresponde a una de las principales vías del centro de Valdivia, con alto flujo peatonal y vehicular. A lo largo de su trazado, de poco más de un kilómetro, concentra galerías, comercio, servicios e instituciones, además de constituir un eje clave del transporte público, ya que por ella circulan todas las líneas de microbuses (Figura 7).

En el primer tramo considerado en el recorrido (127 metros), los participantes la perciben como un espacio particularmente complejo y desafiante para la movilidad autónoma. Las condiciones físicas y sensoriales del entorno dificultan su uso, generando múltiples obstáculos que interfieren con un desplazamiento seguro y continuo.

La calle presenta veredas relativamente anchas, pero con pavimento irregular y ausencia de elementos de orientación táctil, condiciones que se agravan por la alta densidad peatonal—especialmente en horas punta o fechas festivas— y por la presencia constante de comercio informal, carros ambulantes y mobiliario urbano mal dispuesto, lo que reduce el espacio disponible y genera una sensación persistente de inestabilidad e inseguridad. A ello se suma un entorno sensorial saturado, donde múltiples fuentes de ruido se superponen, dificultando la orientación y la construcción de referencias claras.

“Cuando paso por ahí me siento desbordada… entre los gritos y los carros no sé por dónde ir […] Soy un poco insegura la verdad […] hay mucho movimiento de gente, además de los vehículos” (S. V.).

“En Arauco uno identifica el paradero, venden colaciones, confites […] la gente igual es muy poco empática, normalmente no se fijan, te chocan el bastón […] Hay que ir atento a todo… no sabes si alguien va a salir de un local o si hay un carro bloqueando el paso” (J. O.).

En contraste, en el segundo tramo evaluado (aprox. 90 metros), comprendido entre Walter Schmidt y García Reyes, se percibe un ambiente más tranquilo, asociado a una menor densidad comercial y a la ausencia de paraderos de microbuses.

Figura 7. Registro fotográfico en Calle Arauco primer tramo (a) y segundo tramo (b). Fuente: Colección propia realizada el 5 de junio.

No obstante, la experiencia general de la calle se asocia a sensaciones de incomodidad, inseguridad y alerta permanente. Frente a ello, emergen estrategias como caminar con cautela, cambiar de vereda, evitar ciertos horarios o utilizar rutas alternativas que ofrecen trayectos más tranquilos y predecibles, aunque impliquen recorridos más largos:

“No me gusta pasar por ahí sola. Si tengo otra opción, la uso. Aunque sea más largo el camino” (V. R.).

“Muchas veces uno tiene que salir con más tiempo que el común de la gente porque no sabes con qué dificultad te vas a encontrar” (S. V.).

3.1.6. Calle Caupolicán

Conecta dos de las principales vías del centro de Valdivia, la avenida Picarte y la calle Arauco. Presenta un alto flujo peatonal y vehicular, aunque menor que estas, ya que no forma parte del recorrido de microbuses —aunque sí de radiotaxis— y corresponde a una vía unidireccional. A lo largo de sus aproximadamente 650 metros, se caracteriza por un uso predominantemente residencial y administrativo. Sin embargo, en el tramo considerado en el recorrido (110 metros), destaca la presencia de galerías y locales comerciales (Figura 8). Este sector presenta veredas angostas y pavimento variable, con áreas que requieren mayor atención debido a irregularidades en la superficie.

Desde la experiencia de los participantes, la calle presenta valoraciones ambivalentes. Por un lado, es descrita como una vía más tranquila y menos saturada que otras del centro, lo que favorece una movilidad más relajada y predecible. Por esta razón, algunas personas la consideraron una alternativa válida frente a rutas más caóticas o demandantes.

“Es más espaciosa, más tranquila que las anteriores… no tengo que esquivar gente a cada rato” (M. M.).

Figura 8. Registro fotográfico en Calle Caupolicán. Fuente: Colección propia realizada el 5 de junio.

En comparación con calles como Arauco o Picarte, Caupolicán fue descrita como un entorno menos saturado sensorialmente, especialmente en lo auditivo. Esta condición fue valorada positivamente por algunos entrevistados, ya que contribuye a una experiencia de desplazamiento menos tensa. No obstante, otros participantes identificaron limitaciones importantes relacionadas con la accesibilidad. La irregularidad del mobiliario urbano y la disposición deficiente de la huella podotáctil fueron señaladas como barreras:

“Caupolicán tiene una vereda que sí tiene huella podotáctil y la otra que no” (M. R.).

“La huella podotáctil está encima de los locales [...] no va centrada en la calle” (V. R.).

“Aquí ya hay mucho más ruido [...] se enangosta la vereda, se complica manejarse solo por el bastón” (J. O.).

3.1.7.Avenida Picarte

Una de las arterias principales, articula la conexión entre el centro de la ciudad y sectores más periféricos. Su trazado extenso y su carácter estructural dentro del sistema de movilidad urbana se reflejan en un alto flujo vehicular, junto con la presencia de semáforos, paraderos y ciclovías en algunos tramos (Figura 9).

Es percibida por los participantes como un espacio hostil, inseguro y poco transitable de forma autónoma. Las condiciones físicas del entorno, especialmente en sus veredas, son fuertemente criticadas, tanto por su diseño deficiente como por la ausencia de criterios de accesibilidad. Los relatos coinciden en señalar que los postes ubicados al centro de la vereda, el pavimento disparejo y la desconexión entre rampas y pasos peatonales configuran un ambiente riesgoso, en el que el uso del bastón resulta insuficiente para anticipar obstáculos. En este contexto, los cruces peatonales aparecen como uno de los puntos más críticos, ya que su amplitud, la velocidad del tránsito y la falta de apoyos como semáforos sonoros o referencias táctiles intensifican la sensación de vulnerabilidad.

A ello se suma una experiencia sensorial saturada, caracterizada por un ruido constante y difícil de interpretar, que limita la posibilidad de orientarse a partir del entorno:

“Picarte es compleja, es súper compleja [...] el ruido también te afecta y las veredas” (S. V.).

Figura 9. Registro fotográfico en Avenida Picarte. Fuente: Colección propia realizada el 5 de junio.

“En los cruces tengo que esperar a que alguien más cruce… solo no me atrevo. El ruido es mucho, los autos no paran” (V. R.).

Así, a nivel emocional, Picarte fue percibida como un espacio de temor, tensión corporal, frustración y exclusión simbólica, donde el diseño urbano refleja una priorización del automóvil sobre el peatón, y especialmente sobre personas con movilidad reducida o con requerimientos sensoriales específicos:

“Es una calle que da miedo… la gente no te ve, y uno termina tropezando con todo” (M. M.).

3.1.8. Terminal de Buses

Localizado en las cercanías de la Avenida Picarte, constituye el nodo de transporte terrestre interurbano de la ciudad (Figura 10). Su infraestructura alberga los siguientes espacios: andenes, boleterías, salas de espera, servicios higiénicos, cafeterías y comercio menor. A pesar de su importancia estratégica en la movilidad regional e interregional, este espacio fue uno de los más criticados, especialmente en lo que respecta a la accesibilidad sensorial, la orientación autónoma y la interacción social. Se percibe como un entorno sobrecargado, desordenado y excluyente. La alta carga sonora, proveniente de anuncios por parlantes, conversaciones simultáneas, motores de buses y tráfico de fondo, fue descrita como un ruido permanente y envolvente, que impide el uso del oído como herramienta de localización o navegación. A nivel físico, los andenes no cuentan con referencias táctiles, auditivas o personales que orienten hacia los buses correctos.

“Todo es ruido, todo es confusión… no sabes de dónde viene cada cosa […] Los choferes no ayudan, la gente anda apurada… es como si no existiéramos” (J.O.).

“El terminal es terrible... los andenes no tienen ninguna referencia, uno se pierde” (V. R.).

Frente a estas condiciones, los participantes desarrollan estrategias de evitación o delegación del tránsito: algunos prefieren que otra persona los acompañe hasta el bus; otros optan por no ingresar al recinto y esperar afuera; y en algunos casos, se recurre a personal de empresas específicas con quienes ya existe un vínculo previo. Así, el terminal fue asociado a sensaciones de frustración y dependencia involuntaria.

“Aquí no hay cómo orientarse solo… todo te obliga a depender de alguien más” (M.R.).

Figura 10. Registro fotográfico en Terminal de Buses. Fuente: Colección propia realizada el 19 de mayo de 2025.

3.2. Sintetizando barreras y facilitadores para la movilidad urbana de PCD visual

La experiencia de transitar por la ciudad sin apoyo visual revela una compleja red de elementos que pueden facilitar o dificultar el ejercicio del derecho a la movilidad. Estas dan cuenta de una ciudad que, en su diseño y funcionamiento cotidiano, distribuye de forma desigual las condiciones de accesibilidad. Así, es posible sintetizar barreras y facilitadores en la Tabla 2.

Tabla 2. Barreras y facilitadores estructurales para la accesibilidad urbana. Fuente: Elaboración propia.

Dimensión	Barreras identificadas	Facilitadores identificados
Relaciones sociales	Falta de ayuda espontánea, indiferencia de peatones, actitud invasiva de comerciantes ambulantes	Presencia de acompañantes, trato amable ocasional, apoyo de cercanos en zonas complejas
Tecnología	Escasa implementación de tecnologías asistidas, interferencias con bastones o GPS por mal diseño del entorno	Uso personal de bastón, familiaridad con *apps* móviles o trayectos memorizados
Sistemas de transporte	Ruido excesivo, paraderos mal ubicados, falta de apoyo estructurado en terminales, conductores y pasajeros poco colaborativos	Presencia de semáforos sonoros, conocimiento de rutas habituales, uso de taxis conocidos

Infraestructura, normativa y políticas públicas	Ausencia de señalética accesible, mala implementación de rampas, falta de fiscalización, falta de barreras o topes en borde del río, veredas en mal estado o angostas, postes en medio de estas	Conocimiento previo de derechos, uso estratégico del entorno urbano según experiencias previas

Además, es posible resumir la construcción subjetiva y afectiva del espacio urbano que permiten observar los imaginarios que asocian a cada hito, así como las formas en que conceptualizan su experiencia en ellos. En tal línea, la Figura 11 expresa las emociones evocadas por distintos hitos urbanos, diferenciadas por color según su carga afectiva: en verde, emociones positivas; en amarillo, emociones ambivalentes; y en rojo, emociones negativas.

Así también, con el fin de sintetizar las experiencias de movilidad descritas por los participantes, se elaboró una cartografía interpretativa (Figura 12) que integra los hitos considerados junto con las percepciones y barreras asociadas a cada espacialidad. Esta representación permite visualizar cómo distintos sectores de la ciudad son experimentados de forma diferenciada, evidenciando tanto zonas que facilitan el desplazamiento como aquellas que concentran mayores dificultades.

Figura 11. Emociones por hitos. Fuente: Elaboración propia.

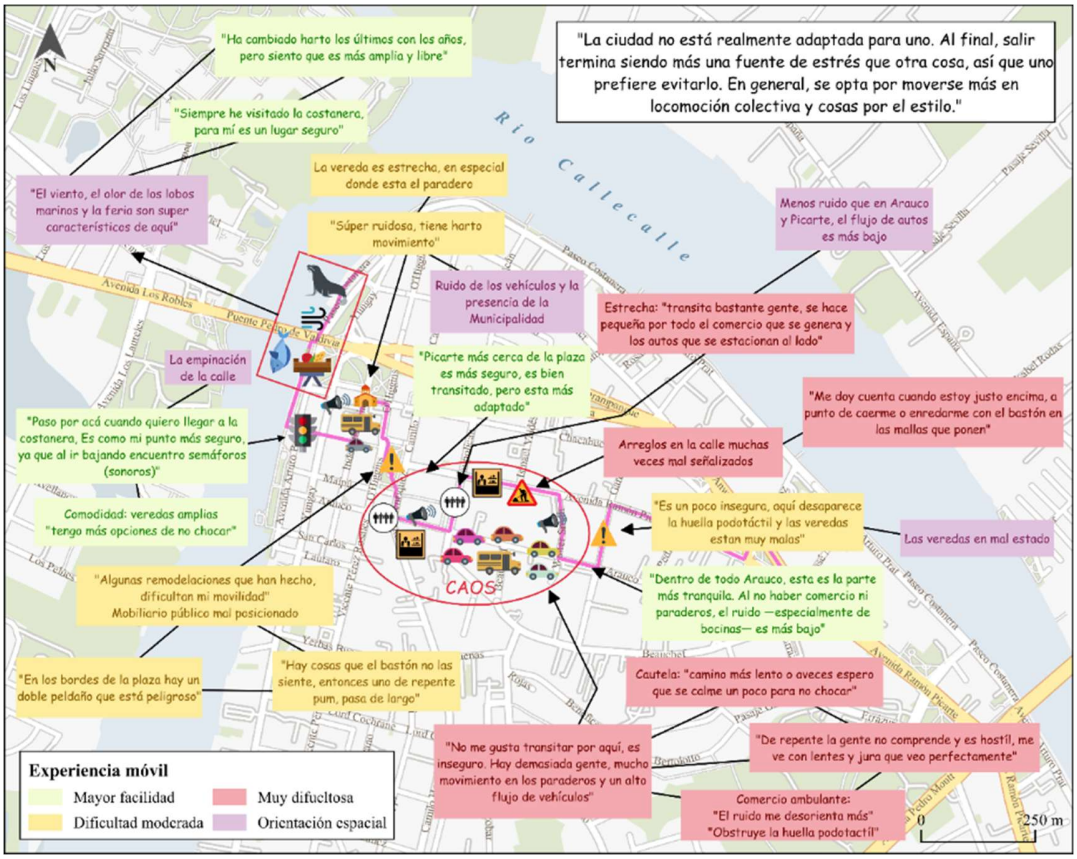

Figura 12. Cartografía de la experiencia de movilidad de PCD visual en el centro de Valdivia. Fuente: Elaboración propia.

4. DISCUSIÓN

Las movilidades de los participantes no se reducen al desplazamiento funcional, sino que constituyen una práctica espacial compleja, encarnada y situada, que involucra emociones, afectos y estrategias (Cresswell, 2010).

En este sentido, la experiencia espacial de las PCD visual se construye de manera simultáneamente pasiva y activa. Por un lado, el cuerpo recibe estímulos sonoros, olfativos y hápticos que permiten decodificar el entorno (Rodaway, 1994). Por otro, elaboran estrategias de orientación a partir de la estimación de tiempos de recorrido, la cantidad de giros y la interpretación de elementos no visuales, generando una interacción constante con el espacio (Golledge, 1993).

A partir de esta relación dinámica entre cuerpo y entorno, los sentidos no solo registran información, sino que son activados por las condiciones propias de cada espacialidad. En este contexto, las atmósferas urbanas adquieren un papel central, en tanto configuran conjuntos de estímulos que participan en la producción de sensaciones, emociones y recuerdos, influyendo en la forma en que el espacio es percibido y experimentado (Gandy, 2017).

Dentro de las sensaciones que marcaron el recorrido, los elementos sonoros adquirieron un rol predominante en la experiencia de los participantes. Esto puede explicarse por la naturaleza de la audición, que junto con la visión corresponde a un sentido de lejanía, capaz de situar y contextualizar el entorno tanto próximo como

distante (Rodaway, 1994). En ausencia de la visión, el sonido se transforma en un referente clave para la comprensión del espacio, permitiendo interpretar y dar sentido a lo que ocurre en el entorno.

En espacialidades donde el entorno sonoro se presenta de manera estable y reconocible, como el Paseo Costanera o el Paseo Libertad, los participantes describen experiencias asociadas a la tranquilidad, el control y la posibilidad de desplazarse con mayor autonomía, configurando así una relación más confiada con el espacio. En contraste, en hitos caracterizados por una alta saturación de estímulos —provenientes del tráfico, el comercio y el alto flujo de personas—, como la calle Arauco, la avenida Picarte o el Terminal de Buses, la superposición de ruidos dificulta la construcción de referencias claras, generando confusión, incomodidad, frustración e incluso temor. Esto repercute directamente en la manera en que estos espacios son percibidos y habitados.

Justamente estas emociones fueron las que predominaron en la mayoría de las espacialidades abordadas, pues, sumado a lo anterior, el entorno físico impone una serie de restricciones que dificultan sus movilidades. En este sentido, condiciones como la estrechez de veredas, la presencia de obstáculos, la discontinuidad de las superficies o la ausencia de elementos de orientación táctil configuran un escenario que exige una constante adaptación por parte de quienes se desplazan sin apoyo visual. Estas situaciones se evidencian, por ejemplo, en calles como Independencia o Arauco, donde la presencia de paraderos, comercio ambulante y mobiliario mal dispuesto reduce el espacio de circulación y obliga a realizar ajustes permanentes en la trayectoria.

De igual forma, en espacios como la avenida Picarte o la Plaza de la República, la falta de coherencia entre los elementos del entorno como rampas y cruces peatonales dificulta la lectura del espacio y aumenta la incertidumbre. En este contexto, el entorno físico no solo actúa como soporte de la movilidad, sino que puede transformarse en un factor que limita, interrumpe o reconfigura las posibilidades de moverse por la ciudad (Anderson y Smith, 2001).

En esta línea, los relatos evidencian lo planteado por Kitchin et al. (1998), en cuanto a que la discapacidad no se origina en la limitación visual en sí, sino en la experiencia de restricción que imponen entornos inaccesibles. Estos, como señala Imrie (1996), son raramente naturales, ya que se producen a partir de interacciones sociales individuales y colectivas, junto con decisiones vinculadas a la política del Estado, las normativas de construcción y las prácticas de la arquitectura y la planificación (Martínez Wong, 2016).

Lo que Chouinard (1997) engloba bajo el concepto de *ableism*, entendido como un conjunto de relaciones y prácticas que dan lugar a ambientes que excluyen y marginan a las personas con diferentes discapacidades, construyendo socialmente ciertas diferencias como discapacitantes. Algo que ha sido documentado en diversas ciudades latinoamericanas como lo evidencian los trabajos de Moreno (2015) en Ciudad Juárez; Tolentino (2016) en Ciudad de México; Prada (2021) en Bogotá; Paniagua (2022) en San José; y Martínez Wong (2016) junto a Huayquiñir Echeverría (2019) en Santiago, entre otros.

En un contexto regional marcado por un fuerte abandono del Estado hacia las PCD (Brogna, 2020), las movilidades en la ciudad no se configuran únicamente como una práctica individual, sino que se sostiene a partir de redes de apoyo cotidianas. Tal como plantea Martuccelli (2007), en escenarios donde el Estado no garantiza plenamente el acceso a derechos, los sujetos desarrollan estrategias para gestionar las exigencias de la vida cotidiana, apoyándose en familiares, amistades, vecinos u otros actores del entorno para acceder a recursos y sostener sus trayectorias.

Solsona (2024) reafirma esto al decir que las movilidades revelan que su gestión y concreción suponen el tejido de diversas redes de dependencia, las cuales funcionan como micro coordinaciones en el contexto de la vida cotidiana y que son necesarias para el desarrollo de cualquier actividad social.

Esto se refleja concretamente en los relatos de los participantes. Por ejemplo, algunos cuentan con contactos de confianza en servicios de colectivo o taxi; otros son acompañados por familiares para la realización de trámites; mientras que, en el caso del estudiante universitario, son sus compañeros quienes lo apoyan en acciones como abordar la micro o descender en el terminal de buses para su regreso a Paillaco.

En esta línea, la interdependencia y las co-movilidades han sido reivindicadas como prácticas plausibles, impugnando el ideario liberal de un individuo independiente y autosuficiente que prescinde de los otros (Venturiello, 2013), el cual se sostiene en la ausencia de reconocimiento del criterio de interdependencia como valor en las interrelaciones, así como de la fragilidad como condición humana, lo que refuerza la idea de que depender de otros resulta indeseable (Brogna, 2020).

Empero lo anterior, la automovilidad, entendida como la capacidad de desplazarse “solo”, continúa siendo altamente valorada. En este sentido, tal como plantea Imrie (2000), la capacidad de moverse constituye un elemento relevante en la construcción identitaria, en tanto muchas personas con discapacidad significan sus desplazamientos no sólo bajo el prisma de la dificultad que implica, sino también como experiencia importante dentro de la historia personal de los sujetos, como parte de su autonomía y de la posibilidad de no sentirse excluidos.

A partir de ello, las estrategias desplegadas por los participantes —como optar por rutas alternativas, desplazarse en horarios de menor congestión o apoyarse en referencias sensoriales— para afrontar las barreras y obstáculos, así como las sensaciones y emociones negativas que fraguan la experiencia de moverse, pueden entenderse como procesos de (micro)movilidad que contribuyen a la resiliencia y a la expresión de su agencia personal (Porcelli et al., 2014).

Finalmente, es importante señalar que, si bien esta investigación buscó indagar en la construcción subjetiva y afectiva del entorno urbano, las movilidades de los participantes fueron abordadas principalmente desde una perspectiva asociada a la accesibilidad física en determinados espacios del centro de Valdivia y su rol en la promoción de una inclusión operativa. Esto permitió caracterizar dichas espacialidades a partir de la experiencia de enfrentar diversas barreras que condicionan el desplazamiento.

En este sentido, se abre la posibilidad de que futuras investigaciones profundicen en la relación entre discapacidad y movilidad desde enfoques que permitan capturar el holismo de la complejidad de esta diada, tanto en contextos urbanos como en territorios rurales o aislados, donde la experiencia de movilidad podría configurarse de manera aún más fragmentada (Solsona, 2024). Asimismo, resulta pertinente avanzar en el análisis de intersecciones como discapacidad, movilidad, edad y género, entre otras variables, las cuales no fueron tratadas en profundidad en este estudio.

No obstante, el análisis desarrollado desde la experiencia espacial mediante entrevistas caminantes permite al investigador considerar elementos propios de la percepción de los participantes en el lugar (Macpherson, 2007). En este sentido, la acción de caminar junto al desarrollo de entrevistas en profundidad se presenta como una estrategia metodológica pertinente para abordar la experiencia desde la voz de los propios participantes (Evans & Jones, 2011).

En este marco, el principal aporte de este estudio radica en evidenciar cómo el centro de Valdivia se configura a partir de una norma corporal específica, dejando fuera otras formas de habitar y desplazarse. Esto no solo impacta en un acceso desigual a recursos y actividades, generando procesos de exclusión en los espacios de la vida cotidiana que pueden reproducir otras inequidades estructurales, como la pobreza, sino que también implica una dimensión simbólica, en tanto los hitos considerados corresponden a espacios públicos y, por ende, deberían ser accesibles para todos.

Los hallazgos presentados resultan consistentes con lo planteado por Martínez Wong (2016), quien señala que, si bien la Ley 20.422 establece la obligatoriedad de incorporar infraestructura inclusiva en el marco de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en la práctica el espacio público no cumple plenamente con estas disposiciones. Esto se debe tanto a la falta de implementación de lo normado como al deterioro de las instalaciones existentes, lo que evidencia deficiencias en los procesos de fiscalización y mantención.

Pese a ello, y siguiendo a esta misma autora, no solo las barreras físicas condicionan la imposición de un cuerpo normalizado, sino también las prácticas sociales que tienden a despreciar y hacer sentir “fuera de lugar” a aquellos sujetos cuyos cuerpos escapan de la norma. En este sentido, un cambio en el espacio público no

sería suficiente sin una concientización de la población y una reorientación en las formas de comprender la diferencia. Al respecto, Butler & Bowlby (1997) afirman que el desarrollo de políticas inclusivas en numerosos Estados ha tendido a centrarse en aspectos físicos, dejando de lado dimensiones sociales fundamentales, como la educación en torno al trato hacia personas en situación de discapacidad, lo que limita avances más integrales en materia de inclusión.

5. CONCLUSIONES

Este estudio abordó las experiencias de movilidad y percepción espacial de PCD visual en el centro de Valdivia, evidenciando cómo el entorno construido puede operar como un factor de exclusión cuando es concebido desde una corporalidad normativa. En este sentido, la discapacidad no se expresa únicamente como una condición individual, sino como el resultado de una relación desigual entre los cuerpos y el ambiente.

Desde esta perspectiva, la movilidad se entiende como una experiencia situada que produce sentidos, emociones y significados, permitiendo a los sujetos establecer relaciones diferenciadas con los lugares que practican. Esto permite comprender a las personas no como sujetos inmóviles, sino como actores que experimentan y construyen su movilidad a partir de sus propios “lentes”. A su vez, pone en evidencia que las movilidades son desiguales y diferenciadas, en tanto no todos los cuerpos acceden ni experimentan el espacio de la misma manera. Frente a ello, las personas despliegan estrategias y redes de apoyo que les permiten sostener sus trayectorias, evidenciando formas de agencia construidas en contextos restrictivos.

En consecuencia, avanzar hacia ciudades más inclusivas no puede limitarse a la mejora de la infraestructura, sino que requiere repensar la ciudad desde la diversidad de experiencias y formas de relacionarse con el espacio. La accesibilidad universal, en este sentido, no constituye una aspiración utópica, sino un objetivo concreto que implica diseñar entornos adaptados para todos, reconociendo la movilidad como un derecho que incide directamente en la calidad de vida de las personas. En este marco, Valdivia, al igual que muchas ciudades latinoamericanas, enfrenta el desafío de incorporar activamente las voces de quienes se ven afectados en sus procesos de planificación, con el fin de avanzar hacia entornos verdaderamente inclusivos, accesibles y sensibles.

AGRADECIMIENTOS

Esta investigación fue patrocinada por los proyectos ANID (Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo) de Chile, FONDECYT (Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico) Regular, Folio 1230159 y FONDECYT Postdoctorado Folio 3240217

REFERENCIAS

Amiaud, D. (2013). L'expérience touristique des personnes autrement capables: Inclusion socio-spatiale et bien-être? *Téoros: Revue de recherche en tourisme*, 32(2), 86–95. https://doi.org/10.7202/1036598ar

Anderson, K., & Smith, S. J. (2001). Editorial: Emotional geographies. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 26(1), 7–10. https://doi.org/10.1111/1475-5661.00002

Avellaneda, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia pobre de dos ciudades latinoamericanas: Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista Transporte y Territorio*, (4), 47–58.

Beland, D. (2007). The social exclusion discourse: Ideas and policy change. *Policy & Politics*, 35(1), 123–139.

Bosque Sendra, J., & Moreno Jiménez, A. (2004). *Sistemas de información geográfica y localización de instalaciones y equipamientos*. Ra-Ma.

Bourne, R., et al. (2021). *Trends in prevalence of blindness and distance and near vision impairment over 30 years: An analysis for the Global Burden of Disease Study*. *The Lancet Global Health, 9*(2), e130–e143. https://doi.org/10.1016/S2214-109X(20)30425-3

Brogna, P. (2020). Agravio, discriminación y sobreesfuerzos económicos de las personas con discapacidad y sus familias. En *Inclusive (10): Serie de inclusión, derechos humanos y ciudadanía* (pp. 61–85). Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) & Instituto Electoral de la Ciudad de México.

Butler, R., & Bowlby, S. (1997). Bodies and spaces: An exploration of disabled people's experiences of public space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15(4), 411–433.

Cadestin, C., Dejoux, V., & Armoogum, J. (2013). Mobilité et handicap: Quelle perception du déplacement? En *Les déplacements: Mobilité, handicap et perception*. Populations vulnérables. http://populationsvulnerables.fr/Population_et_handicap/Charles_Cadestin_Virginie_Dejoux_Jimmy_Armoogum

Chouinard, V. (1997). Making space for disabling differences: Challenging ableist geographies. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15(4), 379–387.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2016). *Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas. https://repositorio.cepal.org/handle/11362/40155

Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. https://www.researchgate.net/publication/248881905_Towards_a_Politics_of_Mobility

Currie, G., & Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37(6), 953–966. https://doi.org/10.1007/s11116-010-9280-2

Emanuel, E. J. (1999). ¿Qué hace que la investigación sea ética? Siete requisitos éticos. En A. Pellegrini & R. Macklin (Eds.), *Investigación en sujetos humanos: Experiencia internacional* (pp. 33–46). OPS/OMS.

ENDISC II. (2022). Encuesta Nacional de la Discapacidad II. Servicio Nacional de la Discapacidad. Gobierno de Chile.

Evans, J., & Jones, P. (2011). The walking interview: Methodology, mobility and place. *Applied Geography*, 31(2), 849–858. https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2010.09.005

Fougeyrollas, P., Cloutier, R., Bergeron, H., Côté, J., & St-Michel, G. (1998). *Classification québécoise: Processus de production du handicap*. Réseau international sur le processus de production du handicap.

Gaete-Reyes, M. (2017). Discapacidad y hábitat residencial: Una emergencia en Chile. En W. Imilan, J. Larenas, G. Carrasco, & S. Rivera (Eds.), *¿Hacia dónde va la vivienda en Chile? Nuevos desafíos en el hábitat residencial* (pp. 281–295). Adrede Editora. http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/144892

Gandy, M. (2017). Urban atmospheres. *Cultural Geographies*, 24(3), 353–374. https://doi.org/10.1177/1474474017712995

Glaeser, E. (2012). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer, smarter, greener, healthier, and happier*. Penguin.

Golledge, R. (1993). Geography and the disabled: A survey with spatial reference to vision-impaired and blind populations. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18(1), 63–85.

Huayquiñir Echeverría, H. (2019). *El Santiago no (in)visible: Análisis de la percepción espacial en Santiago en personas con ceguera por medio de geografías creativas* [Tesis de pregrado, Universidad de Chile]. https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/173689

Imrie, R. (1996). Ableist geographies, disablist spaces: Towards a reconstruction of Golledge's “Geography and the disabled”. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 21(2), 397–403.

Imrie, R. (2000). Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and Planning A*, 32(9), 1641–1656.

Instituto Nacional de Estadísticas (INE). (2024a). *Censo 2024: Visualizador de datos (dashboard)*. https://www.censo2024.cl/

Instituto Nacional de Estadísticas. (2024b). *Informe anual de medio ambiente: Región de Los Ríos, año 2023*. https://aromo.ine.cl/los-rios/prensa/ine-los-ríos-publica-informe-anual-de-medio-ambiente-2023

Jirón, P., & Imilan, W. (2016). Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades, 26*(52), 51–64. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-70172016000200051

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité*. Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

Kitchin, R., Blades, M., & Golledge, R. (1998). Belfast without sight: Exploring geographies of blindness. *Irish Geography*, 31(1), 34–46.

Lazo, A., & Calderón, R. (2014). Los anclajes en la proximidad y la movilidad cotidiana: Retratos de tres barrios de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 121–140. https://doi.org/10.4067/S0250-71612014000300006

Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Ediciones Península.

Macpherson, H. M. (2007). *Landscapes of blindness and visual impairment: Sight, touch and laughter in the English countryside* [Tesis doctoral, University of Newcastle upon Tyne].

Mara, P., & Gabrinetti, M. (2018). Pensiones no contributivas y personas en situación de discapacidad: Tensiones entre protección social y capacitismo. *Políticas Sociales*, (6), 97–104. http://www.rps.unm.edu.ar/ojs/index.php/rps/article/view/42

Marchant, C., Riesco, M., & Monje-Hernández, Y. (2023). Crecimiento y fragmentación del periurbano valdiviano: Efectos del urbanismo neoliberal en una ciudad intermedia del sur de Chile. *EURE (Santiago)*, 49(147), 1–25. https://doi.org/10.7764/eure.49.147.09

Martínez Wong, A. F. (2016). *La ciudad de los ciegos, un entorno discapacitante: Experiencias urbanas y barreras en el centro de Santiago*. *BeGEO: Boletín Electrónico de Geografía*, 4(4). https://www.geografia.uc.cl/index.php/BEGEO/article/view/173689

Martuccelli, D. (2007). *Cambio de rumbo: La sociedad a escala del individuo*. LOM Ediciones.

Maturana, F., Morales, M., Peña-Cortés, F & Silva, J. (2025). Simulación del crecimiento urbano en contextos de desregulación: metodología aplicada al caso de Valdivia, Chile, hacia el año 2041. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*,(106). https://doi.org/10.21138/bage.3527

Maturana, F., Peña-Cortés, F., Ramírez Carrasco, F., & Telias, M. (2019). Dinámicas urbanas y transición hacia espacios metropolitanos: el caso de Valdivia y la Región de Los Ríos, Chile. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20180143. https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180143

Miralles Guasch, C., & Cebollada i Frontera, À. (2003). *Movilidad y transporte: Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas.

Moreno, R. (2015). Los imaginarios de la movilidad en Ciudad Juárez: El caso de la discapacidad física. *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 9(10), 69–86.

Olivera, A. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente: Una perspectiva desde la geografía social urbana. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (61–62), 326–343.

Organización de las Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf

Paniagua Arguedas, L. (2022). *Habitar cuerpos expandidos: El urbanismo capacitista en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica* [Tesis doctoral, Universidad Nacional Autónoma de México]. https://repositorio.iis.ucr.ac.cr/handle/123456789/1328

Prada, L. V. (2021). *Movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual: Un acercamiento a sus experiencias y estrategias para desplazarse en la ciudad de Bogotá* [Tesis de pregrado, Universidad Santo Tomás].

Porcelli, M., Ungar, M., Liebenberg, L., & Trépanier, N. (2014). (Micro)mobility, disability and resilience: Exploring well-being among youth with physical disabilities. *Disability & Society*, 29(6), 863–876. https://doi.org/10.1080/09687599.2014.902360

Raje, F. (2007). *Negotiating the transport system: User contexts, experiences and needs*. Ashgate.

Ramadier, T. (2011). L'accessibilité socio-cognitive. En *Actes du 11e colloque Mobilités spatiales et fluidité sociale*. Grenoble.

Rodaway, P. (1994). *Sensuous geographies: Body, sense and place*. Routledge.

Servicio Nacional de la Discapacidad (SENADIS). (2022). *III estudio nacional de la discapacidad 2022*. Ministerio de Desarrollo Social y Familia. https://www.senadis.gob.cl/pag/620/1853/iii_estudio_nacional_de_la_discapacidad

Skewes, J. C., Solari, E., Guerra, M., & Jalabert, D. (2012). Los paisajes del agua: Naturaleza e identidad en la cuenca del río Valdivia. *Chungará (Arica)*, 44(2), 299–312. https://doi.org/10.4067/S0717-73562012000200007

Solsona, D., Verdugo, W., Villa, N., Riquelme, V., & Vera, P. (2018). Imaginarios sociales sobre la discapacidad en la región de Magallanes, Chile. *Intersticios: Revista Sociológica de Pensamiento Crítico*, 12(2), 95–108.

Solsona-Cisternas, D., & Lazo Corvalán, A. (2023). Experiencias de discapacidad desde el enfoque de la movilidad: Estudios de caso en el sur de Chile. *Nueva Antropología*, 35(96), 33–56. https://www.revistas.inah.gob.mx/index.php/nuevaantropologia/article/view/20050

Solsona-Cisternas D. (2024). (Co)-movilidades de personas con discapacidad en la ruralidad del Sur de Chile. Visibilizando redes e interdependencias desde un enfoque etnográfico. *Revista de Antropología Social*, *33*(1), 31-46. https://doi.org/10.5209/raso.95178

Tolentino, G. (2016). *Movilidad cotidiana de personas con discapacidad física y la producción de representaciones sociales sobre la metrópoli de la Ciudad de México* [Tesis de maestría, Universidad Nacional Autónoma de México]. http://ilitia.cua.uam.mx:8080/jspui/bitstream/123456789/190/1/Tolentino%20Tapia%2c%20Gabriel.pdf

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2018). World Urbanization Prospects Dataset.

Venturiello, M. P. (2013). Los cuerpos con discapacidad en los diferentes ámbitos sociales: Espacios físicos e interacciones sociales. En *VII Jornadas de Jóvenes Investigadores*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.