

MAPEOS DE GEHL APLICADOS EN LAS ESCALERAS DE MELIPULLI - PUERTO MONTT

Gehl Mappings applied on
The Melipulli stairways – Puerto Montt

DIEGO PABLO CÁRDENAS MERINO

ORCID: 0000-0003-3093-6996

Universidad del Bío-Bío,

Concepción

diegocardenasarquitecto@gmail.com

JÉSSICA SOLANGE FUENTEALBA QUILODRÁN

ORCID: 0000-0002-2267-5733

Departamento de Diseño y Teoría de la

Arquitectura, Universidad del Bío-Bío

jfuatealba@ubiobio.cl

Cómo citar:

Cárdenas Merino, D.P. y Fuentealba Quilodrán J.S. (2022). Mapeos de Gehl aplicados en las escaleras de Melipulli - Puerto Montt. *Revista de Arquitectura*, 27(42), 88-107. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.2022.66692>

RESUMEN

Las escaleras de Puerto Montt constituyen, en su conjunto, un elemento arquitectónico que articula a la ciudad, pues responden a la condición topográfica de ella. A pesar del valor que poseen, la percepción ciudadana sobre estos elementos es de inseguridad o peligro, como consecuencia de la falta de atención de la que, desde la institucionalidad, son objeto y a las malas prácticas que algunos usuarios desarrollan en ellas. Ante la actual ausencia de espacios públicos habilitados en el centro histórico de Puerto Montt, las escaleras y sus posibilidades de uso aparecen como un potencial valor urbano. Esta investigación indaga en una muestra de tres escaleras como un ensayo metodológico que otorga datos concretos. La metodología aplicada fue mixta, combinó datos cuantitativos y cualitativos, con un enfoque etnográfico, cuya base considera las herramientas de mapeo y conteo brindadas por Jan Gehl para estudiar la ciudad y sus espacios públicos, y el croquis como instrumento de observación. De esta forma, se identificaron patrones de uso, más allá de la circulación peatonal, que podrían ser puestos en valor en futuros proyectos de revitalización del espacio público.

PALABRAS CLAVE

escaleras, espacio público, etnografía, Puerto Montt, movilidad peatonal

ABSTRACT

As a whole, the stairways of Puerto Montt constitute an architectural element that articulates the city, responding to its topographical condition. Despite the value they possess, the public perception of these elements is one of insecurity or danger, as a consequence of the lack of attention from the institutional framework and the bad practices that some users develop in them. Given the current lack of public spaces enabled in the historic center of Puerto Montt, the stairs and their possibilities of use appear as a potential for spaces with urban value. This research investigates a sample of 3 stairs as a methodological test that provides concrete data. The applied methodology was mixed, combining quantitative and qualitative data, with an ethnographic approach, whose base considers the mapping and counting tools provided by Jan Gehl to study the city and its public spaces, and the sketch as an observation instrument. In this way, patterns of use were identified, beyond pedestrian circulation, which could be valued in future projects to revitalize public space.

KEYWORDS

Ethnography, pedestrian mobility, public space, Puerto Montt, stairways

INTRODUCCIÓN

Desde la institucionalidad, Puerto Montt se considera una importante ciudad (41°28' S; 72°56' O) del sur del país. Es la capital de la X Región de Los Lagos y se ubica en la costa norte del seno de Reloncaví (Cursach et al., 2012). Desde 1861 ha capitalizado su posición privilegiada como nexo entre los territorios del norte y el sur de Chile. En 1912 llegó el ferrocarril, en 1934 se estableció el puerto, en 1960 el aeropuerto (Secretaría Comunal de Planificación, 2016), mientras que, en la década del setenta, se inició la construcción de la Carretera Austral (Urrutia, 2020). Hoy, según el Plan de Desarrollo Comunal vigente de Puerto Montt (Pladeco), la ciudad es un centro administrativo y económico, ya que concentra la vinculación de todo el territorio austral con los servicios del Estado y con rutas comerciales nacionales e internacionales.

A pesar de toda esta conectividad, en sí está desconectada. Los tiempos de trayecto de un punto a otro no se condicen con los kilómetros que los separan (Secretaría Comunal de Planificación, 2016), acentuando aún más la poca relación entre las cuatro terrazas de la ciudad presentes en sus cuatro colinas. Originalmente, su nombre hacía referencia a esta condición topográfica: *Melipulli*, que en mapudungún significa “cuatro colinas”. Al estudiar el Pladeco, se puede inferir que hay un problema de conectividad, pese a ello, las medidas remediales suelen aplicarse principalmente en el ámbito de lo vial y en el centro, es decir, en la primera terraza, posiblemente porque es la cara visible para los turistas, lejana del lugar donde habita la mayoría de los ciudadanos (Figura 1).

Por otro lado, en pleno confinamiento por la pandemia, los espacios públicos tradicionales se encontraban restringidos. La Plaza de Armas estaba cerrada debido a los efectos del estallido social. Por remodelaciones, la Costanera y la calle Varas —esta última con vocación comercial histórica según Fábregas et al. (2017)— están aún cercadas. La escasez de espacios ha puesto en valor otros lugares con capacidad de acoger actividades de conexión y permanencia. Este artículo se enfoca en las escaleras como elemento arquitectónico urbano identitario de Puerto Montt, a través del estudio de una muestra de tres escaleras del centro, usando la metodología de Gehl y la observación directa para estudiar su potencial y valor dentro de la ciudad, con la finalidad de identificar patrones de uso y percepción de los usuarios.

De Melipulli a Puerto Montt

Tampe (2016) expone cómo Melipulli pasó a ser Puerto Montt, desde la llegada de los colonizadores hasta el desarrollo y crecimiento urbano del siglo XX. Este proceso estuvo fuertemente orientado y marcado por la conectividad, tal como se deja manifiesto en el *Informe ejecutivo Plan de Desarrollo Comunal 2017-2026* (Secretaría Comunal de Planificación, 2016). En dicho documento,

se explicita la necesidad de potenciar esta cualidad, sin embargo, los esfuerzos se concentran en lo vial, y aunque se menciona el proyecto “Implementación ascensor y mejoramiento calle Quillota” (p. 73), que conectaría el casco histórico con un mirador ubicado en la segunda terraza, mediante una torre y un puente, esta iniciativa no ha prosperado aún. La palabra “escalera” no es mencionada ni una sola vez en el informe.

Ocupación de las cuatro terrazas

La historia de Puerto Montt y su crecimiento urbano se evidencia en el uso de las terrazas. En 1852 se formalizó la utilización de la primera, con la llegada de 212 colonos alemanes al territorio. En 1876, completada esta, se comenzó a usar con casas quinta la segunda. Esta se fue densificando hasta 1932, mientras el tejido urbano se extendía por el camino Las Quemadas, por la Ruta Norte y en torno a la estructura ferroviaria que fue generando nuevos loteos y centros de producción. En la década de los sesenta, se densificó la segunda terraza y se inició la ocupación de la tercera mediante la toma de terrenos para los que la ciudad no dio abasto. Con el cambio de milenio se repitió la historia con la tercera terraza y comenzó aceleradamente la ocupación de la cuarta, esta vez de manera planificada (Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la X Región de Los Lagos, 2008).

De lo descrito anteriormente, se observa que la relación con el entorno se fue adaptando a las necesidades de la ciudad. En un principio, y bajo la estructura de damero, el poblado ocupaba solo la primera terraza, dado su carácter de puerto y su la relación con el mar, sumado a la dificultad de ocupar los cerros. Sin embargo, la necesidad de expandirse obligó a los puertomontinos a poblar las laderas, adaptando el damero a la topografía, tal como temían algunos planificadores urbanos del siglo XX (Crisosto y Salinas, 2017). Desde el Plan Regulador Comunal (PRC) vigente, correspondiente al del año 2009, tres de las 179 páginas se abocan al diagnóstico de “Áreas verdes/Espacios públicos/ Patrimonio Histórico y Cultural”. En sus siete párrafos de no más de siete líneas cada uno, se menciona la falta de orden y de integración de un sistema claro de las áreas verdes, de espacios públicos, del patrimonio arquitectónico y cultural y de las escaleras de la ciudad.

Específicamente sobre las escaleras, se menciona que casi un 30 % de la población se moviliza peatonalmente, por lo que estos espacios deben ser cuidados y potenciados. Si se hace el cálculo de acuerdo con la cantidad de habitantes que consideró el Pladeco en 2016, se podría establecer que hay más de 73.000 usuarios de las escaleras. Estas estructuras urbanas son, por lo tanto, muy importantes, ya que constituyen un espacio público y, en muchas situaciones, son el único acceso que los pobladores tienen para sus viviendas.

Estas escaleras se encuentran en gran parte de la urbe, de hecho, son más de 100 en total (Acuña, 2016); algunas se encuentran identificadas, no así estudiadas ni analizadas como espacio público.

Las escaleras urbanas como objeto de estudio

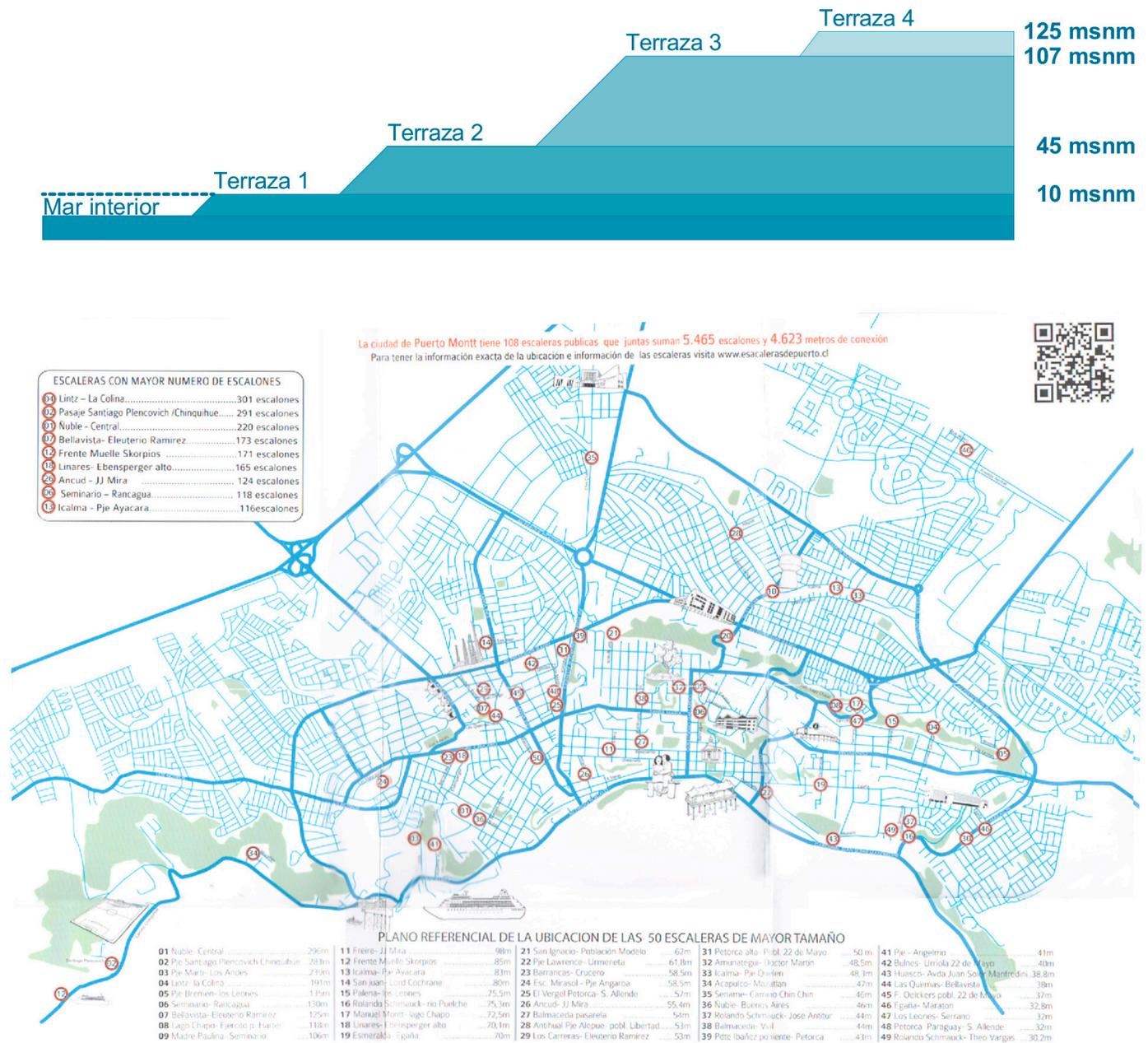
Las escaleras urbanas han sido un objeto poco estudiado en Chile, a pesar de contar con ciudades con variedad morfológica en toda la extensión del territorio. En las de Valparaíso se concentran algunos estudios. Telias de Mayo (2014) da cuenta de que estos elementos urbanos de carácter público posibilitan no solo el desplazamiento y conectividad de los peatones, sino que constituyen una forma de adaptarse a la topografía única de cada territorio, además, albergan actividades de diversa índole, fortaleciendo el uso de la ciudad por parte del habitante, dejando entrever lo privado en lo público en un espacio intermedio.

En cuanto al estudio del espacio público, en los últimos años están apareciendo nuevas formas de aproximación a este como la etnografía, método proveniente de las ciencias sociales que utiliza herramientas de trabajo con la intención de sacar a la luz el paisaje cultural local, a través de la observación, visitas a terreno, conversaciones y revisión histórica (Ferro Medina, 2010). Abásolo (2021a, 2021b) habla del dibujo a mano como una herramienta documental, capaz de sintetizar el proceso de observación participante en complemento al diálogo con el usuario mediante encuestas y entrevistas.

Dentro de estudios que invitan a indagar desde la experiencia práctica y vivencial los fenómenos urbanos y arquitectónicos, cruzando áreas disciplinares, está el libro seminal *How to study public life: Methods in urban design* (Gehl, & Svarre, 2013), donde los autores comparten una serie de herramientas para cuantificar y cualificar el espacio público urbano. Allí, varias técnicas tienen como base la metodología etnográfica, que asegura que el trabajo de campo permite llegar a una comprensión de fenómenos socioculturales, mediante la sistematización de la información recopilada. Se han escrito varios artículos basados en la perspectiva de Jan Gehl aplicada en diferentes situaciones y en diversas escalas; ejemplos recientes se encuentran en el texto de Briceño-Ávila, (2018), que se centra en el análisis de un sector del centro histórico de la ciudad de Mérida en Venezuela; en el de Bastos Maciel y Martins (2020); y en el de Rodríguez Tarducci et al. (2021), el cual toma como objeto de estudio un barrio periférico de Buenos Aires, Argentina.

El objetivo de este artículo, que considera las escaleras de Puerto Montt como espacio público, es analizar y poner en valor estos elementos urbanos, utilizando el método del arquitecto danés Jan Gehl, que “se basa en estudiar el comportamiento humano en espacios públicos, utilizando encuestas en las que se analiza cómo

FIGURA 1
Antecedentes gráficos del estudio



Nota En la imagen superior, se muestra un corte esquemático de las terrazas de Puerto Montt. En la inferior, se presenta el proyecto “Rescate vivencial de las escaleras de Puerto Montt”. Adaptado de Acuña, 2016.

FIGURA 2

Escaleras recorridas el día 20 de noviembre de 2021



Nota De izquierda a derecha, Escalera 16, Escalera 04, Escalera 13, respectivamente. La numeración corresponde a la dada en la Figura 1.

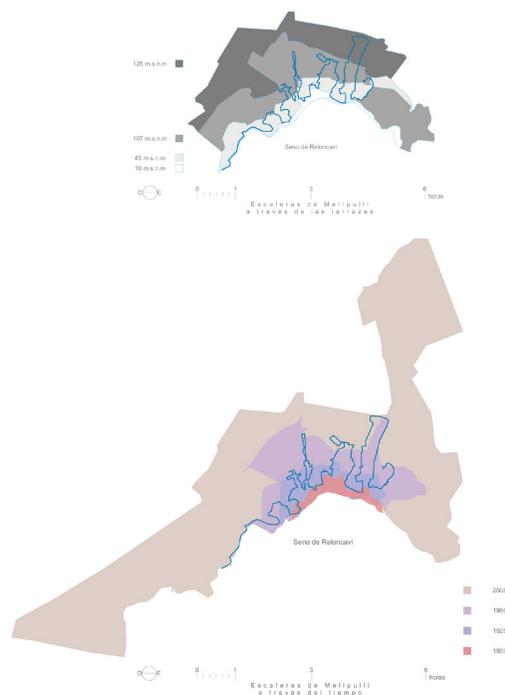
la gente usa estos espacios y notando cuáles son sus fortalezas y debilidades desde la perspectiva de los usuarios” (Conoce las intervenciones urbanas propuestas por Gehl para Puerto Varas y Puerto Montt en Chile, 2016, s.p.).

Gehl es un referente teórico reconocido a nivel mundial, impulsor del reconocimiento de la escala humana en el diseño de los espacios públicos, ha sido profesor en la Real Académica Danesa de Bellas Artes y profesor visitante en universidades de Canadá, Estados Unidos, Bélgica, Alemania, Noruega, Polonia, México y Australia. Su consultora ha realizado diversos proyectos de análisis y propuestas de mejoramiento urbano alrededor del mundo, entre ellos uno en Puerto Montt, Chile, en 2015. Este estudio dio pie a una reforma, aún en construcción, de la calle Antonio Varas, que consiste en el cambio del uso de su calzada de vehicular a peatonal.

De las herramientas brindadas por Gehl, que pueden ser revisadas en detalle en la página web de su consultora (Tools archive, s.f.), destacan 1) el conteo de edad y género, que consiste en clasificar en un período de tiempo prolongado la cantidad de personas que ocupan un espacio, y 2) el mapeo de actividades estacionarias. La siguiente investigación tomó en cuenta lo catastrado por Acuña (2016), quien graficó las 50 escaleras de mayor tamaño existentes en la ciudad desde sus aspectos morfológicos, como se observa en la Figura 1. Este documento base no toma en cuenta los aspectos

FIGURA 3

Posible recorrido por las veredas y las 50 escaleras catastradas de Puerto Montt



Nota En la imagen superior, el recorrido se superpone a las terrazas de la ciudad. En la imagen inferior, el recorrido se superpone a la mancha urbana en distintos períodos históricos.

vivenciales, los que sí fueron considerados en el ensayo metodológico aquí expuesto. De manera complementaria, la perspectiva de Gehl, quien reconoce como referente a Jane Jacobs, sí incluye los aspectos vivenciales abordados en este estudio. Estos fueron incluidos con el fin de comprender las diferentes formas en que los puertomontinos y puertomontinas utilizan sus escaleras públicas, para determinar la relación de estas con la ciudad y su entorno, identificando patrones de uso y considerando aspectos como la seguridad y conectividad.

En la misma línea argumental de Gehl, está lo realizado por Araneda (2014). En este escrito, el investigador plantea la realización de fotografías registradas periódicamente como una forma de sistematizar el registro de la actividad humana en la ciudad, las cuales pueden luego plasmarse en un mapa axial que revela en dónde se encuentra la gente en un rango horario.

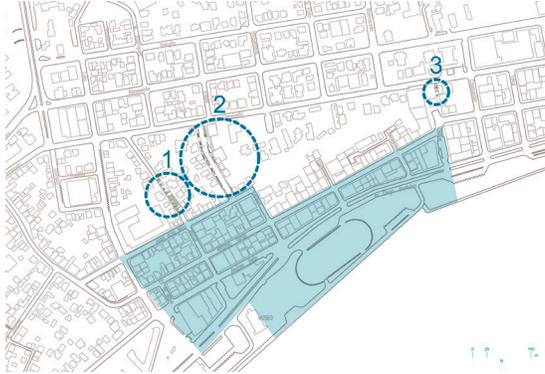
Para comprobar la eficacia de las escaleras en su rol de conectar las terrazas de la urbe, se realizó un recorrido y estudio de campo, considerando las tres escaleras que se presentan en la Figura 2, el sábado 20 de noviembre de 2021, desde las 12:00 h hasta las 14:00 h.

Para escoger los casos de estudio, se hizo una revisión del catastro graficado en la Figura 3, elaborada a partir de la herramienta de búsqueda de ubicaciones en línea de Google Maps. Se determinaron así tres tipologías de escaleras. El estudio se aplicó a una muestra representativa de cada una de ellas, teniendo en consideración un contexto similar para realizar un análisis comparativo bajo condiciones semejantes, razón por la cual todas estas se encuentran en la zona centro de la ciudad según el PRC vigente, a unas cuerdas de separación entre sí.

Como se ve en la Figura 4, los tres casos colindan con la calle Urmeneta hacia el norte, vía colectora principal del centro urbano. Se optó por este segmento de la ciudad, ya que es adyacente al sector comercial de la calle Antonio Varas, analizado por la consultora de Gehl. Específicamente, se escogieron las escaleras existentes en la calle Ancud, calle Freire y calle Chillán, numeradas a partir de ahora como 1, 2 y 3, respectivamente. La primera, por responder a una tipología de escaleras con balcones; la segunda, por su desarrollo segmentado; y la tercera, por ser una escalera corta. Todas estas fueron remodeladas en el año 2014. A siete años de aquello, siguen siendo un foco de delincuencia (Barría, 2021) y presentan problemas en su infraestructura.

El recorrido de 2,3 km se completó en 45 minutos aproximadamente, desde la primera a la cuarta terraza. Este tiempo cobra especial valor a la luz de lo dicho en el Pladeco de 2016, que indica que viajes dentro de la misma comuna de solo 1 kilómetro pueden llegar a tomar 20 minutos en vehículo.

FIGURA 4
Ubicación casos de estudio



Nota En el sombreado azul, la zona estudiada por la consultora de Gehl en el año 2015.

Por otro lado, recorrer la ciudad a pie puede resultar en un beneficio para la salud, si se practica la caminata como ejercicio aeróbico. En la Figura 3, se muestra un circuito posible de realizar a través de las escaleras, el cual constituye una manera de aprovechar las vistas del paisaje de Puerto Montt, sus corrientes de aire marinas y los olores y sonidos de la flora y fauna presente en sus laderas, lo que se potencia con el paseo a pie que limita al peatón a 4 km/h, velocidad que permite un contacto más cercano con el entorno (Fernández Vicente, 2019).

El valor de estos elementos urbanos radica en que son espacios ampliamente utilizados que, además de su función conectora, posibilitan la apreciación de la ciudad y del territorio, se ubican en laderas de los cerros, adaptándose a su geografía y relacionándose muchas veces con las áreas verdes a las que tienen acceso.

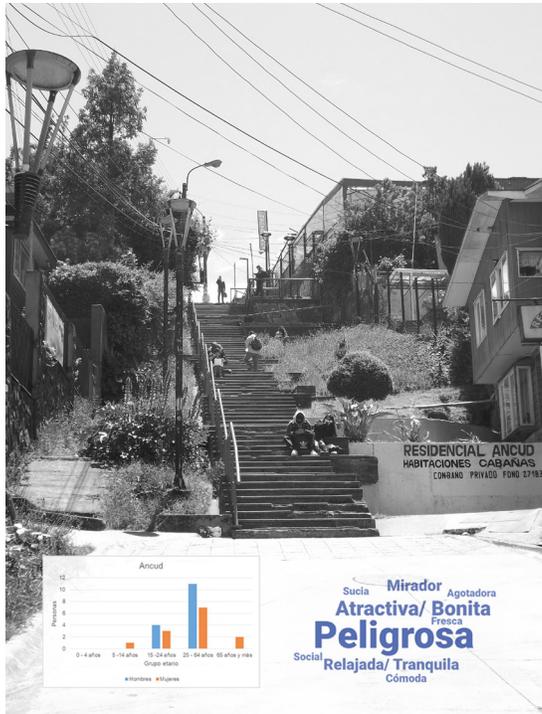
METODOLOGÍA

La investigación se desarrolló sobre la base de una metodología mixta, combinando datos cuantitativos y cualitativos, además de usar la experiencia vivencial u observación participante como estrategia metodológica.

Las técnicas de recopilación de información se basaron en encuestas realizadas a las personas que transitaban por los casos de estudio definidos, y al levantamiento de información vivencial, mediante croquis, fotografías, anotaciones, sumado a la realización de fichas de conteo de usuarios y mapeo. Los instrumentos de registro sirven para detectar particularidades y patrones de las escaleras escogidas en una bitácora de visitas. Posteriormente, se realizó un estudio cuantitativo, tomando como base las estrategias de conteo planteadas por Jan Gehl. Los datos se recogieron inicialmente en tres fichas: 1) “Conteo por edad y género”, tras el registro por 45 minutos desde el final superior de cada escalera a estudiar; 2) “Cantidad de personas presentes ya sea en tránsito o permanencia, según su género y edad”; y 3) “Mapeo de actividad estacionaria”, que se obtuvo mediante el registro en dos minutos a modo de instantánea fotográfica sobre las actividades realizadas en las escaleras y su entorno inmediato. Sin embargo, estas fueron insuficientes por sí mismas, ya que no permitían registrar la diferencia cuantitativa de personas que estaban caminando en comparación con las que permanecían allí por un tiempo mayor a 10 minutos, por lo que se diseñó una nueva ficha para captar este fenómeno, la que recibió el nombre “Mapeo de permanencia y tránsito” y se levantó desde el punto de mayor altitud de los puntos estudiados durante 45 minutos.

Finalmente, se procedió a la aplicación de encuestas a las personas que transitaban y/o habitantes del sector de las escaleras de la muestra. Como base, se consideró la encuesta para participantes, proporcionada por Jan Gehl en el sitio web ya enunciado. El objetivo

FIGURA 5
Escalera Ancud



Nota Gráficos de resultados derivados de las visitas a terreno. El izquierdo muestra la información obtenida a través del conteo de edad y género. El de la derecha proviene de las encuestas, y enseña la palabra con que describirían los encuestados a la escalera en la que se encontraban. El tamaño de las palabras va en proporción directa al número de veces repetidas.

fue caracterizar las actividades que el usuario realiza en el lugar y su percepción sobre las escaleras en cuanto a su calidad como espacio público. Respecto del usuario, se hicieron preguntas referentes a: la frecuencia de visita del lugar; cómo llegan a las escaleras, su relación con estas y con el sector en el que se emplazan; además de su edad, género y origen. También se indagó en la percepción que tienen acerca de estos espacios, su seguridad, nivel de agrado, particularidades, conectividad y la calidad del espacio como lugar social; se averiguó, además, sobre el tiempo de permanencia, si reconocían a otro peatón o no, el valor que le dan como elemento urbano y sus sugerencias para mejorarlo. Se encuestó a un mínimo de ocho personas por cada caso, número correspondiente a los usuarios con disposición a colaborar, obtenido en el breve plazo de la investigación como ejercicio académico.

El tiempo para la recolección de los datos fue de 45 minutos y se realizó los lunes, martes, miércoles y sábado, durante el almuerzo, entre las 13:00 h y 15:00 h. Este horario fue escogido por propiciar condiciones de luz favorables para apreciar la morfología y vista del lugar, además por ser un horario con mejores condiciones de seguridad, lo que presupone una mayor diversidad demográfica. Este proceso se realizó entre noviembre y enero, por las condiciones climáticas favorables en tiempos ajustados a condiciones dadas.

Resultado

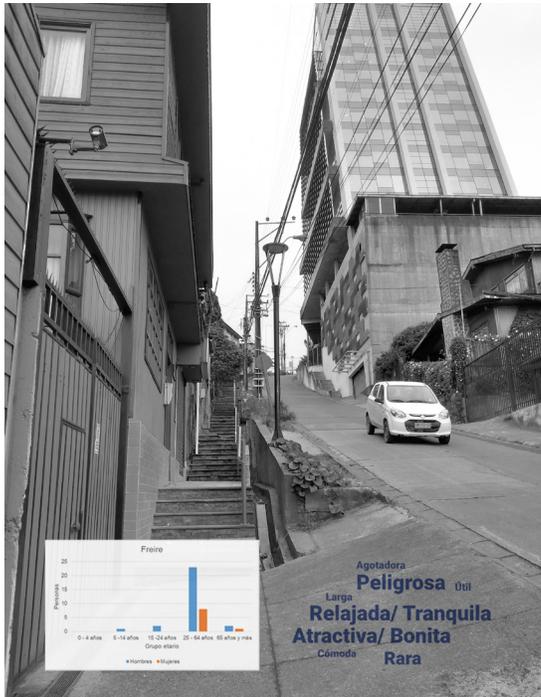
En total se trabajó con información arrojada por 367 personas. Los resultados de la investigación proceden del cruce entre las encuestas hechas a cada participante, el conteo por edad y género, y los mapeos, explicitados previamente en la metodología. A partir de esto, se realizaron gráficos para sintetizar y exponer los datos obtenidos de los usuarios. Se obtuvo así una idea de quién y para qué se usan más las escaleras, y cuál es su percepción de este tipo de espacio público. Se determinaron patrones de uso, mediante la observación a través de los croquis, registro fotográfico y anotaciones.

Escalera Ancud: tipología de escalera con balcones

Esta escalera de 127 escalones se emplaza en la calle Ancud y se accede a ella por Juan José Mira y por Urmeneta. Se encuentra en una zona residencial, con servicios de hospedería y con un local gastronómico al término superior. Cuenta con un ancho promedio de 2,3 m, con balcones que aumentan la superficie para poder observar al mar. En sus costados, la vegetación media entre ella y las viviendas. La calle Ancud se prolonga hasta la avenida Diego Portales (Costanera), lo que permite un alcance visual amplio al ir descendiendo.

Según las encuestas realizadas, de un universo de 10 personas, un 30 % declaró usar este espacio diariamente, otro 30 % afirma que rara vez lo utiliza. La mayoría de los usuarios trabajan en las cercanías y

FIGURA 6
Escalera Freire



Nota Gráficos de resultados derivados de las visitas a terreno. El izquierdo muestra la información obtenida a través del conteo de edad y género. El de la derecha proviene de las encuestas, y enseña la palabra con que describirían los encuestados a la escalera en la que se encontraban. El tamaño de las palabras va en proporción directa al número de veces repetidas.

emplean este espacio para almorzar o recrearse viendo el paisaje. De ahí que el usuario principal corresponda a un hombre de entre 25-64 años, y el secundario a una mujer del mismo rango etario. La poca presencia de adultos mayores y de niños, se puede deber a la falta de seguridad y poca accesibilidad (Figura 5).

Es un espacio de permanencia prolongado, ya que un 40 % declaró que permanece la escalera por más de una hora para realizar actividades de esparcimiento (almuerzo, compartir entre amigos, contemplar el paisaje). Esto se evidencia en las interacciones entre las personas, ya que un 50 % declara que sí reconoce a otro ciudadano, lo que se refleja al mapear la permanencia y el tránsito, que muestra que la cantidad de personas que permanece en el lugar supera a aquellas que se mueven por la escalera.

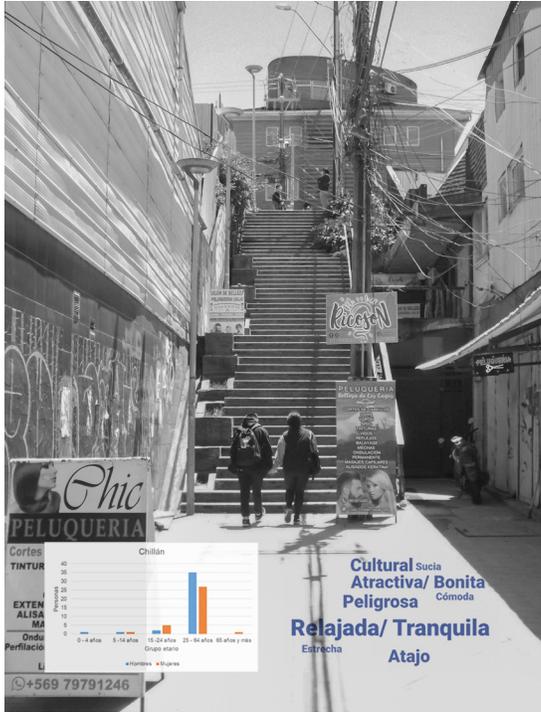
Sobre la percepción que existe en torno a ella, un 60 % declara que, en términos de convivencia y seguridad, es muy pobre y medianamente pobre. La Figura 5 nos indica que este espacio funciona como mirador, con bonitas vistas y es un lugar tranquilo, pero que se debe mejorar la seguridad, limpieza y orden. Además, debería existir diferenciación de zona para los usuarios, por ejemplo, fumadores y familia.

Escalera Freire: tipología de escalera segmentada

Sus 108 peldaños se emplazan en la calle Freire, y se accede a ella por Juan José Mira y por Urmeneta. Se encuentra en una zona residencial, con lugares de trabajo cercanos y edificios de oficina, y se extiende por toda la cuadra, lo que es posible gracias a sus largos descansos. Con un ancho promedio de 1,5 metros, es la escalera más estrecha e irregular de las catastradas. En su costado este, hay una vía vehicular que baja hacia Juan José Mira, en donde Freire deja de existir, debido a la presencia de una manzana consolidada con edificios de cuatro pisos en promedio. Esto genera una interrupción visual en los primeros peldaños entre el mar y la escalera. En el costado oeste se encuentran los deslindes de las distintas propiedades, con edificios de dos pisos o más (Figura 6).

Según las encuestas realizadas, de un universo de ocho personas, un 50 % declaró usar este espacio diariamente, y un 25 % afirma que rara vez lo hace. La mayoría de los usuarios son ciudadanos que andan de compras en las cercanías. Un segundo tipo de uso es la reunión con amigos o simplemente andar de paso. En general, la percepción sobre este espacio es neutral. Sin embargo, desglosando los datos de los encuestados, solo dos mujeres pudieron ser encuestadas, quienes contestaron con premura, debido a que no permanecían por más de 10 minutos por lo peligroso que consideraban que era el sector. En la Figura 6 se grafica que el usuario principal corresponde a un hombre de entre 25-64 años, mientras que el secundario es una mujer del mismo rango etario. La poca presencia de niños y adultos mayores

FIGURA 7
Escalera Chillán



Nota Gráficos de resultados derivados de las visitas a terreno. El izquierdo muestra la información obtenida a través del conteo de edad y género. El de la derecha proviene de las encuestas, y enseña la palabra con que describirían los encuestados a la escalera en la que se encontraban. El tamaño de las palabras va en proporción directa al número de veces repetidas.

se puede deber a la falta de seguridad y a la poca accesibilidad, a pesar de la presencia de una vía vehicular cercana, la que, al no tener peldaños, es preferida por algunos ciudadanos mayores de 65 años.

Es un espacio de permanencia corto, por lo que funciona más como conector urbano, ya que un 50 % de los usuarios declaró que emplea la escalera menos de 10 minutos. Esto se evidencia en las pocas interacciones entre las personas, ya que un 100 % asegura que no reconoce a otro ciudadano presente. También señalan que, para mejorar la percepción sobre la escalera se podría trabajar la seguridad, con mayor vigilancia e iluminación.

Escalera Chillán: tipología de escalera corta

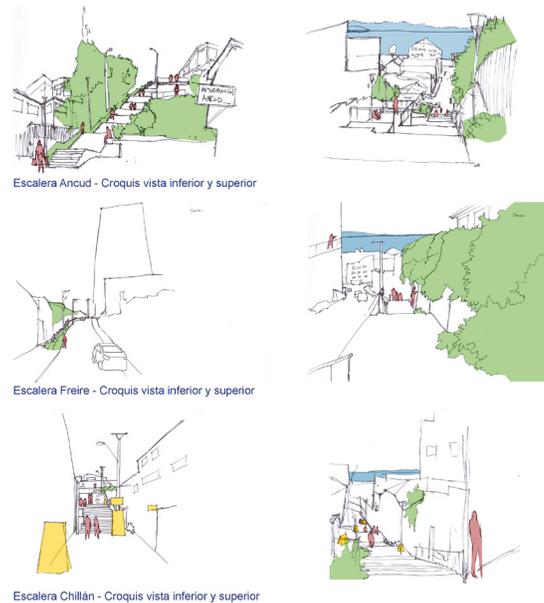
Esta escalera de 53 peldaños se emplaza en la calle Chillán y se accede a ella por Antonio Varas y por Urmeneta. Se encuentra en una zona comercial, con distintos locales y fuentes de trabajo aledañas. Cuenta con un ancho promedio de 3,2 metros, con descansos que conectan con locales comerciales. Dichos locales proyectan su actividad hacia el espacio público, mediante carteles o incluso usan los descansos como terrazas no formales para extender el servicio gastronómico. La calle Chillán se prolonga hasta la avenida Diego Portales, colindante a la Costanera de la ciudad, lo que permite un alcance visual profundo, pero delimitado por los edificios del sector.

Según las encuestas realizadas, de un universo de 12 personas, alrededor de un 58 % declaró usar este espacio diariamente, y un 25 % señala utilizarlo mensualmente. La mayoría de los usuarios trabaja en las cercanías y emplea este espacio para almorzar o recrearse viendo el paisaje. Al igual que en los otros dos casos, el usuario principal corresponde a un hombre de entre 25-64 años y el secundario a una mujer del mismo rango etario. La poca presencia de adultos mayores y de niños se puede deber a la falta de seguridad y poca accesibilidad y también a la ausencia de actividades para ellos, ya que hay locales con patentes comerciales para servir alcohol y ofrecer servicios afines (Figura 7).

Es un espacio de permanencia prolongado, puesto que alrededor de un 42 % declara que usa la escalera por más de una hora y un 25 % indica que lo hace por lo menos 30 minutos. Esto se evidencia en las interacciones entre las personas, ya que un 50 % afirma que sí reconoce a otro ciudadano, independiente de si lo conoce o no. Esta situación convive con el hecho de que la escalera permite el paso de muchas personas, de hecho, en el “Mapeo de permanencia y tránsito” se catastró un total de 90 personas moviéndose, no obstante, de ellas solo nueve, entre hombres y mujeres, se quedaron allí (Figura 7). Esto puede deberse a que es la escalera más corta de las estudiadas y se encuentra más cerca del centro urbano y que, además, cuenta con puntos importantes en su entorno, como paraderos y centros comerciales.

FIGURA 8

Croquis de las escaleras analizadas, en base a criterios de etnografía



Nota En color verde, se señala la vegetación; en rojo, los peatones; en celeste el seno de Reloncaví; y en amarillo los carteles publicitarios.

La percepción sobre ella, en términos de convivencia y seguridad, se mantiene en general neutral. Se indica que este espacio funciona como atajo, con bonitas vistas desde los últimos peldaños y que es tranquilo, pero que se debe mejorar la seguridad, limpieza y orden. Además, deberían existir más lugares para el deporte, la recreación y descanso (Figura 7).

Discusión

En general, las escaleras analizadas son utilizadas diariamente. Un 46 % de los 30 encuestados indica que las visita todos los días. Alrededor de un 70 % menciona que llega a ellas a pie y que las emplea por la cercanía a sus puntos de interés, ya sea por trabajo o compras. El conteo por edad y género indicó que, de las 129 personas presenciadas, las mujeres y los hombres de entre 25 y 64 años son quienes más aprovechan estos espacios, lo que se corrobora al revisar las personas encuestadas que tienden a permanecer en ellos, que promedian una edad de 27 años.

La capacidad de las escaleras como espacio público se puede relacionar con el tiempo de permanencia, que varía de escalera en escalera. Alrededor de un 40 % de los encuestados indica que permanecen en ellas una hora o más. Las actividades varían para cada caso de estudio. En el caso 1, las actividades son más diversas, ya que es posible encontrarse con usuarios almorzando, compartiendo con amigos (incluyendo al acto de beber y fumar), contemplando el paisaje; algo similar ocurre en el caso 3, que suele albergar más la instancia de almuerzo y contemplación del entorno. Estos dos casos contrastan con el 2, donde se suelen encontrar sobre todo a personas fumando o bebiendo, pero sin compartir con amigos.

Los resultados obtenidos a partir de los tres casos muestran que un 53 % de los usuarios indica que la seguridad en estos lugares es medio pobre o muy pobre. Se observa que prefieren las escaleras con mayor exposición y menor distancia de recorrido para generar permanencia relativa a actos sociales. Las esquinas y rincones más alejados del centro del tramo no son muy utilizados, posiblemente a causa de la poca higiene, debido a la acumulación de desechos y de malos olores. Además, de acuerdo con los encuestados, las escaleras no son utilizadas de noche, pues se consideran peligrosas al no contar con iluminación ni con seguridad.

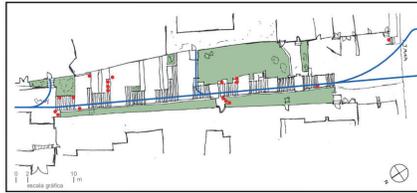
Respecto de la importancia atribuida a ellas, un 100 % de los puertomontinos encuestados indicó que son importantes, lo que se complementa con lo arrojado en la percepción de conectividad que tienen estos elementos, ya que el 75 % de los encuestados piensa que esta es media buena o muy buena.

A continuación, se mencionan algunos patrones de uso identificados en el estudio, mapeados mediante la metodología indicada, complementada mediante croquis (Figuras 8, 9 y 10):

FIGURA 9
Gráfico resumen de las escaleras estudiadas

ESCALERA ANCUD

MAPEO PERMANENCIA Y TRÁNSITO
Fecha: 22/12/21. Tiempo de observación: 45 minutos, desde las 13:15 pm

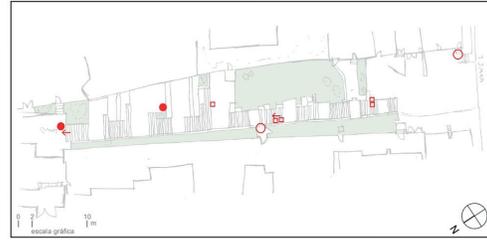


Dibujar trazado principal de los recorridos y puntos de permanencia.

	HOMBRES	MUJERES	OTRO/ INCIERTO
Personas permaneciendo en el lugar ●	10	8	0
Personas solo transitando por el lugar —	6	8	0

Observaciones:
Algunos niños que permanecían en el lugar, jugaban con las barandas y las áreas verdes. Algunos usuarios permanecían en el lugar "rapeando". La permanencia se desarrolla en los costados y balcones de la escalera.

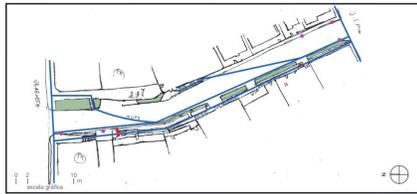
MAPEO ACTIVIDAD ESTACIONARIA
Fecha: 8/12/21. Tiempo de observación: 45 minutos, desde las 13:30 pm



POSTURA	CONTEO	ACTIVIDADES <small>elige tantas como sea necesario</small>		
		BEBIENDO O COMIENDO	RECREACIÓN	RESIDENCIAL
DE PIE ●	2		2	
SENTADO □	5	2	3	
ACOSTADO △				
RESIDENCIAL ○	2			2
CAMINANDO →	2			
CORRIENDO —				
OTRAS X				

ESCALERA FREIRE

MAPEO PERMANENCIA Y TRÁNSITO
Fecha: 27/12/21. Tiempo de observación: 45 minutos, desde las 13:15 pm

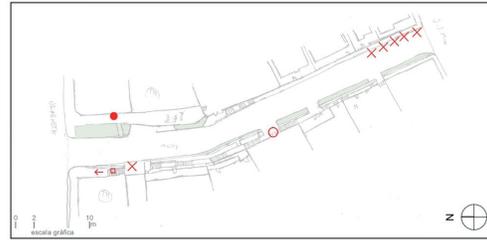


Dibujar trazado principal de los recorridos y puntos de permanencia.

	HOMBRES	MUJERES	ESTACIONAMIENTO ●
Personas permaneciendo en el lugar ●	3	0	5
Personas solo transitando por el lugar —	18	12	N/A

Observaciones:
Las personas que permanecían en el lugar fueron pocas, y solamente eran hombres. Las escaleras, al ser tan estrechas, no permiten el paso de personas y permanencia al mismo tiempo, por lo que se usa la vía vehicular para bajar o subir, como alternativa. La gente mayor prefiere usar la calzada y evita los peldaños.

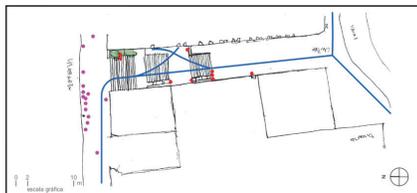
MAPEO ACTIVIDAD ESTACIONARIA
Fecha: 8/12/21. Tiempo de observación: 2 minutos, desde las 13:10 pm



POSTURA	CONTEO	ACTIVIDADES <small>elige tantas como sea necesario</small>		
		BEBIENDO O COMIENDO	RECREACIÓN	RESIDENCIAL
DE PIE ●	1	1		
SENTADO □	1			1
ACOSTADO △				
RESIDENCIAL ○	1			1
CAMINANDO →	1			
CORRIENDO —				
ALTOS ESTACIONADOS X	6			

ESCALERA CHILLÁN

MAPEO PERMANENCIA Y TRÁNSITO
Fecha: 23/12/21. Tiempo de observación: 45 minutos, desde las 13:15 pm

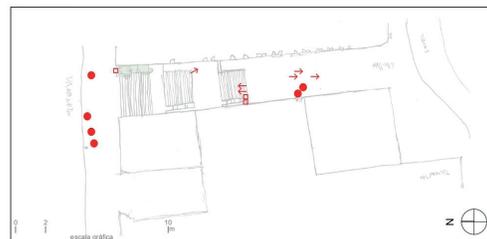


Dibujar trazado principal de los recorridos y puntos de permanencia.

	HOMBRES	MUJERES	PARADERO ●
Personas permaneciendo en el lugar ●	4	5	15
Personas solo transitando por el lugar —	48	42	N/A

Observaciones:
La escalera, desde Urmeneta, solo recibe flujo desde el oeste, debido a que los msnm disminuyen hacia el este.

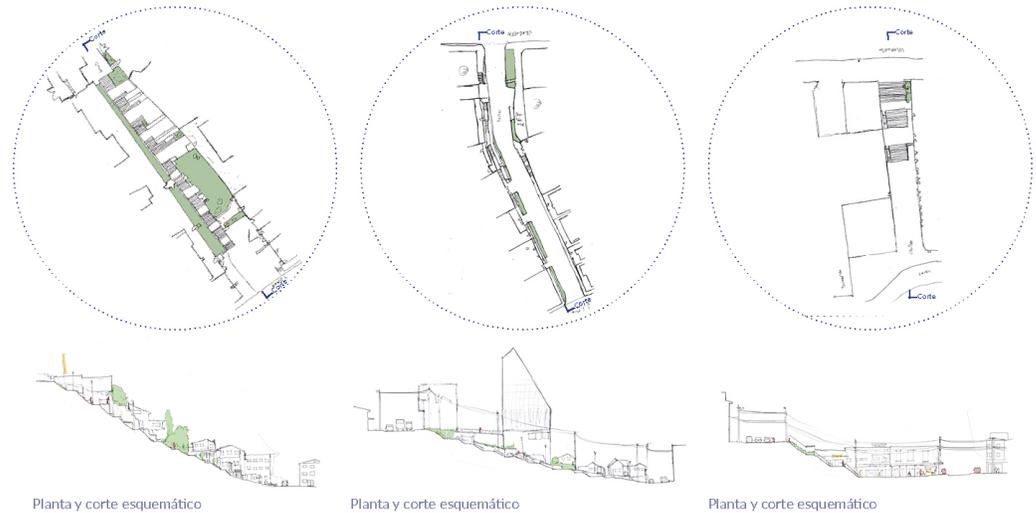
MAPEO ACTIVIDAD ESTACIONARIA
Fecha: 8/12/21. Tiempo de observación: 2 minutos, desde las 12:50 pm



POSTURA	CONTEO	ACTIVIDADES <small>elige tantas como sea necesario</small>		
		BEBIENDO O COMIENDO	ESPERANDO TRANSPORTE	ACTIVIDAD COMERCIAL
DE PIE ●	6		4	2
SENTADO □	2	2		
ACOSTADO △				
RESIDENCIAL ○				
CAMINANDO →	6			
CORRIENDO —				
OTRAS X				

FIGURA 10

Gráfico resumen de las escaleras estudiadas



Planta y corte esquemático

Planta y corte esquemático

Planta y corte esquemático

1. ESCALERA ANCUD

2. ESCALERA FREIRE

3. ESCALERA CHILLÁN



24 PERSONAS/ 45 MINUTOS

37 PERSONAS/ 45 MINUTOS

67 PERSONAS/ 45 MINUTOS

75% PERSONAS DE ENTRE 25-64 AÑOS

83% PERSONAS DE ENTRE 25-64 AÑOS

92,5% PERSONAS DE ENTRE 25-64 AÑOS

CONTEO EDAD/GÉNERO



63,5% HOMBRES
37,5 % MUJERES

75,6% HOMBRES
23,4 % MUJERES

58,2% HOMBRES
41,8% MUJERES



UNIVERSO DE 10 PERSONAS

UNIVERSO DE 8 PERSONAS

UNIVERSO DE 12 PERSONAS

EDAD PROMEDIO DE 28 AÑOS

EDAD PROMEDIO DE 30 AÑOS

EDAD PROMEDIO DE 23 AÑOS



Frecuencia Visita

30% USO DIARIO
30% RARA VEZ LA USA
20% USO SEMANAL
10% USO MENSUAL
10% PRIMERA VEZ

50% USO DIARIO
25% RARA VEZ LA USA
12,5% USO MENSUAL
12,5% PRIMERA VEZ

58,33% USO DIARIO
25% USO MENSUAL
16,7% USO SEMANAL



Tiempo Visita

60% 30 MINUTOS O MÁS
30% 10 MINUTOS O MENOS

37,5% 30 MINUTOS O MÁS
50% 10 MINUTOS O MENOS

54,7% 30 MINUTOS O MÁS
37,8% 10 MINUTOS O MENOS

ENCUESTAS



Percepción ciudadana

ESCALERA PELIGROSA

ESCALERA RELAJADA/ TRANQUI-
LA, ATRACTIVA/BONITA

ESCALERA RELAJADA/ TRANQUILA

DIMENSIONES



60 M. DE LARGO
2,3 M. DE ANCHO
127 PELDAÑOS

110 M. DE LARGO
1,5 M. DE ANCHO
108 PELDAÑOS

18,5 M. DE LARGO
3,2 M. DE ANCHO
53 PELDAÑOS

Mirador. Las escaleras, por sus dimensiones, permiten generar vistas hacia el seno de Reloncaví y el resto del territorio. Los peatones, al subir por ellas, suelen detenerse en los descansos y voltean la mirada hacia el mar para respirar, mientras, conscientes o no, reciben la brisa marina. Algunos incluso se quitan la mascarilla, posiblemente para respirar cómodamente.

Alimentación. Por la cercanía a las fuentes laborales o a locales gastronómicos, las escaleras se transforman en comedores al aire libre. Los usuarios que emplean estos espacios, suelen orientarse hacia el mar, en un borde de los peldaños y, cuando es posible, cerca de la vegetación o en los balcones. También hay peatones que toman un refresco una o varias veces mientras van caminando.

Conector. El rol intrínseco de este elemento urbano es el de conectar dos puntos. Constituye un atajo. De los casos de estudio, se demuestra que la cantidad de gente que atraviesa estos espacios es mayor que la que permanece en ellos. La caminata suele hacerse de manera recta, por el medio del tramo de las escaleras, esto es posible porque los usuarios que permanecen en ellas se ubican en los bordes. De día, se constata que las mujeres usan menos las escaleras que los hombres, tanto para movilizarse como para permanecer en ellas.

Recreación. Después de la función conectiva, el mayor uso que se les da a las escaleras es el recreativo, ya que se les considera lugares de descanso, ya sea bajo la sombra de la vegetación o bajo el cielo directo. En ellas puede verse la sociabilización entre dos o más ciudadanos, el juego de niños en las barandas o peldaños y los paseos familiares.

Los aspectos mencionados son los que permiten establecer algunas similitudes entre las tres escaleras estudiadas, pero al ejemplificar tres tipologías distintas, también muestran diferencias (Figura 8). La tipología de escalera con balcones da lugar a miradores y zonas de pausa formales. Al extenderse desde los descansos, conforma un lugar amplio para permanecer. La tipología de escalera segmentada se utiliza en longitudes mayores y en pendientes más irregulares y distendidas. Esto conlleva a que los tramos no puedan ser muy anchos, ya que deben adaptarse al territorio, con descansos largos e irregulares, e incluso inclinados. Esto genera escaleras largas, que suelen ser consideradas agotadoras. Contrario es lo que ocurre en la tipología de escalera corta, que se levanta donde hay baja diferencia de msnm, por lo que se usa más, ya que se percibe como atajo urbano.

Considerado lo anterior, cabe señalar que la escalera Chillán es la que más movimiento presenta. Al estar cerca de puntos de interés ciudadano, es un espacio que se emplea principalmente para transitar. Por el contrario, la que más grado de permanencia genera es la que se encuentra en la calle Ancud. Esta es la que posee una vista y pendiente

más alta, con más peldaños y metros cuadrados en su desarrollo, y con mayor cantidad de áreas verdes, sumado a una mayor amplitud visual, dada la inexistencia de fachadas continuas cercanas y la presencia de antejardines, a diferencia de las otras escaleras analizadas. La escalera que acoge menos tránsito y permanencia es la de Freire. Su dimensión estrecha, la constante presencia de vehículos y la falta de conexión peatonal directa hacia la Costanera pueden ser las razones de ello, sumado a que sus 110 metros de peldaños están acompañados de fachadas opacas y continuas en su mayoría. Por ello puede ser que, al mapear la permanencia en la calle Freire, no se encontrara a ninguna mujer. Esto se condice al realizar las encuestas, ya que se concretaron pocas entrevistas a mujeres por la ausencia de ellas en varias visitas (Figura 9).

CONCLUSIÓN

El habitante de estos territorios sí usa los peldaños que permiten recorrer la ciudad, y desarrolla actividades de permanencia que responden a su quehacer diario en relación con la urbe. Transita por ellas en una lógica de recorrer la ciudad rápidamente, y en una variedad de circuitos posibles que conectan distintas terrazas y manchas urbanas de distintas épocas (Figura 3). En la década de los noventa, la imagen urbana de Puerto Montt vivió un cambio con la aparición de edificios en altura (Fábregas et al., 2017). A nivel peatonal, esto afectó la relación con el paisaje, ya que existen manzanas de edificación continua, sumado a la separación de la Costanera con la trama urbana mediante la avenida Diego Portales. Hoy nos encontramos con una ciudad tipo “malla raschel”, cual “mascarilla” que evita la conexión directa entre los ciudadanos, debido a las constantes modificaciones y reparaciones que se están llevando a cabo, lo que deja al peatón con pocos espacios públicos para utilizar y permanecer en el centro histórico. Ante la falta de ellos, en una ciudad luego del estallido social ocurrido en 2019 y aún en pandemia, las escaleras hacen notar su carácter público y su versatilidad en la ciudad.

Aun así, no son un espacio democrático o compatible con los distintos usos de los ciudadanos. Muestra de ello es que los usuarios catastrados son principalmente hombres de entre 25-64 años, excluyendo tanto a ancianos como niños. Las escaleras estudiadas se encuentran en zonas cuyas actividades rara vez se externalizan hacia su entorno. Son pocos los locales comerciales inmediatos que proyectan su actividad de manera formal al espacio público. La falta de actividad en las escaleras puede ser la causa por la que son percibidas como peligrosas, con poca higiene y con un mal ambiente, lo que se suma a las condiciones en las que se encuentran. A saber, las luminarias, barandas, peldaños y revestimientos están rotos o en paupérrimo estado. Esto pasa a ser una responsabilidad compartida, ya que es el usuario quien debe de cuidar su espacio, sin orinarlo, ensuciarlo y sin delinquir en él, pero también es deber

de la institución pública hacerse cargo de ella, con mantenciones periódicas, detalles constructivos adecuados, y una mejor seguridad y accesibilidad para el ciudadano. Aun así, este aspecto es señalado por Salcedo Hansen (2002), quien pone en duda lo indicado por Jane Jacobs acerca de que la seguridad en las calles se da por vigilancia, mutuo control y por una serie de programas.

Se podría trabajar en estos espacios y en los que los rodean, integrando las áreas verdes o locales de interés, pensando en una ciudad que utiliza sus laderas no solo para cruzarlas. La forma en que estos elementos urbanos se emplazan en la ciudad contemporánea permite constituir un circuito de espacios públicos que da lugar a la observación del paisaje natural y construido, cruzar las laderas de los diversos cerros y generar actividades de interés ciudadano. Por ello deben ser más estudiados, resguardados y reformulados desde su diseño y mantenimiento, para dar a las personas de Puerto Montt lugares para habitar y vivir, con mayor paz y tranquilidad, modificando la percepción que actualmente se tienen sobre ellos, para así avanzar en la conversión de esta “ciudad de paso”, a una ciudad de estar.

La ignorancia sobre estos elementos urbanos y su ubicación dificulta la llegada del peatón y del turista, incluso del investigador. En concreto, la información planimétrica sobre las escaleras se tuvo que solicitar por Transparencia municipal. Esta llegó recién finalizado el levantamiento mediante croquis de las escaleras estudiadas, tras un mes y medio de ser solicitada, lo que es una muestra de su poca accesibilidad. Esto puede parecer una nimiedad, pero cabe recalcar que, en otras ciudades del mundo, la información planimétrica de los municipios se encuentra digitalizada en línea y es de acceso público e inmediato, lo que beneficia el conocimiento del entorno y las posteriores acciones proyectadas en él.

Debido al tiempo empeñado en la investigación, entre noviembre de 2021 y enero de 2022, y al carácter exploratorio de la misma, se visualizan aspectos que deben ser considerados para futuras investigaciones. Por ejemplo, con los datos arrojados por las encuestas, se logró determinar que la percepción sobre las escaleras tiende a ser negativa. La sensación de inseguridad puede ser motivo de ello. ¿Qué es lo que determina entonces la forma cómo se perciben los casos de estudio? Los encuestados acusan ausencia de vigilancia y de actividad humana, deterioro de los espacios y falta de diferenciación para fumadores y familias, u otros. Si bien esto es en términos generales, cada escalera posee distintas apreciaciones respecto de lo peligrosa que es. Posiblemente, dada la sensación de peligro constante en los ciudadanos, se debe buscar un modo de conseguir encuestados de manera más eficaz, pues la poca cantidad de ellos impidió obtener más información desde la diversidad de usuarios.

Más allá de lo comentado por los peatones sobre la falta de vigilancia, luminarias funcionales y actividades humanas que conllevan una presencia constante de personas, las herramientas utilizadas no permitieron identificar claramente qué elementos generaban las percepciones negativas comentadas previamente, por lo que se debe considerar el desarrollo de técnicas o instrumentos metodológicos complementarios que ahonden en este aspecto.

Por otro lado, visitar los objetos de estudio en diversos horarios permitiría obtener un acercamiento mayor a cómo se usan, considerando además repetir los estudios de día y de noche, en días soleados y lluviosos, feriados y hábiles.

Además, se podría aumentar el número de casos de estudio, pudiendo realizar un registro con las 50 escaleras catastradas previamente por Acuña en 2016, y así comprender su relación y significado con las diversas terrazas de Puerto Montt y su calidad como lugares de permanencia públicos en diferentes contextos (Figura 10). Finalmente, sería útil realizar el estudio una vez acabadas las reparaciones de los espacios de esparcimiento principales de la ciudad y “superada” la pandemia.

² Espacio que, bajo el principio de la transparencia activa, ofrece a la comunidad la posibilidad de acceder a toda la información pública sobre el quehacer de la administración comunal de Puerto Montt, de acuerdo con la Ley 20.285 de Chile.

REFERENCIAS

- Abásolo, J. (2021a). *La Olla Común: una etnografía arquitectónica*. IX Jornada sobre la Innovación Docente en Arquitectura 21. Iniciativa Digital Politécnica Oficina de Publicacions Acadèmiques Digitals de la UPC. <https://doi.org/10.5821/jida.2021.10499>
- Abásolo, J. (2021b). El arquitecto como etnógrafo: trabajo de campo y representación en las investigaciones de Kon Wajirō. *Revista Indexada de Textos Académicos*, (15), 116-125. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8079784>
- Acuña, C. (2016). *Rescate vivencial de las escaleras de Puerto Montt* [Mapa]. Edición del autor.
- Araneda, C. (2014). Polaroid urbana herramienta fenoménica para el levantamiento y manejo sistemático de información en forma de personas. *Revista 180*, (34). [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-34.\(2014\).art-43](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-34.(2014).art-43)
- Barría, P. (2021). Carabineros detuvo a tres personas por robo con intimidación y tráfico de drogas. *Diario de Puerto Montt*. <https://www.diariodepuertomontt.cl/noticia/actualidad/2021/11/carabineros-detuvo-a-tres-personas-por-robo-con-intimidacion-y-trafico-de-drogas>
- Bastos Maciel, P. y Martins, M. (2020). Análisis de la sostenibilidad de ciudades que incorporan la dimensión humana: estudio en la ciudad de Queimadas-PB. *Polis*, 19(57). <https://doi.org/10.32735/s0718-6568/2020-n57-1569>
- Briceño-Ávila, M. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. *Revista de Arquitectura*, 20(2). <https://doi.org/10.14718/revarq.2018.20.2.1562>
- Conoce las intervenciones urbanas propuestas por Gehl para Puerto Varas y Puerto Montt en Chile. (12 de julio de 2016). Plataforma Arquitectura. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/790072/conoce-las-intervenciones-urbanas-propuestas-por-gehl-architects-para-puerto-varas-y-puerto-montt-chile>
- Crisosto, R. y Salinas, F. (2017). Una red de incertidumbre en la planificación de megaproyectos urbanos: el caso de la ciudad satélite de Alerce, Chile. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 43(128), 229-249. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612017000100010>
- Cursach, J. A., Rau, J. R., Tobar, C. N. y Ojeda, J. A. (2012). Estado actual del desarrollo de la ecología urbana en grandes ciudades del sur de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (52), 57-70. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022012000200004>
- Fábregas, P., Munson, R., Canales, G., Matus, R. y Barrientos, Y. (2017). *Historia y Patrimonio de los Barrios Comerciales de la Región de Los Lagos*. Sercotec.
- Fernández Vicente, A. (2019). Caminar en la era del smartphone. *Revista Mexicana de Sociología*, 81(4), 855-880. <http://dx.doi.org/10.22201/iis.01882503p.2019.4.57979>
- Ferro Medina, G. (2010). Guía de observación etnográfica y valoración cultural a un barrio. *Apuntes Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural*, 23(2), 182-193. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632010000200007
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life: Methods in urban design*. Island Press.

- Rodríguez Tarducci, R., Birche, M. y Cortizo, D. (2021). Análisis del espacio público frente a la pandemia en una urbanización informal argentina. *Revista de Urbanismo*, (44), 96-111. <https://doi.org/10.5354/0719-5051.2021.58512>
- Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 28(84). <https://doi.org/10.4067/s0250-71612002008400001>
- Secretaría Comunal de Planificación. (2016) *Informe ejecutivo Plan de Desarrollo Comunal 2017-2026*. http://transparencia.puertomonttchile.cl/index.php?option=com_content&view=article&id=423&Itemid=361
- Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la X Región de Los Lagos. (2008). *Memoria Plan Regulador Comunal Puerto Montt*. <https://planreguladorpuertomontt.cl/documentos-descargables-prc/>
- Tampe, E. (2016) *Puerto Montt: Crónicas y Testimonios de 150 años*. (3ra ed.) Editora General.
- Telias de Mayo, M. (2014). *Habitar escalonado: Las escaleras de Valparaíso en la conformación del hábitat residencial de la ciudad* [Tesis de Magíster, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile]. Repositorio institucional <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130513>
- Transparencia Municipal*. (s/f). Puertomonttchile.cl. Recuperado el 3 de junio de 2022, de <http://transparencia.puertomonttchile.cl/>
- Tools archive* (s. f.). Gehl. Recuperado 17 de enero de 2022 de <https://gehlpeople.com/tools/>
- Urrutia Reveco, S. (2020). Hacer de Chile una gran Nación. La Carretera Austral y Patagonia Aysén durante la dictadura cívico militar (1973-1990). *Revista de Geografía Norte Grande*, (75), 35-60. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022020000100035>

AGRADECIMIENTOS Investigación en el marco del programa de Magíster Latinoamericano en Arquitectura [MLA], Universidad del Bío-Bío, Concepción.

Recibido: 31 de marzo de 2022 / Aceptado: 17 de mayo de 2022