

20 de junio de 2024

John Mondlak
Director Interino
Departamento de Planificación y Desarrollo
Ciudad de Filadelfia

CAUSA: Análisis de impacto en la comunidad de la propuesta del estadio 76 Place

Estimado John:

BJH Advisors y Sojourner Consulting, en colaboración con Urban Partners, AKRF, las Dras. Susannah Laramée Kidd y Lauren Hom, y Creative Development Partners, han llevado a cabo un análisis de impacto en la comunidad de la propuesta del estadio 76 Place. Con el objetivo de realizar una evaluación imparcial para la Ciudad, el equipo aplicó un enfoque particular para comprender la comunidad y las posibles repercusiones del estadio. En la siguiente nota, se resumen la metodología y las conclusiones principales.

Área de estudio:

El Área de estudio limita al norte con Green Street, al este con North 6th Street, al sur con Chestnut Street y al oeste con North Broad Street. Esta representa dos vecindarios distintos: Chinatown North/Callowhill y Chinatown Core (colectivamente, Chinatown) y Market East. Además, Washington Square West, un vecindario situado al sur del área de estudio, comprende un límite ampliado para el que el equipo consultor recopiló datos limitados.

La Ciudad solicitó centrarse en Chinatown debido a sus complejos sistemas sociales, comerciales y culturales, su importancia para las poblaciones marginadas y su relevancia cultural.

Estadios de referencia:

El Equipo consultor estudió el impacto que tuvo en la comunidad la construcción y explotación de tres estadios. Se seleccionaron los siguientes estadios por su escala comparable, ubicación y disponibilidad de información sobre el análisis ambiental:

- Barclay's Center (Brooklyn)
- Golden 1 Center (Sacramento)
- Capital One Arena (Washington D. C.)

Recopilación de datos y divulgación:

El equipo dirigió sus iniciativas de divulgación a las partes interesadas de la comunidad a las que normalmente no se llega, muchas de ellas con un dominio limitado del inglés. Mediante un enfoque de métodos mixtos con



énfasis en la recopilación directa de datos, el equipo pudo captar las experiencias y perspectivas de diversas partes interesadas de la comunidad y comprender en términos más generales el Área de estudio.

La investigación cuantitativa proporcionó el contexto sobre el uso del terreno, el transporte, las características sociodemográficas y económicas, y las tendencias en dicha área. La investigación cualitativa recogió relatos, historias y opiniones directas de diferentes partes interesadas de la comunidad sobre las experiencias vividas en todas estas áreas.

Se utilizaron los siguientes métodos de recopilación y análisis de datos:

- Análisis de informes técnicos y bibliografía sobre planificación
- Análisis de la historia del desarrollo y la renovación urbana del Área de estudio
- Entrevistas, grupos de debate y encuestas (sobre viajes, a comerciantes, entrevistas realizadas en la calle)
- Análisis fiscal
- Inventario de pequeñas empresas
- Inventario de propiedades

Enfoque sistémico:

El equipo empleó un enfoque “sistémico” para evaluar el posible impacto del estadio en Chinatown. A nivel comunitario, este tipo de enfoque permite realizar una evaluación integral de cómo funciona y cambia un lugar, además de identificar áreas importantes donde la perturbación puede provocar cambios en todo el sistema.

Impacto en Market East

- Según el estudio, los impactos en Market East no son concluyentes: con o sin el estadio 76 Place, la zona seguirá afrontando retos importantes para su desarrollo y vitalidad.
- Sin embargo, con planificación e intervención adicionales, el desarrollo del estadio ofrece la oportunidad de revitalizar el corredor comercial de Market East si se pueden solucionar los problemas de transporte y seguridad.

Impacto en Chinatown:

Dado que Chinatown es un sistema singular e interconectado, el estudio de consultoría determinó que toda la comunidad podría verse afectada por un impacto importante en las pequeñas empresas o en el transporte. Estos impactos pueden provocar una cascada de efectos indirectos en todo el sistema, lo que podría dar lugar a la pérdida de la identidad central de Chinatown y su importancia regional. A continuación se exponen las conclusiones específicas del informe:

- Como centro regional de residentes y comercios asiáticos, la vitalidad de Chinatown depende del transporte en automóvil y ya sufre problemas de tráfico, aparcamiento y carga. El aumento de la

congestión, o incluso la percepción de congestión, junto con el cambio en el perfil étnico de la demanda, probablemente exacerbará la dinámica negativa existente impulsada por el aumento del valor de las propiedades.

- El modelo económico y de bienes inmuebles de Chinatown depende de comprender el valor de los patrones de propiedad y arrendamiento de terrenos centrados en la etnia que, a su vez, depende de la demanda centrada en la etnia en los mercados empresarial y residencial.
- Si bien el proyecto no provocará el desplazamiento directo de viviendas, existe evidencia de un mayor desplazamiento indirecto de pequeñas empresas y personas con ingresos bajos y fijos a través de la gentrificación y la pérdida de identidad cultural en Chinatown si se construyera el estadio 76 Place.
- Mediante un análisis de las pequeñas empresas de Chinatown, se determinó lo siguiente:
 - Una de cada cinco pequeñas empresas de Chinatown puede obtener beneficios económicos netos del estadio. Estas empresas pertenecen principalmente a los sectores de entretenimiento, gastronomía y hotelería.
 - La mitad de las pequeñas empresas de Chinatown no están en condiciones de beneficiarse del estadio y pueden sufrir efectos negativos. La mayoría de estas empresas pertenecen a los sectores de servicios financieros y profesionales, atención médica, supermercados/comestibles y mayorista.

En el *análisis de impacto en la comunidad* adjunto, se destaca la importancia del Chinatown de Filadelfia como sistema social, económico y cultural interconectado de importancia regional. Será necesario brindar un apoyo adicional a los residentes y a la comunidad de pequeñas empresas de Chinatown para garantizar que cualquier iniciativa de desarrollo priorice el bienestar y la resiliencia del área. Asimismo, en dicho *análisis* se reconoce que Market East no ha alcanzado su máximo potencial y que será necesario realizar una importante planificación y reurbanización para que se convierta en una parte vibrante del centro de la ciudad.

Atentamente,

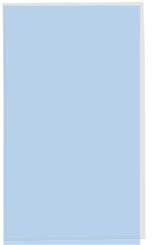
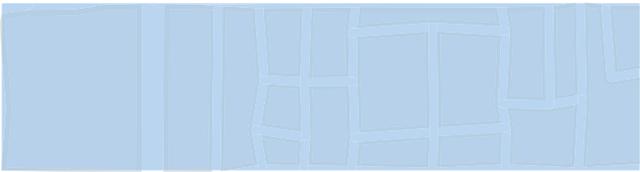


Martine DeCamp, AICP
Directora Ejecutiva Interina
Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia
Departamento de Planificación y Desarrollo
Ciudad de Filadelfia

ESTADIO DE LOS 76ERS PROPUESTO

ANÁLISIS DEL IMPACTO EN LA COMUNIDAD

Junio de 2024



AGRADECIMIENTOS

La Ciudad de Filadelfia desea agradecer a las siguientes personas y organizaciones por su aporte a este informe:

Asesor de gobierno Mark Squilla
Philadelphia Chinatown Development Corporation
Chinese Christian Church and Center
Washington Square West Civic Association
Midtown Village Merchants Association
Partes interesadas participantes
Departamento de Planificación y Desarrollo de Filadelfia
Philadelphia Industrial Development Corporation
Departamento de Policía de Filadelfia
CSL International
JMT Engineering
El personal trabajador y creativo de todos los organismos municipales

EXCLUSIONES

Este informe de BJH Advisors LLC (BJH) y sus subconsultores fue encargado por la Ciudad de Filadelfia y la Philadelphia Industrial Development Corporation para ayudarles en el análisis del nuevo estadio propuesto para los 76ers y no debe ser utilizado por ninguna otra parte para ningún propósito. El alcance de BJH se limitó a evaluar los posibles impactos en la comunidad del nuevo estadio propuesto para los 76ers y no abordó la mitigación de dichos impactos. BJH y sus subconsultores se basaron en fuentes de datos públicas y privadas externas que se consideran fiables, pero que no han sido verificadas ni confirmadas.

CONTENIDO

Resumen ejecutivo	5
I. Descripción del proyecto.....	15
II. Enfoque.....	21
Área de estudio	23
Recopilación de datos	31
Enfoque sistémico.....	35
III. Puntos de referencia del estadio	40
Contexto comunitario	43
Sociodemografía.....	44
Impactos permanentes y de la construcción previstos en la EIS	48
Procesos de planificación	49
IV. Análisis de impacto	53
1. Sociodemografía.....	55
2. Mercado laboral y entorno empresarial.....	70
3. Patrimonio cultural y servicios comunitarios.....	89
4. Seguridad y entorno peatonal	103
5. Transporte, tráfico y aparcamiento	112
6. Construcción	123
V. Dinámica de sistemas, puntos de inflexión y conclusión.....	127
Bibliografía	133



Estimado lector:

Durante los últimos nueve/diez meses, el equipo de BJH Advisors, Sojourner Consulting y AKRF ha trabajado con la Ciudad de Filadelfia, la Agencia de Desarrollo Industrial de Filadelfia (Philadelphia Industrial Development Agency, PIDC) y los miembros de los vecindarios de Chinatown, Market East y Washington Square West para comprender las condiciones existentes en relación con el nuevo estadio propuesto para los Philadelphia 76ers (Sixers) y los posibles impactos del proyecto en general, que también incluye desarrollo comercial y residencial. A través de nuestro enfoque, las voces y recomendaciones de la comunidad han dado forma a la interpretación de estos importantes lugares.

BJH actuó como consultor principal y realizó el análisis comparativo, mientras que Sojourner Consulting, Urban Partners, las Dras. Susannah Laramée Kidd y Lauren Hom, y Creative Development Partners diseñaron la metodología para evaluar el impacto comunitario, llevaron a cabo la recopilación de datos principales y redactaron la mayor parte del informe. AKRF realizó evaluaciones iniciales del impacto de la construcción y otros impactos técnicos del proyecto, y revisó la versión preliminar del análisis de transporte de 76DevCo, actualizado en el momento de redactar este informe.

Si bien entendemos que un nuevo estadio para los Sixers en el centro de la ciudad puede ser una visión interesante para muchos habitantes de Filadelfia, también comprendemos que ha suscitado preocupación entre los residentes locales, los propietarios de comercios y otras partes interesadas. Nuestro equipo, formado por diversos expertos en planificación y desarrollo comunitario, ha adoptado un enfoque particular para comprender la comunidad y los posibles impactos que puede provocar el estadio. Nuestro objetivo fue realizar una evaluación imparcial para la Ciudad, que esperamos genere oportunidades de inversión económica y preservación cultural en las comunidades de Chinatown y Market East.

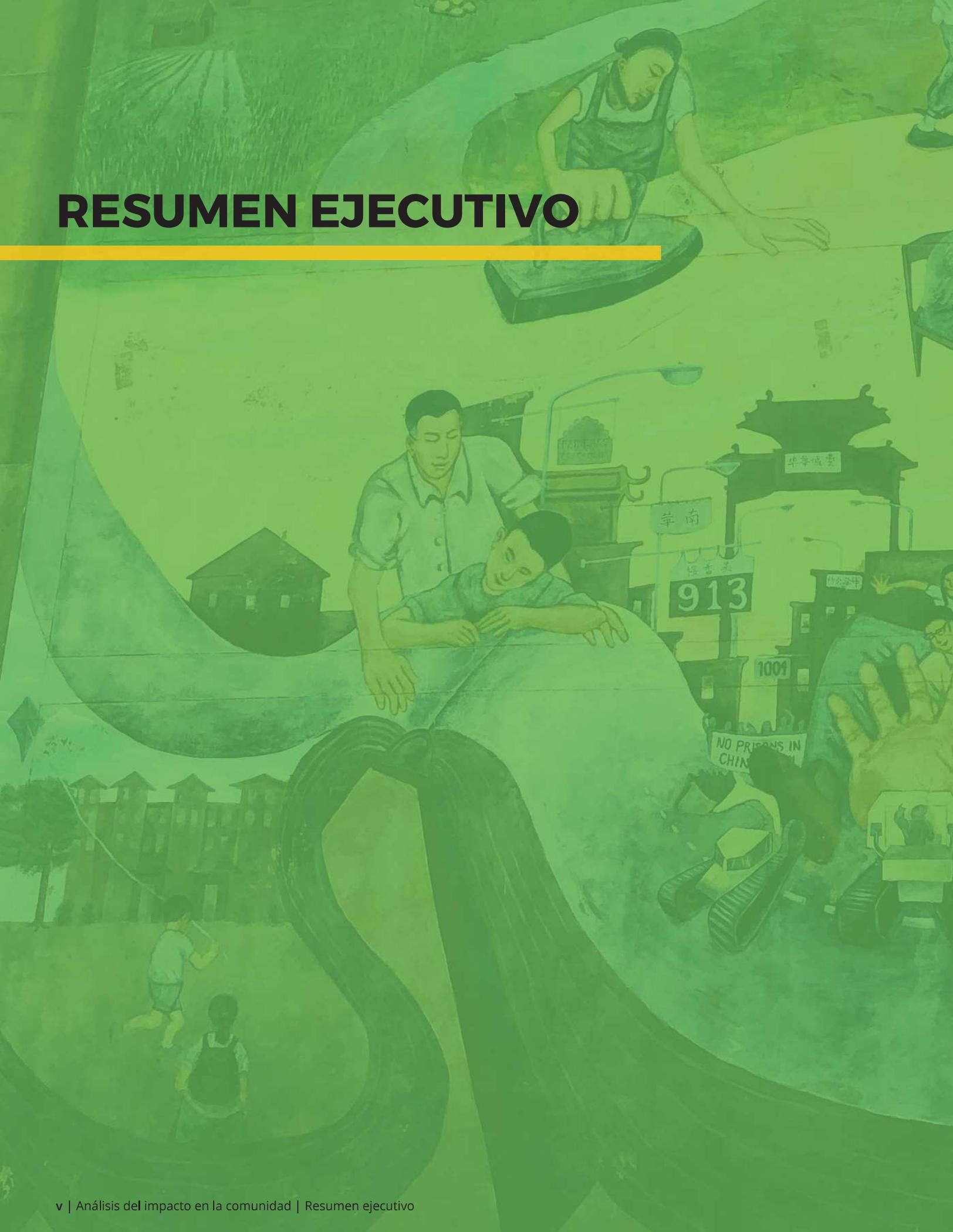
Esperamos que este informe sirva para entablar un diálogo entre la Ciudad, los patrocinadores del estadio y las comunidades vecinas, un diálogo que permita avanzar en la consecución de los objetivos de las numerosas partes implicadas.

Atentamente,

Kei Hayashi, BJH Advisors

Sarah Yeung, Sojourner Consulting

RESUMEN EJECUTIVO



Antecedentes

En 2022, 76 DevCo (el Patrocinador) propuso una nueva instalación polideportiva y de entretenimiento (el Estadio) junto con un complejo comercial y residencial asociado (en conjunto, el Proyecto). 76 DevCo es una asociación entre los socios directivos de los Philadelphia 76s (76ers o Sixers) Josh Harris y David Blitzer, y el líder empresarial de Filadelfia David Adelman.

En respuesta al Proyecto propuesto, la Ciudad de Filadelfia (la Ciudad), con el respaldo de la Philadelphia Industrial Development Corporation (PIDC), encargó un estudio de impacto en la comunidad del proyecto en Chinatown, Market East y, en menor medida, Washington Square West. BJH Advisors, una empresa nacional de planificación y asesoramiento sobre bienes inmuebles, y sus subconsultores (el Equipo consultor), fueron seleccionados para llevar a cabo dicho análisis.

El alcance del trabajo fue definido principalmente por Sojourner Consulting, uno de los subconsultores, con aportes de BJH, otros subconsultores, la Ciudad y la comunidad local. El estudio se examinará junto con otros informes que indagan en los aspectos del posible Proyecto. Estos informes incluyen un estudio de impacto económico, un análisis de la versión preliminar del estudio de impacto en el transporte (Transportation Impact Study, TIS) del Patrocinador del Proyecto y una revisión de la arquitectura y los elementos de diseño urbano del Estadio.



Market Street en dirección oeste hacia la Municipalidad
Fuente: BJH Advisors

Descripción del Proyecto

El Proyecto de uso mixto propuesto tendría como centro una cancha de baloncesto en un recinto delimitado por Market Street, 11th Street, 10th Street y Cuthbert Street, incluido el derecho de paso de Filbert Street. Tendría tres componentes principales: un pabellón de 18,500 localidades y 1,126,000 pies cuadrados donde se realizarían unos 150 eventos al año, incluidos partidos de baloncesto; 395 unidades de vivienda, el 20 % de las cuales serían viviendas

subvencionadas según ingresos; y hasta 25,000 pies cuadrados de espacio comercial en la planta baja. El recinto está ocupado actualmente por el tercio occidental del Fashion District Mall, la antigua terminal de autobuses Greyhound y la manzana 1000 de Filbert Street, que se eliminaría del plan urbanístico y se desarrollaría como parte de la huella del estadio. El recinto incluye la estación subterránea Jefferson, una estación de ferrocarril regional de la Autoridad de Transporte del

Sureste de Pensilvania (Southeastern Pennsylvania Transportation Authority, SEPTA) y está conectado con la línea de metro Market Frankford de la SEPTA y PATCO mediante vestíbulos subterráneos que permanecerían intactos. La construcción tendría lugar entre 2026 y 2031, e incluiría la demolición de la estructura existente.

Área de estudio

El Área de estudio limita al norte con Green Street, al este con North 6th Street, al sur con Chestnut Street y al oeste con North Broad Street. El Área de estudio representa dos vecindarios distintos: Chinatown North/ Callowhill y Chinatown Core (colectivamente, Chinatown), y Market East. Además, Washington Square West, un vecindario situado al sur del Área de estudio, comprende un límite ampliado para el que el Equipo consultor recopiló datos limitados.

Tal y como solicitó la Ciudad, el análisis del impacto en la comunidad incluye las tendencias y condiciones actuales del Área de estudio, así como una evaluación del posible impacto del Proyecto en Chinatown. La Ciudad solicitó centrarse en Chinatown debido a sus complejos sistemas sociales, comerciales y culturales, su importancia para las poblaciones marginadas y su relevancia cultural. Chinatown se enfrenta a retos singulares para adaptarse a las presiones económicas sin perder su autenticidad cultural.

Figura 1: Mapa del Área de estudio



Recopilación de datos y enfoque

El Equipo consultor elaboró una estrategia de recopilación de datos basada en métodos mixtos, que incluyó análisis cuantitativos y cualitativos a partir de datos principales y secundarios. La recopilación de datos principales permitió al Equipo consultor incluir las experiencias y perspectivas de las partes interesadas de la comunidad a las que normalmente no se llega, aprovechando entrevistas, grupos de debate y tres encuestas específicas sobre Chinatown (propietarios de comercios, patrones de traslado y una encuesta realizada en la calles).

Se analizaron las condiciones y tendencias existentes en el Área de estudio a través de seis áreas analíticas diferentes y se evaluó el impacto del Proyecto frente a los objetivos del sistema desarrollados por el Equipo consultor a través de conversaciones con las partes interesadas de la comunidad, un análisis de los planes anteriores de la comunidad y la investigación académica. El Equipo consultor aplicó un enfoque sistémico (definido con más detalle en la sección "Enfoque") para realizar el análisis de impacto en Chinatown, que no solo examinó los impactos del Proyecto en áreas analíticas individuales, sino que

también consideró los impactos indirectos debidos a la interconexión de los diversos elementos de Chinatown.

Como resultado, se identificaron dos áreas analíticas en las cuales un impacto significativo probablemente desencadenaría un cambio en todo el sistema.

Además, el Equipo consultor eligió tres proyectos de estadios nacionales cuya construcción e impacto permanente en las zonas circundantes se estudiarían como puntos de referencia. Entre ellos, figuraban Barclays Center (Barclays) en Brooklyn, Nueva York; Golden 1 Center (Golden 1) en Sacramento, California;

y Capital One Arena (Capital One) en Washington D. C. El Equipo consultor seleccionó estos estadios de referencia por su escala comparable, su ubicación en densidades urbanas similares y la disponibilidad de información de revisión ambiental para las respectivas propuestas de proyecto.

Por último, el Equipo resumió la versión preliminar del TIS de septiembre de 2023, elaborada por Langan, el consultor del Patrocinador, y llevó a cabo un análisis cualitativo de los impactos de la construcción.

OBJETIVOS DEL SISTEMA DE CHINATOWN

- 1 Ser una comunidad completa de uso mixto (residencial y empresarial)
- 2 Ser un centro de cultura asiática
- 3 Ser un lugar intergeneracional
- 4 Ser un lugar de oportunidades para inmigrantes de bajos ingresos y dominio limitado del inglés

Tabla 1: Cuadro metodológico de evaluación del impacto en la comunidad

	Diseño del marco	Resumen del TIS	Análisis comparativo	Áreas analíticas					
				Sociodemografía	Trabajo/ Empresas	Cultura/ Servicios	Seguridad/ Entorno peatonal	Transporte	Construcción
Revisión del informe técnico		•	•					•	•
Investigación documental			•	•	•	•	•	•	•
Entrevistas	•		•	•	•	•	•	•	•
Grupos de debate	•			•	•	•	•	•	•
Encuestas									
- Viajes					•	•	•	•	
- Comerciantes					•	•	•	•	•
- En la calle				•	•	•	•	•	•
Análisis fiscal				•	•				
Inventario de pequeñas empresas					•	•			•
Inventario de propiedades				•	•	•			
Revisión de la bibliografía sobre planificación	•			•	•	•	•	•	•
Revisión bibliográfica sobre renovación urbana	•						•	•	

Conclusiones

PUNTOS DE REFERENCIA

El Equipo consultor examinó tres estadios de baloncesto situados cerca de barrios chinos (u otras zonas comerciales) para comprender los posibles impactos de estos proyectos en los vecindarios y comunidades circundantes: Barclays Center en Brooklyn, Nueva York; Golden 1 Center en Sacramento, California; y Capital One Arena en Washington D. C. Cada caso práctico se contextualizó en función de sus propias circunstancias y tendencias locales.

Tráfico

En los tres casos prácticos se analizaron en profundidad los impactos temporales y permanentes previstos sobre el tráfico. Cada proyecto requería una mitigación del tráfico, si bien la forma y la disponibilidad de la intervención variaban según las intersecciones y las condiciones. En Brooklyn, que alberga el estadio más denso de los estudiados, los organismos locales fomentaron el uso del transporte público en los alrededores del proyecto, lo que permitió gestionar el flujo de tráfico y la demanda de aparcamiento.

Desarrollo económico

Las municipalidades de cada caso práctico vieron los proyectos de los estadios como oportunidades para impulsar el desarrollo en zonas que han sufrido la falta de inversión, reevaluando las prioridades de planificación urbana. Aunque el Estadio propuesto se ha presentado como un medio para ayudar a revitalizar Market East, deben tenerse muy en cuenta los posibles impactos en la comunidad. Dada la creciente población y las presiones inmobiliarias existentes en el centro de la ciudad, la Ciudad debería actualizar el plan maestro de Chinatown y Market East. En Filadelfia, Chinatown está experimentando el impacto del continuo crecimiento y los cambios debidos a la pandemia de COVID-19. Independientemente del estadio, sería beneficioso actualizar el plan.

Proceso de planificación

Cada proyecto de estadio de referencia se sometió a los procesos de revisión ambiental exigidos por la normativa estatal y local. El proceso de la declaración de impacto ambiental (Environmental Impact Statement, EIS) ofrece un enfoque normalizado para analizar los impactos y establecer medidas paliativas durante el plazo de obra y posteriormente. Filadelfia está adoptando un enfoque más amplio para estudiar el impacto en la comunidad, que incluye la incorporación de entrevistas, grupos de debate y encuestas a las partes interesadas locales, ya que la Ciudad no cuenta con un proceso estándar de revisión ambiental.

ÁREAS ANALÍTICAS

Los siguientes resúmenes del impacto en la comunidad se organizan por áreas analíticas.



SOCIODEMOGRAFÍA

El Área de estudio ha experimentado un importante desarrollo residencial a precio de mercado que ha aumentado el volumen y la diversidad de la población residencial, al tiempo que ha reducido la asequibilidad. El Área de estudio está ocupada en un 68.5 % por inquilinos y, por tanto, es más vulnerable a las presiones de desplazamiento en comparación con el resto de la ciudad. Market East, un centro comercial histórico, ha incorporado el desarrollo residencial y se ha convertido en una zona de uso mixto. En Chinatown, si bien el vecindario sigue siendo un centro residencial clave para los inmigrantes asiáticos, ha habido un descenso

considerable de la población con dominio limitado del inglés (Limited English Proficient, LEP) que habla un idioma asiático o de las islas del Pacífico. Además, el aumento de los impuestos sobre la propiedad es una presión clave para el desplazamiento, y la adquisición de nuevas propiedades y la rotación de inquilinos a largo plazo están catalizando la reurbanización. No obstante, varios factores señalan la conservación de una sólida identidad cultural y económica, como la estabilidad de los propietarios asiáticos y locales y la presencia de una nueva generación de inmigrantes. Tanto si el Proyecto sigue adelante como si no, la Ciudad podría explorar el desarrollo de

viviendas asequibles adicionales y la conservación de las existentes para apoyar a los trabajadores y residentes de Chinatown susceptibles de ser desplazados en las condiciones de desarrollo imperantes.

Aunque el Proyecto no provocaría el desplazamiento directo de viviendas (es decir, no se demolerían viviendas para construir el Estadio propuesto), existe evidencia de un posible desplazamiento indirecto a través de la gentrificación y la pérdida de identidad cultural en Chinatown, que probablemente se vería acelerado por el Proyecto propuesto.



MERCADO LABORAL Y ENTORNO EMPRESARIAL

El mercado laboral del Área de estudio ha crecido de manera considerable, con un aumento del 75 % en el número de puestos de trabajo entre 2011 y 2021. Los subvecindarios del Área de estudio tienen perfiles laborales y de entorno empresarial distintivos. Market East alberga grandes empresas de hotelería, atención médica, gastronomía, entretenimiento y comercio minorista. Los grandes empleadores institucionales, como Jefferson Health y el Centro de Convenciones, han ampliado considerablemente sus huellas. Al mismo tiempo, el corredor de Market Street sigue infradesarrollado, y la transformación del panorama comercial y administrativo ha inyectado incertidumbre en el entorno empresarial. Por el contrario, Chinatown tiene una concentración de pequeñas empresas de propiedad asiática, que ofrecen oportunidades particulares de trabajo y emprendimiento para los inmigrantes LEP. Si bien hay signos de erosión de la viabilidad empresarial y amenazas a la autenticidad cultural, las pequeñas empresas de Chinatown han mostrado un fuerte crecimiento y adaptabilidad.

Según el análisis de todos los datos, las grandes empresas o corporaciones pueden experimentar un beneficio positivo indirecto gracias al Estadio si se resuelven los problemas de transporte y seguridad. Las pequeñas empresas corren un mayor riesgo de sufrir un impacto negativo y un desplazamiento indirecto. En particular, Chinatown y las empresas tradicionales que dependen de flujos regulares de clientes pueden correr un riesgo especial de desplazamiento indirecto. Un análisis de los beneficios netos para las pequeñas empresas de Chinatown reveló que una de cada cinco (19.7 %) obtendrá un beneficio económico neto positivo del Estadio, mientras que la mitad (50.2 %) experimentará un beneficio económico neto negativo y el 30.1 % obtendrá resultados diversos. Los beneficios para todas las partes interesadas dependerían de la gestión del tráfico peatonal.

Debido a la naturaleza de los cambios que se están produciendo en la demografía de los clientes y en los sectores empresariales de Chinatown, se prevé cierto nivel de desplazamiento de trabajadores. Además, la mayoría de los propietarios de pequeñas empresas de Chinatown son vulnerables a los aumentos de alquiler, ya que solo una cuarta parte (24.4 %) de estos son dueños de las propiedades en las que están ubicadas.

Dada la tupida red cultural y social de Chinatown y la incompatibilidad de muchos comercios importantes con el Estadio, el impacto del Proyecto puede interferir negativamente con los objetivos de Chinatown (página 8). En otras palabras, debido al impacto sobre los mercados laborales y las pequeñas empresas, la identidad central de Chinatown podría disminuir de manera considerable o perderse.



PATRIMONIO CULTURAL Y SERVICIOS COMUNITARIOS

El Área de estudio cuenta con un rico conjunto de patrimonio cultural e histórico que prospera, se expande y diversifica. Chinatown y Reading Terminal Market son únicos por su concentración de bienes del patrimonio cultural inmaterial (en contraposición a un sitio o un objeto físico) en un paisaje urbano histórico. Los bienes del patrimonio cultural inmaterial no están bien documentados y carecen de vías políticas para su reconocimiento o protección oficiales. Aunque el Proyecto no provocaría el desplazamiento directo de patrimonios culturales, según los grupos de debate, las entrevistas y las encuestas, existe

la posibilidad de que afecte las instituciones de referencia y los eventos culturales que apoyan el patrimonio cultural inmaterial del vecindario.

Además, el Área de estudio y en particular Chinatown albergan una concentración de servicios para la ciudad y la región, incluyendo importantes servicios de atención médica, educativos y sociales para poblaciones vulnerables, como grupos de personas LEP, asiáticos, inmigrantes, de bajos ingresos, jóvenes, adultos mayores, personas sin hogar y poblaciones sin seguro o con seguro insuficiente. El Proyecto propuesto no afectará directamente

ninguna instalación física comunitaria ni al acceso a esta. Sin embargo, dado que las horas previas a los eventos coinciden con el horario de viaje principal y con el horario de atención al público de algunos servicios comunitarios, los impactos de transporte, tráfico y aparcamiento pueden derivar en posibles impactos indirectos, particularmente porque muchos usuarios también dependen del automóvil. Como resultado, existe un posible impacto en el acceso a los servicios médicos, educativos y sociales clave para ciertas poblaciones vulnerables.



SEGURIDAD Y ENTORNO PEATONAL

Los datos sobre delincuencia y las percepciones de las partes interesadas reflejadas en las encuestas de datos de métodos mixtos muestran narrativas contradictorias. Aunque los informes sobre incidentes delictivos tienden a la baja en la ciudad y en el Área de estudio, los datos de los grupos de debate indican un aumento de la percepción y la concientización sobre la delincuencia. Las tendencias pandémicas en torno a

la violencia antiasiática y la sensación de anarquía en el ámbito público influyen en las respuestas de las partes interesadas. Los problemas del entorno peatonal, la percepción de una mayor vulnerabilidad por parte de determinados subgrupos y el aumento de la cantidad de personas sin hogar agravan los problemas de seguridad. Los subgrupos vulnerables, que son parte integrante de la identidad y los objetivos del Área de estudio,

expresaron más preocupaciones por la seguridad durante las horas pico de los eventos, mientras que otras partes interesadas señalaron los beneficios de estas mismas condiciones. Debido a las diferencias significativas en la capacidad de aceras y pasos peatonales en Market East y Chinatown, los impactos del Proyecto en la congestión peatonal probablemente variarían según el vecindario.



TRANSPORTE, TRÁFICO Y APARCAMIENTO

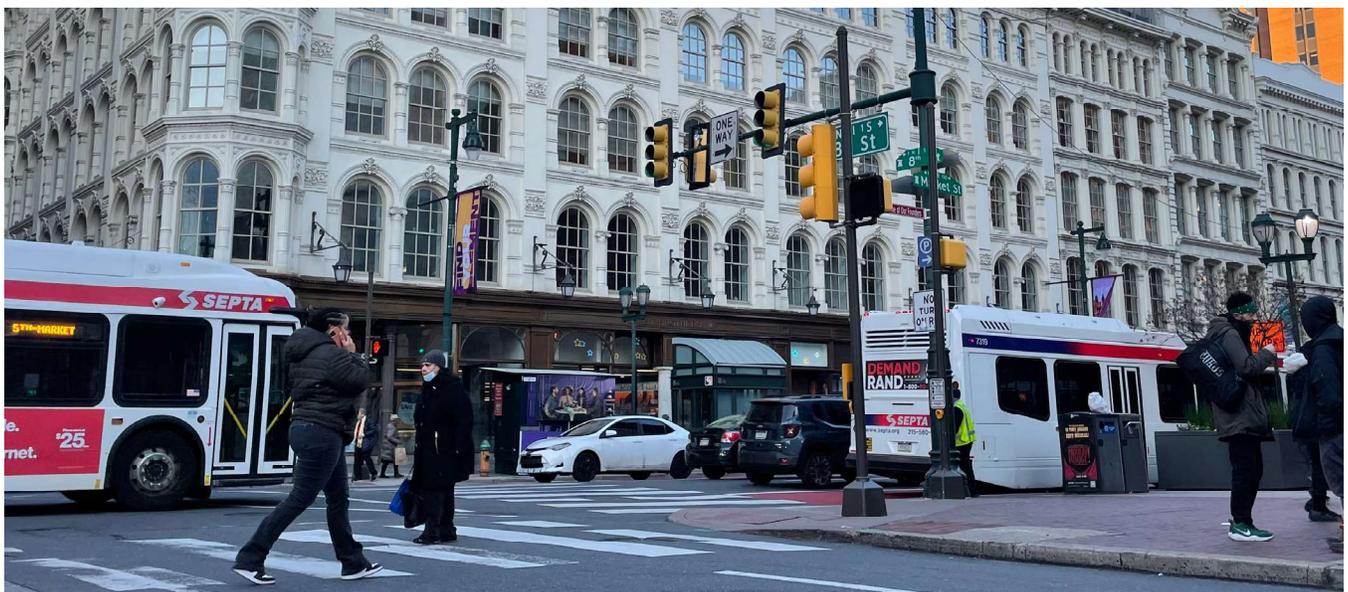
El Área de estudio es un centro de transporte local y regional con un acceso único al transporte público y a las carreteras. Aun así, el tráfico ha aumentado en el Área de estudio debido, en parte, a las preocupaciones de salud y seguridad sobre el transporte público que surgieron durante la pandemia de COVID-19 y en respuesta al crecimiento de las poblaciones residenciales y la actividad empresarial. Aunque la versión preliminar del TIS aún está siendo objeto de análisis adicionales, una serie de factores podrían aumentar el potencial de impactos adversos sobre el tráfico derivados del Proyecto, entre los que se incluyen los siguientes:

Proximidad del Estadio al Área de estudio

- Ubicación de las principales rutas de autobús en toda el Área de estudio, especialmente en Market Street
- Conflictos entre los eventos del estadio y los principales horarios de traslado de la comunidad (autodeclarados mediante una encuesta a las partes interesadas de Chinatown)
- Ubicación de Chinatown como vía de acceso a las principales autopistas
- Desarrollo continuo de parqueos

Debido a estos factores, deben evitarse los cierres temporales y permanentes innecesarios de carreteras.

Chinatown depende particularmente del automóvil, y es probable que los conflictos entre las horas pico de los eventos y los horarios de traslado de los actuales ocupantes, trabajadores y consumidores amplifiquen los impactos. Dos factores existentes aumentan la necesidad de abordar las condiciones del tráfico en Chinatown. En primer lugar, la comunidad compite con otros centros urbanos que tienen menos tráfico y más lugares de aparcamiento. En segundo lugar, la congestión ya ha empeorado.



Intersección de 8th Street y Market Street en Market East, en dirección norte hacia el edificio Lit Brothers.
Fuente: Sojourner Consulting



CONSTRUCCIÓN

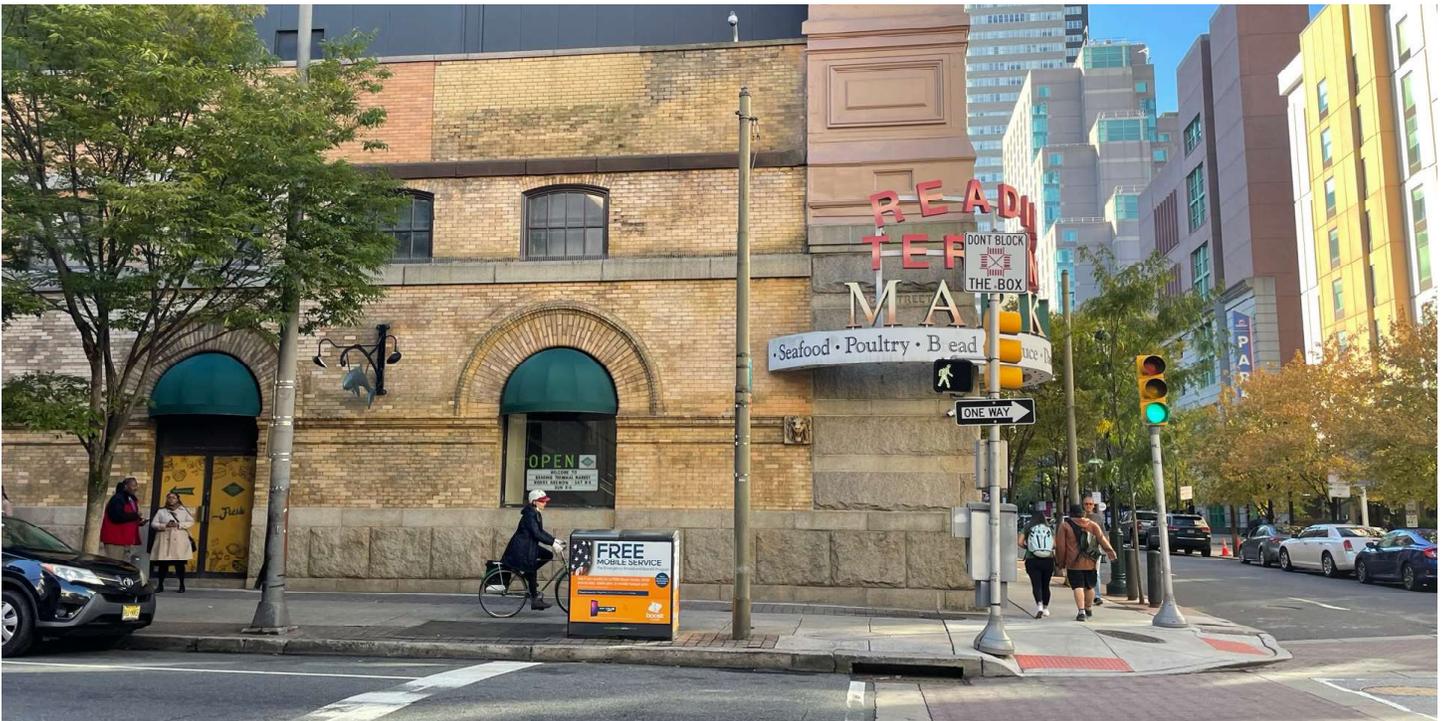
Durante el plazo de construcción, pueden producirse impactos en el Área de estudio sobre el tráfico, la calidad del aire, el ruido y la salud pública. Se realizó un análisis cualitativo de la construcción basado en casos prácticos pertinentes y en los resultados de análisis de proyectos similares, ya que en ese momento no se disponía de estimaciones específicas de trabajadores y camiones para el plazo de construcción. Las tareas de construcción del desarrollo propuesto podrían afectar varios elementos del sistema de transporte circundante, como el tráfico, el aparcamiento, el transporte público, los peatones y ciclistas, y la seguridad multimodal.

Las tareas de demolición, excavación y cimentación son las más intensas en cuanto a emisiones atmosféricas contaminantes y ruido. Se prevé que estas se lleven a cabo durante un periodo aproximado de 20 meses. Ninguna parte de los receptores sensibles del Área de estudio (por ejemplo, residencias, escuelas, hospitales, espacios abiertos/ parques públicos) estaría sujeta a todos los efectos de los impactos de la construcción durante todo el plazo de construcción. Las tareas relacionadas con la superestructura, el cerramiento y el acondicionamiento interior producirían menos emisiones atmosféricas, ya que requerirían menos equipos diésel pesados

y no implicarían actividades de remoción del suelo que generen emisiones de polvo. El aumento de los niveles de ruido durante la construcción suele ser el resultado del funcionamiento de las herramientas de construcción en la obra y del movimiento de vehículos relacionados con la construcción (es decir, traslado de trabajadores y de materiales y equipos) en las carreteras de entrada y salida de la obra. El mayor potencial de exposición a cualquier material peligroso se produciría durante la construcción, que requeriría modificar el subsuelo, principalmente para construir los cimientos del edificio propuesto.

Otros análisis recomendados en la construcción

- Es necesario realizar estudios adicionales para cuantificar los posibles impactos sobre el transporte/tráfico, la calidad del aire, el ruido y la salud pública, así como para definir medidas que los atenúen.
- Se recomienda llevar a cabo análisis más profundos para comprender los impactos durante el plazo de construcción sobre los grupos que se identificaron como de mayor susceptibilidad potencial, incluyendo las microempresas (menos de 10 empleados) con pequeñas reservas de efectivo, las familias con niños, los adultos mayores, las personas con problemas de salud existentes y los servicios de la salud en el vecindario, tales como consultorios médicos, clínicas y centros de atención de urgencia.



Vista del Reading Terminal Market en la esquina de 12th Street y Arch Street. Fuente: Sojourner Consulting

DINÁMICA DEL SISTEMA Y PUNTOS DE INFLEXIÓN

Dado que Chinatown es un sistema singular e interconectado, los impactos significativos sobre las pequeñas empresas o la capacidad de transporte podrían afectar a toda la comunidad. Estos impactos pueden desencadenar una cascada de efectos indirectos en todo el sistema, lo que podría dar lugar a la pérdida de la identidad central de Chinatown.

Un componente importante del mercado de bienes inmuebles de Chinatown se basa en el idioma y la cultura. Los propietarios perciben que el valor actual del mercado se basa principalmente en la identidad cultural de ese mercado. Una amenaza existencial a esa identidad

podría provocar un desplazamiento significativo de las intrincadas redes de partes interesadas que dependen del mercado basado en la cultura.

En los grupos de debate con líderes comunitarios de otros vecindarios históricos asiático-estadounidenses y de las islas del Pacífico (Asian American and Pacific Islander, AAPI), los participantes describieron similitudes en los procesos de gentrificación de sus comunidades, marcados por cambios en el valor de las propiedades, una disminución del valor percibido de los inquilinos culturales para los propietarios y un declive de la identidad cultural general del vecindario.

Chinatown se inscribe en un contexto social y de inmigración más amplio. Debido a las nuevas oleadas de inmigración y a que algunos asiáticos siguen sintiéndose alienados, el vecindario conserva su importancia para una nueva generación. Como resultado, Chinatown ofrece un valor singular que es posible gracias a su historia, entorno urbano, patrimonio cultural y propiedad comunitaria.

Conclusión

El impacto del proyecto en Chinatown es evidente. Si el Estadio no se construye, el vecindario se enfrentará a problemas de gentrificación a medida que la propiedad se renueve y el aumento del valor de los bienes inmuebles presione a los propietarios para que vendan. El Proyecto puede agravar las vulnerabilidades existentes, sobre todo en los ámbitos del transporte y las pequeñas empresas, y provocar desplazamientos indirectos. El impacto en Market East no es concluyente. Si el Estadio no se construye, el área se enfrentará a importantes retos en materia de seguridad, entorno peatonal y un entorno empresarial débil, que exigen un esfuerzo global para abordar el nuevo panorama. No obstante, el Proyecto no abordará necesariamente estos retos. El impacto sobre la seguridad y el entorno peatonal dependerá del diseño, el programa comercial y la medida en que el Proyecto sirva de catalizador del desarrollo.



Vista del corredor de Market Street, en dirección oeste. A la distancia, se observa el edificio de la sede de Jefferson. Fuente: Sojourner Consulting



Fotografía: Vista del puente peatonal sobre Vine Street Expressway en la intersección de 10th Street y Vine Street, en dirección sur. A la derecha se observa la 10th Street Plaza. Fuente: Sojourner Consulting

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO



Contexto

76 DevCo, una sociedad de desarrollo vinculada a los Philadelphia 76ers (76ers o Sixers, también denominados el Patrocinador del Proyecto) o sus filiales, ha propuesto la construcción de un nuevo estadio financiado con fondos privados (el Proyecto o Estadio) en Market Street, en el centro de la ciudad, Filadelfia. La Ciudad de Filadelfia (en adelante, la Ciudad), dirigida por el Departamento de Planificación y Desarrollo, contrató a consultores expertos para comprender y evaluar el impacto del Estadio propuesto en la comunidad circundante, la economía, el espacio público y el tráfico y el transporte de la zona. La Philadelphia Industrial Development Corporation (PIDC) gestionó la convocatoria de propuestas (request for proposals,

RFP) para seleccionar a los consultores encargados de realizar los análisis. El Departamento de Planificación y Desarrollo y la PIDC también colaboraron con la comunidad local del Estadio para garantizar que sus aportes se incorporaran al alcance del trabajo y a los enfoques adoptados por los consultores.

Una de las RFP solicitaba un análisis del impacto en la comunidad del 76ers Arena en el histórico Chinatown de Filadelfia y en Market East/Washington Square West. La Ciudad contrató a BJH Advisors, una empresa nacional de planificación y asesoramiento sobre bienes inmuebles, junto con sus subconsultores Sojourner Consulting, apoyados por Urban Partners, la Dra. Susannah Laramée

Kidd y Creative Development Partners, y AKRF, para llevar a cabo este análisis y preparar un informe de acompañamiento, representado por este documento.

Como diligencia debida adicional, la Ciudad definió otras tres áreas de estudio: un estudio de impacto económico, una revisión y análisis continuos del impacto del Estadio en el tráfico, y una revisión iterativa del diseño arquitectónico y urbanístico del Estadio.



Entrada a la estación de la SEPTA en 11th Street, línea Market-Frankford en el corredor de Market Street, en dirección oeste. Fuente: Ciudad de Filadelfia

Descripción del Proyecto

76DevCo y/o sus filiales proponen desarrollar una combinación de usos centrada en un estadio de baloncesto en un recinto delimitado por Market Street, 11th Street, 10th Street y Cuthbert Street, incluido el derecho de paso de Filbert Street. El recinto linda con el histórico vecindario de Chinatown de Filadelfia y el Centro de Convenciones de Pensilvania; sobre la estación Jefferson, una estación de ferrocarril regional de la Autoridad de Transporte del Sureste de Pensilvania (SEPTA); y se conecta con PATCO a través de partes del Fashion District Mall que se conservarán. Las aprobaciones son discrecionales y, como tales, la Ciudad ha solicitado una evaluación del impacto en la comunidad a través de la Philadelphia Industrial Development Corporation para determinar los posibles efectos que pueden provocar los cambios en el área.

Proyecto propuesto

El Proyecto propuesto se emplazaría en un terreno de aproximadamente 4.25 acres (véase la figura 1: Recinto propuesto para el estadio), ocupado actualmente por el tercio occidental del Fashion District Mall, la antigua terminal de autobuses Greyhound y la manzana 1000 de Filbert Street, que formarían parte de la huella del estadio. El Proyecto propuesto se centraría en un nuevo estadio de baloncesto y eventos con capacidad

para 18,500 espectadores, que sería la nueva sede del equipo de la Asociación Nacional de Baloncesto (National Basketball Association, NBA) Philadelphia 76ers (76ers o Sixers). El Proyecto propuesto, denominado "76 Place" por el Patrocinador, introduciría un nuevo desarrollo concentrado por encima de la estación Jefferson de la SEPTA, una de las estaciones ferroviarias regionales más concurridas de Filadelfia, que tiene conexiones con

la línea de alta velocidad PATCO y la línea de metro Market-Frankford (Market-Frankford Line, MFL). Al este, se conservaría el actual centro comercial Fashion District Mall con modificaciones y seguiría siendo explotado por Macerich Group en colaboración con el Patrocinador para albergar una gran variedad de ofertas comerciales y de entretenimiento.



Representación del Estadio propuesto. Fuente: Philadelphia 76ers

Eje del Estadio

Se prevé que el Estadio tenga 170 pies de altura, con un piso elevado por encima de la estación Jefferson y un piso por encima del nivel de la calle para permitir los flujos peatonales de apoyo a la estación y los espacios comerciales que dan a la calle. Se prevé que la superficie total del estadio sea de 185,558 pies cuadrados o aproximadamente 4.2 acres. El aforo total sería de aproximadamente 18,500 plazas. Los requisitos de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA), el equipo de producción, la línea de visión, el funcionamiento y el montaje limitarían la asistencia a los eventos no relacionados con el baloncesto en casi todos los casos a mucho menos de 18,500 personas, o el 100 % del número máximo de asientos fijos.

Los 76ers se trasladarían del Wells Fargo Center, situado en el South Philadelphia Sports Complex, que el equipo alquila a Comcast Spectacor hasta 2031. Los 76ers quieren ser propietarios de sus instalaciones en Filadelfia y gestionarlas. En 2020, el Patrocinador presentó una oferta para construir un nuevo estadio de los 76ers en una parcela del paseo marítimo del río Delaware, pero esta no tuvo éxito con la Delaware River Waterfront Corporation.

Proyecto de uso mixto: 76DevCo, que se encuentra en una fase de diseño preconceptual de los elementos del proyecto, propone un programa de uso mixto que permitiría cierta flexibilidad para los requisitos de diseño aún desconocidos. Los principales elementos del programa se presentan anteriormente, en el apartado Supuestos del proyecto.

El concepto principal del diseño gira en torno a una planta baja permeable con varias pasarelas peatonales que atraviesan de este a oeste y de norte a sur bajo una cancha de baloncesto elevada, situada un piso por encima del nivel del suelo. La planta baja también alberga locales comerciales a disposición del público fuera del horario de eventos y señalización de la oferta de entretenimiento.

SUPUESTOS DEL PROYECTO

ESTADIO

1,126,000
pies cuadrados
~18,500 plazas

*A partir del nivel 2
incluye carga y logística*

RESIDENCIAL

465,000
pies cuadrados
395 unidades

*20 % de viviendas asequibles
(sin detalles sobre el AMI ni el nivel de asequibilidad)*

APARCAMIENTO RESIDENCIAL

120 espacios de
aparcamiento

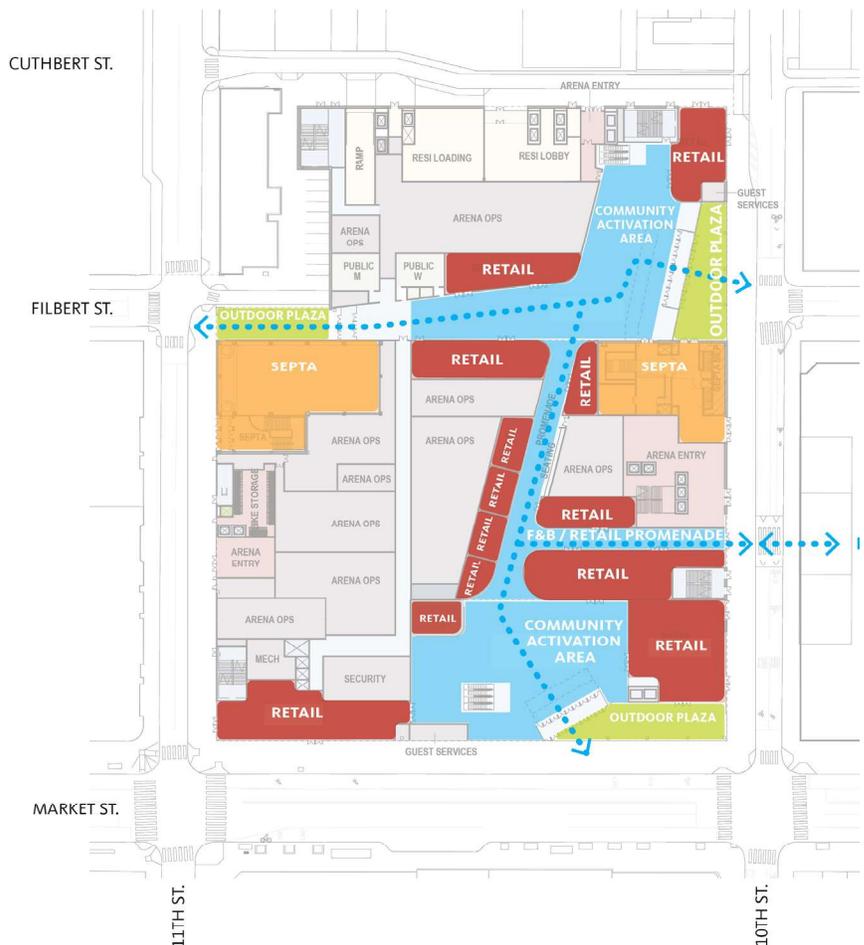
Subterráneo

TIENDAS MINORISTAS

HASTA 25,000
pies cuadrados
ESPACIOS PÚBLICOS

*Paso de Filbert Street y acceso Market-Filbert en horarios en los que no hay eventos.
Plazas peatonales cubiertas en las entradas del Estadio*

Figura 2: Estadio propuesto, plano a nivel de calle (sin eventos)



Fuente: 76 Place Market East

El diseño del Estadio incluye plazas de aparcamiento para jugadores, entrenadores y personal del equipo, de acuerdo con la normativa de la NBA (subterráneas, a las que se puede acceder por la entrada del muelle de carga existente en la manzana 800 de Arch Street), así como 120 espacios subterráneos para el edificio de viviendas, a los que se accede por una rampa en Cuthbert Street, entre 10th Street y 11th Street.

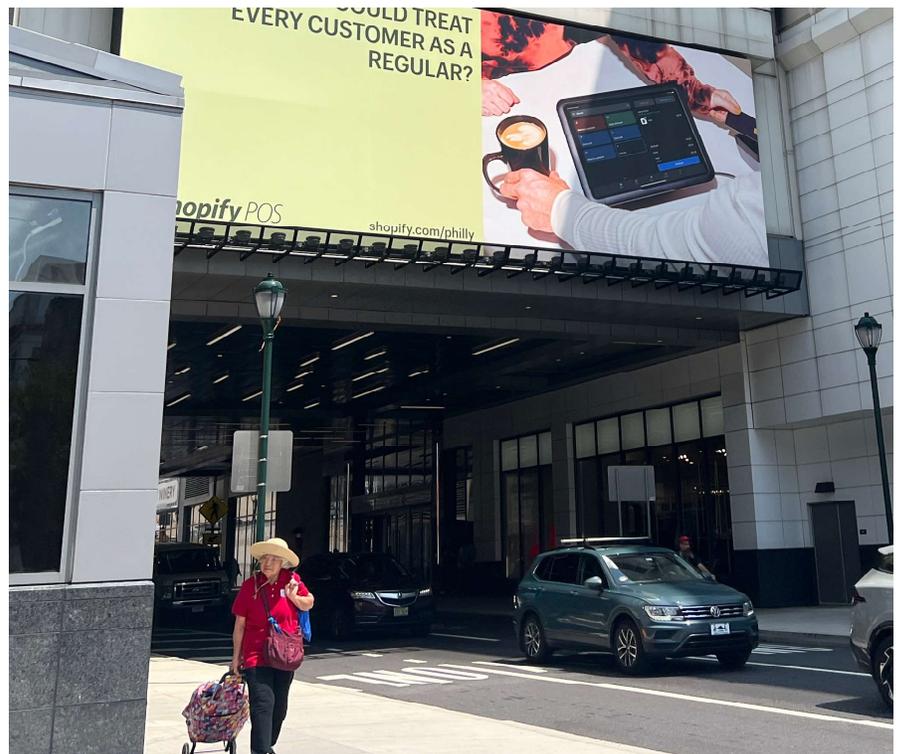
Estructura de la operación:

76DevCo prevé adquirir las parcelas necesarias para el desarrollo del Estadio, incluida la antigua terminal de autobuses Greyhound, situada en 1001-1025 Filbert Street, y los terrenos del Fashion District Mall, propiedad del grupo Macerich. Las últimas mejoras realizadas en el centro comercial en 2019 se financiaron, en parte, a través de la financiación del incremento de impuestos por un valor de \$55 millones capitalizados por filiales de los actuales propietarios del centro comercial. El Proyecto propuesto requeriría la demolición de la parte occidental del centro comercial y del edificio de la terminal de autobuses Greyhound, así como la coordinación con la SEPTA en relación con el acceso a la estación Jefferson durante la construcción del proyecto propuesto. Si se aprueba, la demolición de las mejoras existentes comenzaría en 2026, la construcción en 2027 y la finalización prevista sería en 2031 para el inicio de la temporada de la NBA. El componente residencial se construiría simultáneamente y abriría al mismo tiempo que el Estadio. Para permitir la construcción del Estadio, 76DevCo adquiriría las propiedades descritas anteriormente y cedería a la Ciudad el terreno sobre el que se asienta el Estadio a través de la Autoridad para el Desarrollo Industrial de Filadelfia (PAID), y la Ciudad, a su vez, lo arrendaría a 76DevCo a través de la PAID para desarrollarlo y explotarlo para los partidos locales de los 76ers y otros eventos. El contrato de arrendamiento entre 76DevCo y la PAID contendría compromisos de partidos locales, revisión del diseño y otras normas y requisitos de funcionamiento, incluido un acuerdo de beneficios para la comunidad.

Si no se autoriza la construcción del Estadio

En caso de que la Ciudad no apruebe las ordenanzas necesarias para que el proyecto siga adelante, la parcela de la estación de autobuses Greyhound podría destinarse a usos residenciales u otros fines comerciales, como un hotel u oficinas, con la zonificación CMX-5 existente, que permite una proporción de superficie construida (Floor Area Ratio, FAR) de 1600 y sin límite de altura, sin necesidad de solicitar una modificación de la zonificación. La Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia ha presentado la posibilidad de que no se autorice la construcción del Estadio, con los metros cuadrados y otros parámetros que se indican a continuación:

- **Residencial: 427,000 pies cuadrados o 450 unidades**
- **Aparcamiento: 70,200 pies cuadrados en dos plantas: 140 espacios de aparcamiento**
- **Un podio de una planta de 39,000 pies cuadrados con 10,000 pies cuadrados de espacio comercial a lo largo de 10th Street, vestíbulos para hoteles y viviendas, un muelle de carga y descarga cubierto para uso hotelero**
- **Hotel: 108,000 pies cuadrados o 240 habitaciones**
- **Residencial: 427,500 pies cuadrados o 450 unidades**



Vista del paso subterráneo peatonal del Fashion District en la intersección de 10th Street y Market Street, en dirección norte. Fuente: Sojourner Consulting

Aprobación del Proyecto

Varias entidades estatales y municipales participan en el proceso para redactar la legislación y otros documentos contractuales necesarios para sacar adelante el proyecto, si así se decide. Estos organismos incluyen, entre otros, la Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia (Philadelphia City Planning Commission, PCPC), el Departamento de Calles de Filadelfia, el Departamento de Licencias e Inspecciones de Filadelfia (Department of Licenses and Inspections, L&I), PennDOT y la SEPTA. A continuación se presenta más información sobre los procesos de aprobación.

La decisión relativa a la aprobación del Estadio no está predeterminada. La Ciudad utilizará la información de este documento, así como la información de otras actividades de diligencia debida, para apoyar la toma de decisiones relacionadas con los procesos de aprobación del Proyecto.



Centro de Convenciones de PA en la intersección de 12th Street y Arch Street, en dirección norte.
Fuente: Ciudad de Filadelfia

Ordenanzas locales

El Municipio es responsable de tomar la decisión de presentar y aprobar/denegar varias ordenanzas locales o proyectos de ley relacionados con el Proyecto para su adopción legislativa. Los proyectos de ley necesarios en el proceso de aprobación son, entre otros, los siguientes:

Zonificación: hasta dos ordenanzas

- Una superposición para exigir un plan maestro, permitir el uso del Estadio y aplicar requisitos específicos de aparcamiento.
- Modificación de la normativa en materia de señalización aplicable al recinto del estadio, incluidos, entre otros, el artículo 14-906 de la normativa sobre señalización de Market Street East y el artículo 14-502(7)(m) de la normativa sobre señalización de la zona comercial de Market Street East, Norte.

Calles: hasta tres ordenanzas

- Impacto en Filbert Street.
- Invasiones para permitir la colocación de postes en el derecho de paso público (necesarios para la protección contra choques).
- Diversas invasiones para permitir el acceso a las estructuras de aparcamiento existentes y la expansión vertical del puente existente del Fashion District sobre 10th Street.

Finanzas: hasta dos ordenanzas

- Ampliar el distrito de financiación por incremento de impuestos (Tax Increment Financing, TIF) a las partes restantes del centro comercial.
- Ampliar el distrito de mejora vecinal (Neighborhood Improvement District, NID) a las partes restantes del centro comercial.

Bienes inmuebles: hasta cuatro acciones

- Aceptar la propiedad de la Autoridad para el Desarrollo Industrial de Filadelfia (PAID) y arrendar toda la propiedad relacionada con el Estadio a la PAID, y además autorizarla a celebrar un subarrendamiento y un acuerdo de desarrollo con los 76ers.
- Transferir los derechos aéreos sobre el puente de 10th Street (complemento de la Ordenanza de Calles).
- Aceptar el espacio adicional para la estación Jefferson de la SEPTA proporcionado por los Sixers.

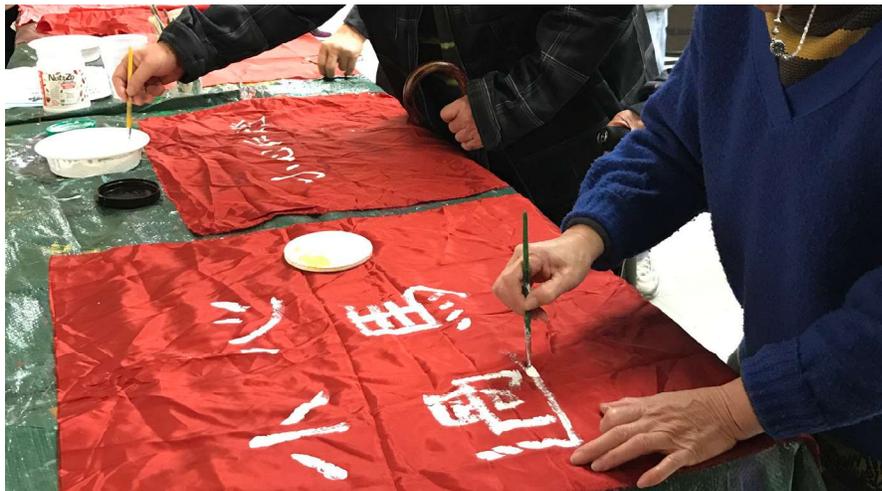
II. ENFOQUE



Enfoque

Para identificar y evaluar los impactos del Proyecto propuesto en la comunidad, el Equipo consultor emprendió los pasos que se destacan a continuación.

Este informe no analiza posibles formas de mitigar los impactos negativos ni formula recomendaciones sobre cómo estructurar un acuerdo de beneficios comunitarios en caso de que se apruebe el Estadio.



Taller de arte en el On Lok Senior Center de Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

Definición del Área de estudio

El Equipo consultor, junto con la Ciudad, definió el Área de estudio o los límites de los vecindarios que pueden resultar afectados a efectos analíticos (el Área de estudio). En el marco de esta tarea, también hemos tomado nota de los activos físicos clave y del contexto de planificación de la comunidad.

Recopilación de datos e información de la comunidad

El Equipo consultor utilizó diversas fuentes y métodos para recopilar datos sobre el Área de estudio, incluyendo investigación documental, grupos de debate, entrevistas y encuestas.

Marco sistémico

El Equipo consultor analizó las condiciones existentes y las tendencias recientes, así como la evidencia del impacto del Proyecto en Chinatown utilizando un enfoque "sistémico" para comprender la dinámica de Market East/Washington Square West. En ambos casos, las entrevistas, los grupos de debate y la investigación de proyectos de referencia como casos prácticos permitieron determinar el posible impacto del Estadio propuesto.



En Chinatown, 10th Street Plaza se ubica en la parte superior del puente peatonal sobre Vine Street Expressway, en la intersección de 10th Street y Vine Street. Fuente: BJH Advisors

Área de estudio

El Área de estudio está formada por los sectores censales 376, 2 y 5. Se trata de una zona de unos 374 acres delimitada por Green Street al norte, N 6th Street al este, Chestnut Street al sur y N Broad Street al oeste. El Área de estudio representa dos áreas distintas: Chinatown North/Callowhill y Chinatown Core (Chinatown), y Market East.

Además, el Equipo consultor llevó a cabo la recopilación de datos mediante dos grupos de debate y una entrevista en Washington Square West, un límite ampliado directamente al sur del Área de estudio. Los resultados se mencionan en la parte del informe dedicada al análisis de impacto.



Fashion District. Fuente: Ciudad de Filadelfia

Figura 3: Mapa de los límites del Área de estudio



Chinatown y Chinatown North/Callowhill



Restaurante Far East, Chinatown de Filadelfia, situado en 9th Street y Race Street. Fuente: Philadelphia Chinatown Development Corporation

El Chinatown de Filadelfia, situado en el centro de la ciudad, es uno de los más antiguos de Estados Unidos. La primera lavandería china abrió sus puertas en 1870 en 913 de Race Street.

Historia de Chinatown

Según el plano vecinal de 1975 de Chinatown, esta sección de la ciudad formaba parte de lo que se conocía como Tenderloin District, o barrio rojo. Albergaba bares, salas de juego y lugares de prostitución que convivían con locales de entretenimiento como los teatros de vodevil.

A partir del siglo XIX, en todo el país, los inmigrantes chinos realizaron trabajos mal pagados en industrias como la agricultura y los ferrocarriles transcontinentales. Como los residentes no asiáticos empezaron a verlos como competencia laboral, los inmigrantes de origen chino fueron víctimas de xenofobia y racismo. Este sentimiento se expresó a través de la aprobación de varias políticas federales hacia finales del siglo XIX y principios del XX que limitaban sistemáticamente los derechos y la circulación de los

estadounidenses de origen chino y asiático por todo Estados Unidos. Entre las políticas federales, se incluían las siguientes:

- Tratado de **Burlingame de 1868**, que negaba el derecho de naturalización
- Ley **Page (Page Act) de 1875**, que formalizó la exclusión de las mujeres chinas, excepto las esposas de comerciantes
- Ley de **Exclusión China (Chinese Exclusion Act) de 1882**, la primera política para restringir la inmigración por raza, destinada a expulsar a los trabajadores chinos
- Ley de Inmigración **(Immigration Act) de 1924**, que estableció cuotas de origen nacional para la inmigración que restringieron aún más la inmigración china y asiática.

Estas políticas de exclusión contribuyeron a la formación de barrios chinos en todo Estados Unidos. Los primeros barrios chinos se consideraban “sociedades de solteros”, porque sus residentes eran predominantemente hombres chinos, solteros o separados de sus familias que permanecían en China. A las mujeres chinas no se les permitía emigrar a Estados Unidos durante esa época, y los inmigrantes chinos eran aceptados sobre todo por su aporte de mano de obra mal pagada. En concreto, los barrios chinos se asociaban con el juego, las pandillas, el vicio y las enfermedades, lo que contribuía aún más a la segregación y el aislamiento de los estadounidenses de origen chino. La opinión pública, los medios de comunicación y los políticos trataban a los barrios chinos como tugurios, los cuales no solían recibir servicios de la Ciudad ni de las principales instituciones. A pesar de las percepciones negativas y la desinversión formal de los barrios chinos, también fueron espacios protectores para la comunidad chino-estadounidense

que proporcionó recursos y entabló relaciones sociales. Los barrios chinos no solo eran lugares donde vivían los primeros inmigrantes chinos, sino también espacios donde los chinos creaban una economía local, abriendo negocios para servir a su propia comunidad y a los turistas. También se crearon organizaciones étnicas para que los estadounidenses de origen chino siguieran construyendo un sentido de comunidad, como la Chinese Benevolent Association y numerosas asociaciones basadas en la ascendencia regional y el apellido compartidos. Estas asociaciones siguen existiendo en el Chinatown de Filadelfia.

Los cambios políticos contribuyeron a la persistencia y el crecimiento de los barrios chinos urbanos, incluido el de Filadelfia. Las políticas restrictivas de inmigración fueron sustituidas poco a poco por políticas que fomentaban la inmigración china y asiática tras la Segunda Guerra Mundial. La Ley de Exclusión China (Chinese Exclusion Act) fue derogada en 1943. Las políticas de

inmigración también favorecieron la reunificación familiar, como las Leyes de Novias de Guerra (War Brides Acts) de 1945 y 1946, y sobre todo la Ley Hart-Celler de 1965 (Ley de Inmigración y Nacionalidad, Immigration and Nationality Act), que sustituyó la cuota de orígenes nacionales y creó en su lugar cuotas hemisféricas. Esta ley, en particular, dio lugar a un aumento de la inmigración china y asiática a Estados Unidos. Más estadounidenses de origen asiático contribuyeron al crecimiento de la población asiático-estadounidense en décadas posteriores. Estas políticas también hicieron que los barrios chinos pasaran de ser “sociedades de solteros” a vecindarios predominantemente familiares de inmigrantes. La Ley de Vivienda Justa (Fair Housing Act) de 1968 consideró ilegal la segregación residencial, lo que propició el aumento de la presencia de estadounidenses de origen chino y asiático en zonas suburbanas y otras puertas de entrada de inmigrantes no tradicionales.



Holy Redeemer Church & School antes de la construcción de la autopista Vine Street Expressway
Fuente: Philadelphia Chinatown Development Corporation

Renovación urbana y resiliencia comunitaria

Las sucesivas oleadas de renovación urbana, respaldadas por el gobierno federal, afectaron el Chinatown de Filadelfia desde la década de 1960 hasta la de 1990. El término “renovación urbana” se refiere al proceso de confiscación de propiedades privadas para su reurbanización. Esta política ignoró con frecuencia las necesidades de las comunidades existentes, lo que provocó el desplazamiento generalizado de residentes de bajos ingresos y pertenecientes a minorías, el cierre de comercios y la destrucción de propiedades históricas, causando desplazamientos y barreras al crecimiento y la conexión.

Vine Street Expressway, terminada en 1991, arrasó amplias zonas de Chinatown para construir una conexión transversal. La propuesta catalizó la primera respuesta organizada de la comunidad de Chinatown, que adquirió una capacidad significativa para responder al desarrollo propuesto e impulsar la planificación mediante sucesivas respuestas a los proyectos propuestos.

Estos grupos organizados fueron también las mismas entidades que desarrollaron importantes patrimonios del vecindario, como la escuela FACTS Charter School. La propuesta de Vine Street Expressway y estas iniciativas de defensa derivaron en la elaboración del primer plan vecinal de Chinatown en 1975. En este plan se reconocía la historia de las políticas excluyentes que derivaron en la creación de Chinatown y la continua importancia del vecindario para la ciudad y la comunidad china y asiático-estadounidense.

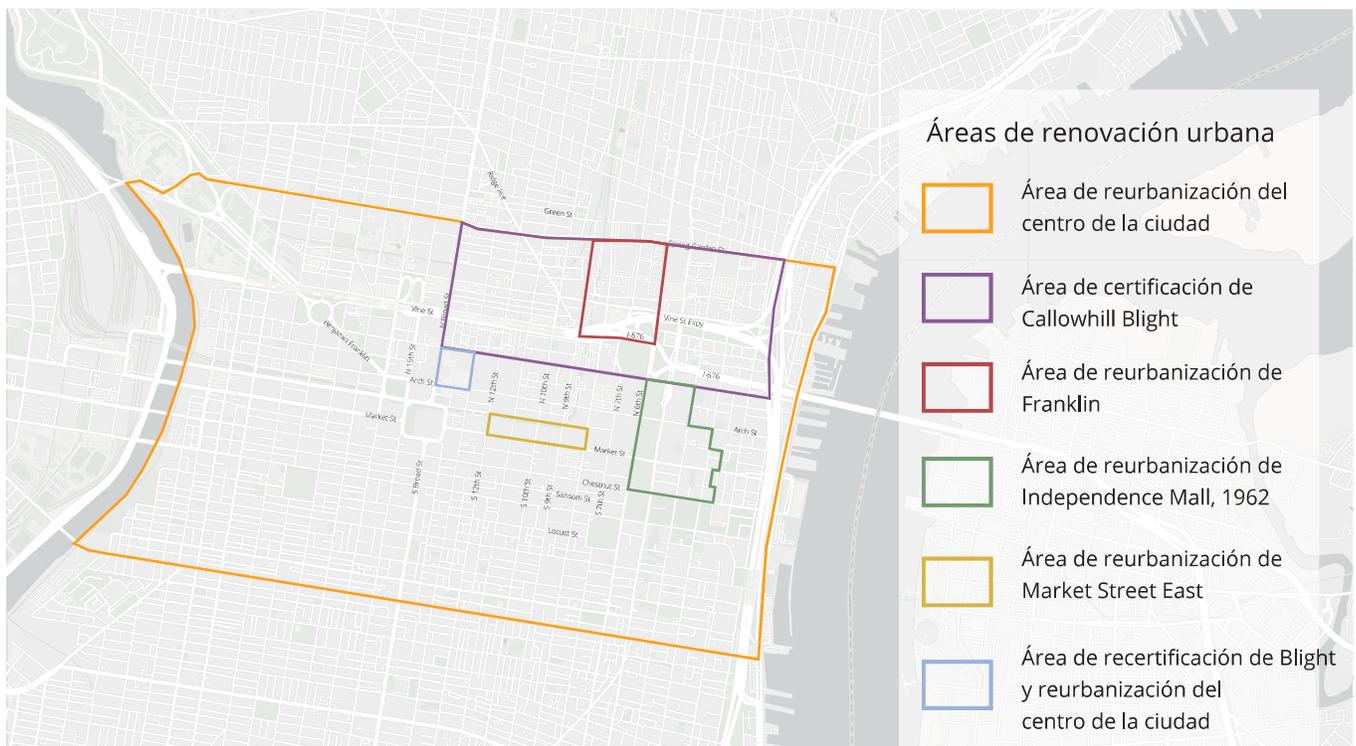
La construcción de la autopista incidió en gran medida en la zona norte de Chinatown en la década de 1970, donde arrasó “seis manzanas de viviendas unifamiliares, casas adosadas y pequeñas industrias, desplazando a más de 600 residentes”, según la encuesta de Vitiello y Blickenderfer sobre los impactos de la renovación urbana en 15 barrios chinos de Estados Unidos y Canadá. La construcción de la autopista también tuvo un impacto significativo en el entorno urbanístico del vecindario, en el acceso a los servicios comunitarios

y en su capacidad de expansión hacia el norte, como reconoció la Ciudad de Filadelfia en su solicitud para la subvención Reconnecting Communities del Departamento de Transporte.

A pesar de la visión establecida en el primer plan vecinal de 1975, Chinatown siguió sufriendo presiones de desplazamiento, especialmente a través de proyectos de desarrollo a gran escala. En 1993, abrió sus puertas el Centro de Convenciones de Pensilvania y desplazó 200 viviendas y comercios entre 11th Street, 13th Street, Arch Street y Race Street. El proyecto potenció el acceso al transporte y el tránsito y catalizó la reconversión de edificios históricos vacíos en hoteles. En 2011 concluyó un proyecto de ampliación que extendió el espacio hasta Broad Street.

En la década de 1990, Chinatown se vio cercado por grandes proyectos públicos e infraestructuras de transporte como Vine Street Expressway, el Centro de Convenciones, Gallery I y II (que se describen con más detalle en la historia de Market East) y una serie de proyectos en el

Figura 4: Áreas de renovación urbana



Fuente: Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia

lado este, incluido el antiguo edificio de la jefatura de policía, las infraestructuras de apoyo a los intercambiadores de la autopista I-95 y el acceso al puente Benjamin Franklin. Según la encuesta de Vitiello y Blickenderfer sobre los impactos de la renovación urbana en 15 barrios chinos de Estados Unidos y Canadá, “a finales del siglo XX [el Chinatown de Filadelfia] estaba completamente rodeado de proyectos que borrarán cerca del 40 % de sus terrenos y viviendas. Mucha gente se marchó, y algunos inmigrantes se establecieron en otras ciudades ante el incierto destino del enclave en la posguerra”. Vine Street, que dividía la zona en dos, impuso una

barrera al desarrollo, preservando el carácter industrial de Callowhill/ Chinatown North.

Físicamente, se conservó el núcleo histórico de uso mixto del vecindario, pero la renovación urbana creó un perímetro de grandes usos comerciales e industriales. A pesar de estas barreras en el entorno construido, Chinatown fue capaz de luchar con éxito y preservar su carácter esencial.

Actualidad

A partir de la década de 2000, el aumento del valor de las propiedades empezó a incidir en la asequibilidad de la comunidad de inquilinos de clase trabajadora. Al norte de Vine Street, la reurbanización de edificios industriales dio lugar al vecindario de Callowhill. Al mismo tiempo, Chinatown intentó expandirse hacia el norte y se construyeron viviendas e instituciones comunitarias en la misma zona, que más tarde se denominó “Chinatown North”. Tanto Chinatown Core como Chinatown North siguen creciendo y desarrollándose en paralelo.



Reunión municipal en la Holy Redeemer Church & School para debatir la propuesta de un centro de detención federal en 8th Street y Vine Street en 1992.

Fuente: Philadelphia Chinatown Development Corporation

Market East

Market East, delimitado aproximadamente por Filbert Street y Chestnut Street desde la Municipalidad hasta Independence Mall, ofrece fácil acceso por autopista y transporte público, patrimonio histórico, abundantes comercios, el distrito hotelero y del Centro de Convenciones, y el Reading Terminal Market.

Market Street fue históricamente el principal corredor comercial de Filadelfia y la conexión este-oeste más importante entre la municipalidad y el Independence Mall.

En el transcurso de los años, las actividades comerciales y minoristas de Market Street han sido muy diversas y han evolucionado con el paso del tiempo.

En 1859, se demolió High Street Market para instalar las líneas de tranvía del ferrocarril de Pensilvania. La empresa abrió las terminales del tranvía de Market Street en 8th Street y 11th Street. A finales de siglo, la calle era una arteria principal para tranvías, coches de caballos, peatones y otros medios de desplazamiento.

En el siglo XIX, las grandes tiendas por departamentos dominaban el corredor de Market Street. En 1876, el sastre John Wanamaker abrió su primera tienda por departamentos en la intersección de 13th Street y Market Street. Le siguieron Lit Brothers, en 7th Street y Market Street, Gimbel's, en 9th Street y Market Street, y Strawbridge and Clothier, en 8th Street y Market Street. Después de la Segunda Guerra Mundial, esta oferta disminuyó, ya que muchos residentes de clase media se trasladaron a las afueras, donde les siguieron comercios minoristas y otras empresas.

Como parte del plan de 1963 para el centro de la ciudad, se concibió Gallery Mall como un nuevo centro comercial para volver a atraer a los residentes de las afueras a la ciudad. Gallery Mall se planificó junto al centro neurálgico de tránsito de Market East y se desarrolló junto con un bloque de aparcamientos que ocupaba la parte sur de Chinatown. En el proceso de implementación del área de reurbanización de Market Street East, la Ciudad consolidó pequeñas parcelas de terreno en grandes parcelas que se extendían por manzanas enteras de la ciudad. Si bien Gallery Mall no logró su objetivo inicial de ser un destino para los compradores de las afueras, se convirtió en un exitoso destino comercial para los compradores urbanos gracias a su ubicación orientada al transporte público.

Las iniciativas de renovación urbana centralizaron diversas infraestructuras locales y regionales de transporte público y carreteras, y crearon un acceso único al centro de Filadelfia. La conexión de cercanías de la SEPTA en el centro de la ciudad, finalizada en 1984, fue un proyecto fundamental que construyó túneles para conectar las líneas ferroviarias regionales que anteriormente terminaban en dos estaciones terminales, Reading Terminal y Suburban Station. Como resultado, centralizó los servicios de transporte público, mejoró la eficiencia de la red ferroviaria regional al eliminar la necesidad de transbordos entre estaciones y mejoró el acceso de los pasajeros al centro de Filadelfia al crear rutas directas para las líneas ferroviarias regionales a través del centro de la ciudad.



Strawbridge and Clothier, intersección de Market Street y 8th Street

Fuente: *PhiladelphiaHistory.org*, un proyecto del Departamento de Registros de Filadelfia

La renovación urbana cambió la trayectoria de Market East hacia formas comerciales a gran escala con implicaciones para la planificación y el desarrollo futuros.

La sustitución de las manzanas históricas de uso mixto por grandes proyectos consolidados de uso

único planteó desafíos constantes para el entorno peatonal.

En la década de 2000, la Ciudad y las partes interesadas locales convocaron un proceso de planificación que identificó los objetivos para mejorar la conectividad peatonal con los

vecindarios aledaños, reactivar Market Street y 10th Street como corredores comerciales y de traslado principales, y catalizar el desarrollo privado para maximizar plenamente la inversión de la Ciudad en el acceso del transporte público particular del vecindario.



900 Blk. Filbert St., vista oeste, 1952. Fuente: PhiladelphiaHistory.org, un proyecto del Departamento de Registros de Filadelfia

Washington Square West

Washington Square West es un vecindario ecléctico e histórico situado entre Chestnut Street, South Street, 7th Street y Broad Street.

Contiene una de las cinco plazas originales del plan urbanístico diseñado por William Penn. De 1704 a 1794, Washington Square se utilizó como Potter's Field, un cementerio público para los pobres, incluidos muchos individuos de raza negra libres y esclavizados. También fue un lugar de reunión de la población negra conocido como Congo Square antes de que se lo rebautizara con el nombre del primer presidente de Estados Unidos.

Jewelers' Row

Jewelers' Row, que data de 1851, es el distrito de diamantes más antiguo del país. Se concentra entre 7th Street y 8th Street, y Chestnut Street y Walnut Street. La zona alberga más de 300 tiendas minoristas, mayoristas y artesanos, incluidos numerosos comercios multigeneracionales. Jewelers' Row, originalmente llamada Carstairs Row, fue diseñada por el constructor y arquitecto Thomas Carstairs entre 1799 y 1820 para el desarrollador William Sansom. Contribuyó a introducir la tipología de casas adosadas en Estados Unidos y fue una de las primeras urbanizaciones especulativas.

Hospitales

Durante mucho tiempo, el vecindario fue un centro de atención y educación médica. En 1751, Benjamin Franklin y el Dr. Thomas Bond establecieron el Hospital de Pensilvania, el primero del país. En 1824, el Dr. George McClellan estableció el Jefferson Medical College. Con el paso de los años, la universidad añadió el Jefferson College of Nursing, el Jefferson College of Biomedical Sciences, el Jefferson College of Health Professions, el Jefferson College of Population Health y el Jefferson College of Pharmacy, conocidos colectivamente como Thomas Jefferson University. En 2017, la Thomas Jefferson University se fusionó con la Universidad de Filadelfia.

Gayborhood

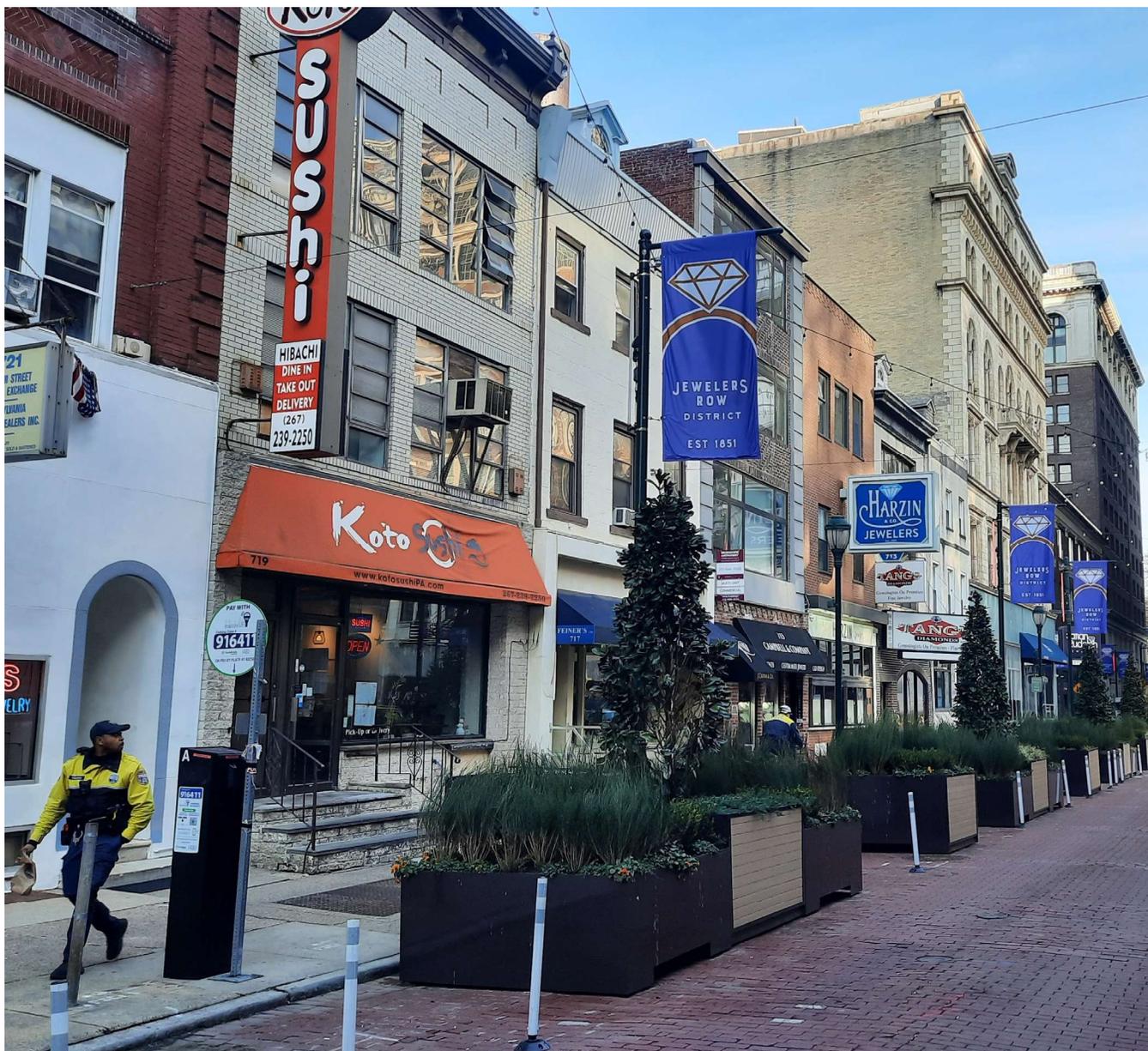
El Gayborhood es un centro histórico para la comunidad LGBTQ+ que cuenta con William Way Center, un centro comunitario de larga tradición, John C. Anderson Apartments, las únicas viviendas de Filadelfia para personas mayores de la comunidad LGBTQ+, y otros proveedores de servicios básicos.

El Gayborhood se formó en torno a clubes, bares y restaurantes cerca de 13th Street y Locust Street en la segunda mitad del siglo XX, a medida que la comunidad LGBTQ+

crecía tras la Segunda Guerra Mundial. En la década de 1960, tras la reurbanización de Society Hill como parte de la renovación urbana, la Ciudad compró y demolió edificios en el Gayborhood. Debido a la falta de fondos, algunos edificios no se rehabilitaron y cayeron en el abandono. Para la década de 1980, muchos tramos de Locust Street habían sido reurbanizados.

Más al sur del Área de estudio, el antiguo 7.º distrito es una concentración histórica de lugares

importantes de la comunidad negra, como la Iglesia Episcopal Metodista Africana Madre Bethel. El desarrollo de la ribera del Delaware se extendió hacia el oeste hasta este distrito y creó el mosaico de calles y edificios adosados que forman el entorno edificado actual.

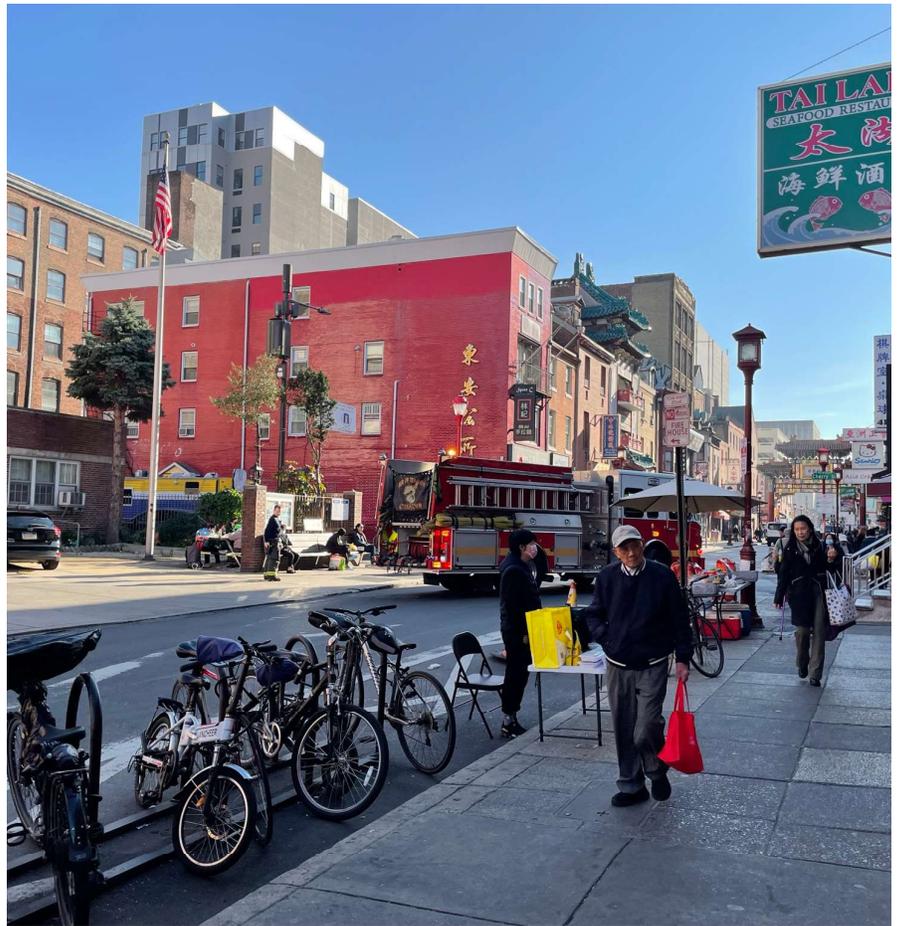


Lado norte de Sansom Street en dirección este, desde S. 8th Street en el distrito de Jewelers' Row del centro de la ciudad
Fuente: Ciudad de Filadelfia

Recopilación de datos

El Equipo consultor trató de recabar información sobre las seis áreas analíticas. En Chinatown, estudió cómo repercutirían los cambios en estas zonas en los objetivos básicos del sistema. El Equipo consultor elaboró un plan de recopilación de datos con métodos mixtos, que incluía investigación documental, cuantitativa y cualitativa para recabar información sobre estas áreas. Mediante un enfoque de métodos mixtos con énfasis en la recopilación directa de datos, el equipo pudo captar las experiencias y perspectivas de diversas partes interesadas de la comunidad y comprender en términos más generales el Área de estudio.

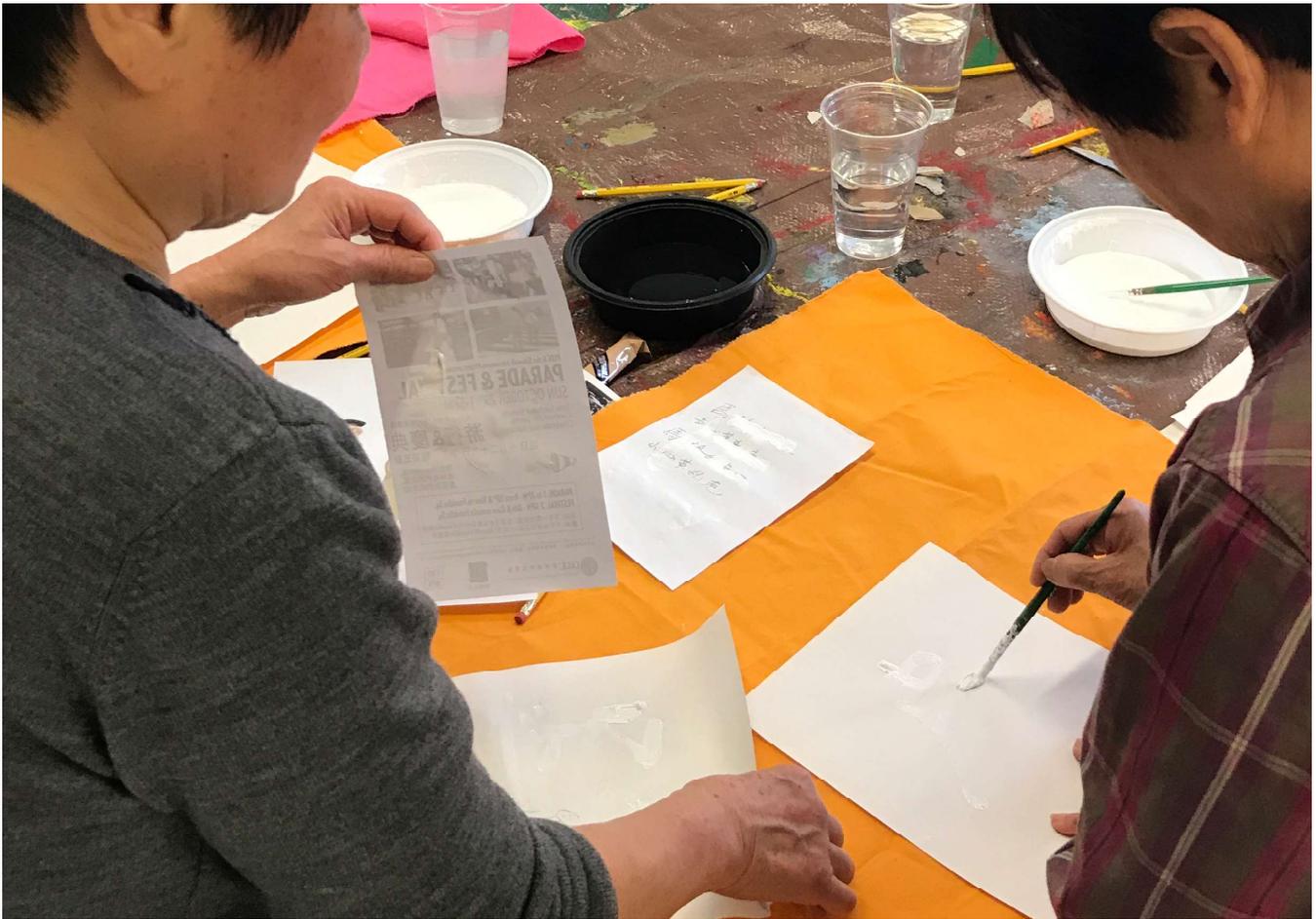
La investigación documental y cuantitativa proporcionó el contexto sobre el uso del terreno, el transporte, las características sociodemográficas y económicas, y las tendencias en dicha área. La investigación cualitativa recogió relatos, historias y opiniones directas de diferentes partes interesadas de la comunidad sobre las experiencias vividas en todas estas áreas.



Vista del corredor de 10th Street en Chinatown, en dirección sur. Un camión de bomberos sale de la estación local en el fondo. Fuente: Sojourner Consulting

Tabla 2: Cuadro metodológico de evaluación del impacto en la comunidad

	Diseño del marco	Resumen del TIS	Análisis comparativo	Áreas analíticas						
				Sociodemografía	Trabajo/ Empresas	Cultura/ Servicios	Seguridad/ Entorno peatonal	Transporte	Construcción	
ÁREA DE ESTUDIO										
Revisión del informe técnico		•	•					•	•	
Investigación documental			•	•	•	•	•	•	•	
Entrevistas	•		•	•	•	•	•	•	•	•
Grupos de debate	•			•	•	•	•	•	•	•
CHINATOWN										
Encuestas										
- Viajes					•	•	•	•	•	
- Comerciantes					•	•	•	•	•	•
- En la calle				•	•	•	•	•	•	•
Análisis fiscal				•	•					
Inventario de pequeñas empresas					•	•				•
Inventario de propiedades				•	•	•				
Revisión de la bibliografía sobre planificación	•			•	•	•	•	•	•	•
Revisión bibliográfica sobre renovación urbana	•						•	•		



Taller de arte en el On Lok Senior Center de Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

Este enfoque de métodos mixtos permitió lograr una comprensión más general del contexto local y del posible impacto. En Chinatown, los expertos del Equipo consultor tenían relaciones de trabajo con la comunidad de Chinatown, así como conocimientos sobre los barrios chinos urbanos de Estados Unidos, las cuestiones de desarrollo económico específicas de las pequeñas empresas de inmigrantes y la planificación cultural. Diseñaron herramientas de recopilación de datos adaptadas a la comunidad y llevaron a cabo la recopilación de datos principales con partes interesadas a las que normalmente habría sido difícil llegar.

La investigación documental se basó en fuentes de datos públicas y privadas del Censo Decenal, la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense, la Oficina de Estadísticas Laborales, Costar y Lightcast.

Además, la Ciudad de Filadelfia facilitó al Equipo consultor información de sus fuentes de datos públicos sobre estadísticas de delincuencia y datos del impuesto sobre la propiedad. Para el análisis de referencia, BJH se basó en los análisis de impacto ambiental elaborados por diversos consultores en el momento de los procesos de aprobación de cada estadio.

El análisis de impacto preparado por AKRF se basa en metodologías de revisión del impacto ambiental, incluidas las de proyectos amparados por la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act) y la Revisión de la Calidad Ambiental de la Ciudad de Nueva York.

La recopilación de datos principales de Sojourner tuvo lugar de septiembre a octubre de 2023 e incluyó grupos de debate, entrevistas y, en Chinatown, tres tipos de encuestas (encuestas de

viajes, encuestas realizadas en la calle y encuestas a pequeñas empresas), inventario de comercios, análisis del impuesto sobre la propiedad y una revisión bibliográfica histórica. En total, Sojourner llevó a cabo:

- 19 grupos de debate con 134 participantes;
- 28 entrevistas con partes interesadas de Market East, propietarios de Chinatown y residentes LEP de Chinatown;
- 376 encuestas (36 encuestas de viajes de participantes de los grupos de debate, 280 encuestas en la calle y 60 encuestas a pequeñas empresas).

Los grupos de debate y las entrevistas se realizaron en inglés, chino (dialectos mandarín y cantonés) y español. Las encuestas se realizaron en inglés y chino.

Grupos de debate y entrevistas

La recopilación de datos cualitativos incluyó grupos de debate y entrevistas en el Área de estudio y tuvo como objetivo recoger relatos, historias y experiencias vividas de diferentes partes interesadas de la comunidad. Para los grupos de debate, el Equipo consultor utilizó una estrategia de muestreo intencional y estratificado. El muestreo estratificado consiste en separar a las partes interesadas de la comunidad en grupos clave y convocar a personas de cada grupo para garantizar que todos estén representados en la recopilación de datos. El muestreo intencional implica elegir intencionadamente a personas de esos grupos en función de características específicas, que aporten los conocimientos y la experiencia deseados sobre el Área de estudio (por ejemplo, líder de una organización enfocada en la comunidad o propietario de un comercio tradicional de inmigrantes en Chinatown). En la mayoría de los grupos de debate, se preguntó a los participantes sobre

- las tendencias y los cambios que se han producido en el vecindario en los últimos 10 años y que han beneficiado o amenazado a la comunidad, y cómo estos los han afectado personalmente;
- el impacto de los desarrollos anteriores a gran escala;
- el impacto del proyecto del estadio propuesto, basado en un conjunto definido de supuestos;
- en Chinatown, las percepciones de interdependencia y el significado del vecindario.

En Chinatown, Sojourner organizó dos grupos de debate temáticos sobre el transporte y la función de Chinatown como centro cultural. Además, organizó un grupo de debate con representantes de otros barrios chinos y vecindarios históricos asiático-estadounidenses del país para ofrecer una perspectiva global sobre las tendencias y preocupaciones actuales de estos vecindarios. Sojourner también trató de entender el proceso de gentrificación y desplazamiento



Marcador exterior en Cherry Street. Fuente: Ciudad de Filadelfia

en cada comunidad, incluidos los puntos de inflexión, las características de los propietarios y el papel de la renovación urbana.

En Washington Square West, Sojourner organizó dos grupos de debate: uno con propietarios de pequeñas empresas de Midtown Village, una subzona de Washington Square West, y otro con residentes de Washington Square West.

Sojourner también entrevistó a propietarios de locales comerciales de Chinatown para conocer sus puntos de vista sobre las decisiones individuales de uso del terreno y el papel que los factores culturales pueden desempeñar en la preservación de la identidad cultural de la comunidad. Sojourner utilizó un muestreo intencional, dirigido a propietarios concretos, para obtener información sobre estas zonas. Sojourner formuló una serie de preguntas sobre cómo los particulares llegaron a ser propietarios de inmuebles, las decisiones en torno a la selección de inquilinos, la fijación de las tarifas de alquiler y otros gastos de los inquilinos, la rehabilitación y venta de inmuebles, y el anuncio de venta. Sojourner también trató de comprender el contexto cultural de estas decisiones y cómo las personas pueden compartir los beneficios o las responsabilidades de la gestión de la propiedad con familiares o amigos.

En Market East, Sojourner realizó una serie de entrevistas con representantes de grandes instituciones y grandes propietarios. En Washington Square West, también entrevistó a representantes de la asociación cívica local.

Se transcribieron, tradujeron (en los casos necesarios) y codificaron los datos de los grupos de debate. Sojourner utilizó el marco sistémico para elaborar un manual de códigos que contenía tres grupos de códigos: tendencias actuales y futuras, elementos básicos del vecindario (por ejemplo, comercios, organizaciones comunitarias, seguridad pública, etc.) y grupos de partes interesadas que podrían ser especialmente vulnerables a los cambios en el sistema (por ejemplo, adultos mayores, personas con conocimientos limitados de inglés, etc.). Estos códigos respaldaron un análisis para identificar patrones y temas centrales, centrándose en las tendencias y la interconexión entre los elementos principales del vecindario.

Encuestas, inventarios y revisión bibliográfica sobre Chinatown

Las encuestas pretendían documentar y comprender cómo utilizan las partes interesadas los lugares y recursos del Área de estudio, sus percepciones respecto del cambio en curso, sus necesidades y relaciones con la identidad del vecindario, sus conductas de traslado y las razones para estar en la comunidad.



Encuestas realizadas en la calle
Las encuestas realizadas la calle pretendían llegar a un amplio abanico de partes interesadas de la comunidad, incluidos los no residentes. Estos instrumentos han demostrado su eficacia al tener un mayor índice de respuesta y captar datos de las comunidades urbanas de inmigrantes. Para la distribución, el Equipo consultor eligió deliberadamente lugares clave e intervalos que los expertos en la materia identificaron como de alto índice de actividad dentro de Chinatown. Las encuestas realizadas en la calle se distribuyeron físicamente en tres intersecciones principales durante cuatro periodos horarios diferentes que representaban las horas pico. Además, también se distribuyeron en persona enlaces a encuestas para las partes interesadas que prefirieron responderlas en línea en lugar de hacerlo personalmente. En estos lugares, el Equipo consultor se acercó a todas las personas posibles para garantizar que la muestra fuera representativa. Si bien los resultados de las encuestas realizadas en la calle pueden tener un significado estadístico limitado cuando se generalizan a la población del Área de estudio, proporcionan información descriptiva importante sobre las conductas de traslado y de los usuarios entre las partes interesadas que de otro modo podría no haber sido captada en las encuestas tradicionales.

Encuestas a pequeñas empresas
Se distribuyeron encuestas a propietarios de pequeñas empresas. Estas encuestas recopilaban datos sobre la trayectoria empresarial, el perfil de los clientes y sus conductas de traslado, los modelos de negocio, las operaciones y la percepción de los cambios/amenazas para sus comercios. El Equipo consultor utilizó un muestreo estratificado para las encuestas a las pequeñas empresas y trató de captar los diferentes tipos de pequeñas empresas de toda el Área de estudio. Estas categorías fueron determinadas por los expertos en la materia para garantizar que recogían con precisión los tipos de comercios de las comunidades de inmigrantes con bajos ingresos. Por ejemplo, los restaurantes, las panaderías y los servicios personales son una parte definitoria del entorno comercial de Chinatown. Estas encuestas se realizaron en persona, pero también se distribuyeron enlaces a encuestas para quienes prefirieran responderlas en línea.

Encuestas sobre traslado
Se distribuyeron encuestas sobre traslado a los participantes de los grupos de debate para identificar patrones y conductas de traslado de los grupos de partes interesadas. El Equipo consultor también utilizó una estrategia de muestreo estratificado, que coincide con la estrategia de muestreo utilizada para los grupos de debate.

Inventario de propiedades y análisis del impuesto sobre la propiedad

Urban Partners elaboró un inventario de propiedades para catalogar todas las propiedades y los comercios de Chinatown Core. Esto consistió en un inventario de campo en el que se registraron los nombres que aparecían en los letreros y otras características de los inquilinos visibles desde la calle. Para captar las tendencias en el uso del terreno y el desarrollo empresarial de Chinatown, el Equipo consultor comparó este nuevo conjunto de datos con los resultados de un inventario parcial de comercios elaborado para Chinatown Core en 2014 por la Philadelphia Chinatown Development Corporation. El Equipo consultor analizó la información disponible para el público y elaboró una base de datos de las características de los propietarios.

Urban Partners también analizó los efectos del impuesto sobre la propiedad en cada bien inmueble de Chinatown. El Equipo consultor revisó los datos facilitados por la Ciudad de Filadelfia para evaluar las tendencias agregadas de los tipos de propiedad.

Revisión bibliográfica sobre renovación urbana y desarrollo a gran escala

Por último, a través de una revisión bibliográfica, Urban Partners y Sojourner documentaron proyectos de infraestructura y desarrollo a gran escala que afectan el Área de estudio, incluidas las áreas de renovación urbana y de certificación de deterioro. El Equipo consultor trató de identificar patrones y conexiones en esta historia.

Intersecciones inspeccionadas: 11th Street y Arch Street, 10th Street y Vine Street, 9th Street y Race Street. Días/horas de inspección: miércoles, 20 de septiembre, de 9:00 a.m. a 12 p.m., domingo, 17 de septiembre, de 12:00 a 3:00 p.m., viernes, 15 de septiembre, de 5:00 a 8:00 p.m., sábado, 30 de septiembre (Fiesta de Medio Otoño), de 12:00 a 3:00 p.m.

Enfoque sistémico

Áreas analíticas

El Equipo consultor identificó seis áreas analíticas tanto para las condiciones existentes como para el análisis de impacto en el Área de estudio. Este se remitió al manual de Revisión de la Calidad Medioambiental (CEQR) de la ciudad de Nueva York y a la guía de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) sobre la preservación del patrimonio cultural inmaterial a la hora de considerar los posibles impactos.

- 1 **Sociodemografía**
- 2 **Mercado laboral y entorno empresarial**
- 3 **Patrimonio cultural y servicios comunitarios**
- 4 **Seguridad y entorno peatonal**
- 5 **Transporte, tráfico y aparcamiento**
- 6 **Construcción**



Vista del mural en el lateral de un edificio cerca de la esquina de 11th Street y Spring Street, en dirección norte.
Fuente: BJH Advisors

¿Qué es un enfoque sistémico?

El Equipo optó por un enfoque sistémico como marco general y metodología para comprender las condiciones y tendencias existentes en la parte de Chinatown del Área de estudio y para evaluar cómo podría afectar el Proyecto al ecosistema del vecindario de Chinatown. En cuanto a la parte de Market East del Área de estudio y la adyacente Washington Square West, el Equipo consultor se centró en determinar las tendencias actuales y las condiciones existentes a través de métodos tradicionales de investigación documental y grupos de debate y entrevistas limitados con las partes interesadas.

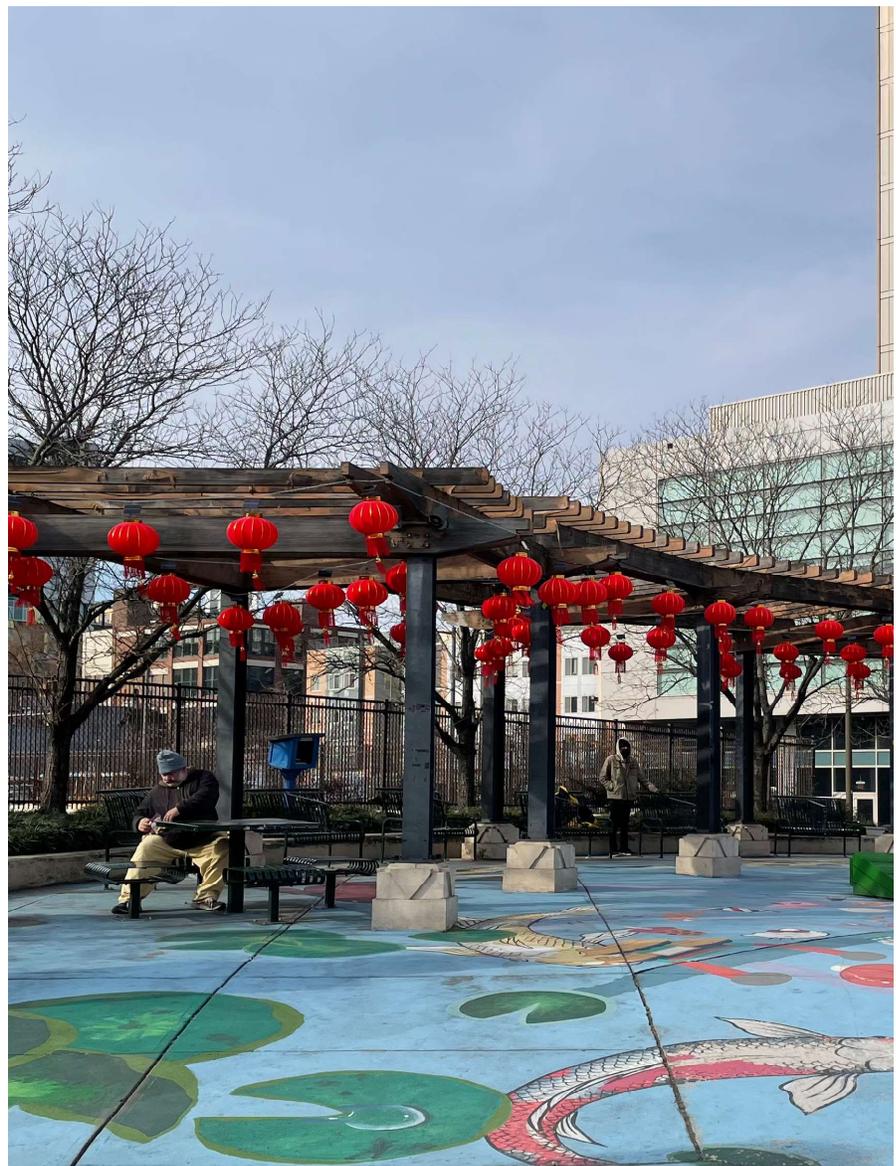
Un sistema es un conjunto de elementos interrelacionados que funcionan juntos en pos de un objetivo común. A diferencia de una colección, un sistema genera un efecto mayor que la suma de sus partes. Por ejemplo, mientras que los componentes de un conjunto de herramientas pueden sustituirse o reordenarse individualmente sin consecuencias, los elementos del cuerpo humano o del sistema climático se relacionan entre sí de forma compleja y dinámica. El pensamiento sistémico es una escuela de pensamiento que trata de identificar y comprender un sistema, predecir sus comportamientos, e idear o comprender modificaciones para producir los resultados deseados. El pensamiento sistémico se aplica en campos que van de la sostenibilidad climática a la salud pública.

Para analizar un sistema, este estudio identificará (1) la finalidad o los objetivos del sistema, (2) los elementos del sistema y (3) las interconexiones y la dinámica de interacción entre los elementos del sistema. En otras palabras, un enfoque sistémico se centra no solo en el análisis de las partes individuales, sino en su síntesis y el resultado. Se ocupa de cómo

se relacionan los componentes individuales y conforman los resultados del sistema.

A nivel comunitario, un enfoque sistémico proporciona una evaluación integral del funcionamiento y los cambios de un lugar, así como de las repercusiones de esa dinámica en las partes interesadas de la comunidad. Identifica patrones y relaciones para comprender

los motivos y procesos subyacentes, o el “por qué y cómo”, del funcionamiento y los cambios de una comunidad. Por último, ayuda a identificar áreas importantes en las que la perturbación puede provocar cambios en todo el sistema.



Vista de 10th Street Plaza en el lado oeste del puente peatonal sobre Vine Street Expressway, en la intersección de 10th Street y Vine Street, Chinatown. Fuente: Ciudad de Filadelfia

¿Por qué utilizar un enfoque sistémico?

Chinatown se adapta particularmente a un enfoque sistémico por varias razones. En primer lugar, el Chinatown de Filadelfia tiene un entorno residencial, comercial e institucional distintivo y un carácter basado en su propio lugar, historia y cultura. En segundo lugar, la comunidad de Chinatown se ve a sí misma como un conjunto de redes conectadas en las que los distintos aspectos vecinales facilitan el mantenimiento y la construcción de relaciones y comunidad. Por último, un enfoque sistémico exige disponer de un profundo conocimiento del tema. Como comunidad histórica, Chinatown está bien documentada y cuenta con una rica tradición de planificación para sí misma. El Equipo consultor incluyó las

perspectivas de expertos en planificación cultural, pequeñas empresas, recopilación de datos principales enfocados en la comunidad, y los impactos de la planificación y el desarrollo en el Chinatown de Filadelfia y en otros barrios chinos históricos.



“Es un ecosistema intacto, lo cual, francamente, es muy raro. Y es cada vez más raro, como si vieras lo que ha ocurrido con lugares como Washington D. C., [lugares que] satisfacen a una comunidad viva y activa, no solo la copia de una”.

Entrevista con representantes del National Trust for Historic Preservation

Objetivos del sistema de Chinatown en Filadelfia

A través de los grupos de debate y las entrevistas, el Equipo consultor sintetizó los objetivos del sistema de Chinatown.

Estos objetivos ayudaron a identificar y evaluar los elementos del sistema, que se convirtieron en la base de las áreas analíticas clave del análisis de impacto mencionado anteriormente. Una vez que el Equipo consultor identificó y analizó las condiciones existentes en cada área analítica, evaluó los posibles impactos del Proyecto basándose en los resultados de los grupos de debate, las encuestas y las entrevistas con las partes interesadas. El Equipo Consultor definió los impactos positivos como beneficios que ayudarían o tendrían un impacto neutro en los objetivos del sistema de Chinatown.

También definió los impactos negativos como cualquier desplazamiento percibido de personas, comercios o bienes y procesos culturales que amenazara la viabilidad de los objetivos del sistema.



Gim Sam Plaza (Gold Mountain), un proyecto de uso mixto en Chinatown, ubicado en 9th Street y Race Street, desarrollado por el CDC local. Fuente: BJH Advisors

OBJETIVOS DEL SISTEMA DE CHINATOWN

- 1 Ser una comunidad completa de uso mixto (residencial y empresarial)
- 2 Ser un centro de cultura asiática
- 3 Ser un lugar intergeneracional
- 4 Ser un lugar de oportunidades para inmigrantes de bajos ingresos y dominio limitado del inglés

Relaciones entre sistemas y puntos de inflexión

Imaginemos un juego de Jenga en el que un jugador retira un bloque por vez y lo coloca en lo alto de una torre. En algún momento, al quitar un bloque específico, el resto de la torre se derrumba. Del mismo modo, en un análisis de sistemas, cruzar un umbral o “punto de inflexión” produce efectos en cascada que provocan amplios cambios en el sistema.

Un punto de inflexión es un punto crítico en un sistema que deriva en cambios generalizados a partir de los cuales resulta muy difícil, si no imposible, volver al sistema anterior. Dado que los elementos del sistema están muy interconectados, los puntos de inflexión pueden revelar en qué aspectos del sistema se refuerzan mutuamente y también cómo se filtran por todo el sistema los cambios positivos y negativos.

El Equipo consultor identificó determinadas áreas analíticas como “elementos de los puntos de inflexión”, debido a su importancia para los objetivos del sistema. Un pequeño impacto en estas áreas puede crear interacciones entre otros elementos y causar efectos en cascada que provocan cambios a gran escala en el sistema antes de que vuelva a estabilizarse. No son necesariamente los elementos más vulnerables, sino los que presentan mayor vulnerabilidad para el sistema en su conjunto.*

* En un análisis del sistema, a veces se identifican “umbrales de los puntos de inflexión”, que son puntos o rangos específicos, tanto para el sistema como para los elementos. Los umbrales de los puntos de inflexión pueden ser difíciles de identificar y, a veces, solo se detectan cuando ya se han producido. Debido al elevado número de variables, el Equipo consultor no diseñó umbrales cuantitativos.

“Creo que nuestra institución, como muchas otras, depende del ecosistema de Chinatown para existir. Así que sin el ecosistema completo, [lo que] tememos es que la primera carta en caer sean los comercios, ¿verdad? Y cuando esto sucede, disminuye el empleo para la gente. Y luego están los servicios. Esa es la singularidad. Por eso es difícil hablar sobre esta cuestión en términos de aparcamiento para nosotros, porque no se trata de eso”.

(Grupo de debate de organizaciones enfocadas en la comunidad, inglés)



Chung May Food Market, una pequeña tienda de comestibles asiáticos de Chinatown situada en 1017 Race Street. Fuente: Sojourner Consulting

¿Qué áreas analíticas son “elementos de los puntos de inflexión”?

El Equipo consultor utilizó los siguientes criterios:

1. La cantidad y el nivel de interdependencias con otros elementos del sistema
2. El estado histórico y la importancia actual para el sistema
3. La importancia para los cuatro objetivos centrales del sistema de Chinatown
4. La capacidad para realizar un análisis razonablemente aislado y significativo del elemento
5. Una clara conexión causal con el impacto directo del Proyecto

Los tres primeros criterios se basaron en un análisis de los datos de la comunidad.

En la tabla 3 consta un resumen de la evaluación de cada área analítica con respecto a los criterios. Basándose en estos criterios, el Equipo consultor identificó dos elementos de los puntos de inflexión que deben tenerse en cuenta para comprender el impacto: el mercado laboral y entorno empresarial, y transporte, tráfico y aparcamiento.

El Equipo consultor realizó análisis adicionales en estas áreas que pueden encontrarse en las secciones pertinentes de este informe. También examina con más detalle las relaciones entre estas y las demás áreas analíticas en la sección Dinámica del sistema y puntos de inflexión.

Tabla 3: Criterios de los elementos de los puntos de inflexión

El área cumple todos los criterios

Áreas analíticas	Criterio 1: Interdependencias deinterdependencias interdependencias interdependencias	Criterio 2: Importancia histórica	Criterio 3: Importancia para los objetivos principales	Criterio 4: Análisis aislado y significativo	Criterio 5: Causalidad establecida
Sociodemografía (desplazamiento residencial)	Poco volumen, pero muy significativo	Históricamente importante, pero se ha reducido con el tiempo al crecer otros elementos; desestabilización reciente	Fundamental para todos los objetivos	No, es difícil distinguir entre la tendencia actual y el impacto del proyecto	No, debido a la falta de capacidad para aislar los impactos en el análisis
Mercado laboral y entorno empresarial	Gran volumen, señalado como muy significativo	Con importancia histórica que ha aumentado recientemente; desestabilización reciente	Fundamental para todos los objetivos	Sí	Sí
Patrimonio cultural y servicios comunitarios	Volumen moderado, señalado como muy significativo	Con importancia histórica que ha aumentado recientemente	Fundamental para todos los objetivos	No, no es factible en este proyecto debido a los recursos necesarios	Posiblemente, puede determinarse en análisis adicionales
Seguridad y entorno peatonal	Gran volumen, señalado como muy significativo	Con importancia histórica y actual; desestabilización reciente	Fundamental para todos los objetivos	No, se necesitan más datos; gran nivel de subjetividad	No, se necesitan más datos; gran nivel de subjetividad
Transporte, tráfico y aparcamiento	El mayor volumen de todos los elementos, señalado como muy significativo	Con importancia histórica y actual; desestabilización reciente	Fundamental para todos los objetivos	Sí	Sí
Construcción	N/C	N/C	N/C	No, no es factible en este proyecto	Sí

III. PUNTOS DE REFERENCIA DEL ESTADIO



Puntos de referencia del estadio

El Equipo consultor investigó tres estadios de baloncesto para comprender los posibles impactos de estos proyectos en las comunidades y los vecindarios aledaños: Barclays Center en Brooklyn, Nueva York; Golden 1 Center en Sacramento, California; y Capital One Arena en Washington D. C. El Equipo consultor eligió estos estadios porque todos ellos son estadios cerrados donde se realizan partidos de baloncesto profesional y otros eventos durante todo el año; además, están situados en vecindarios céntricos próximos a barrios chinos u otros patrimonios culturales.

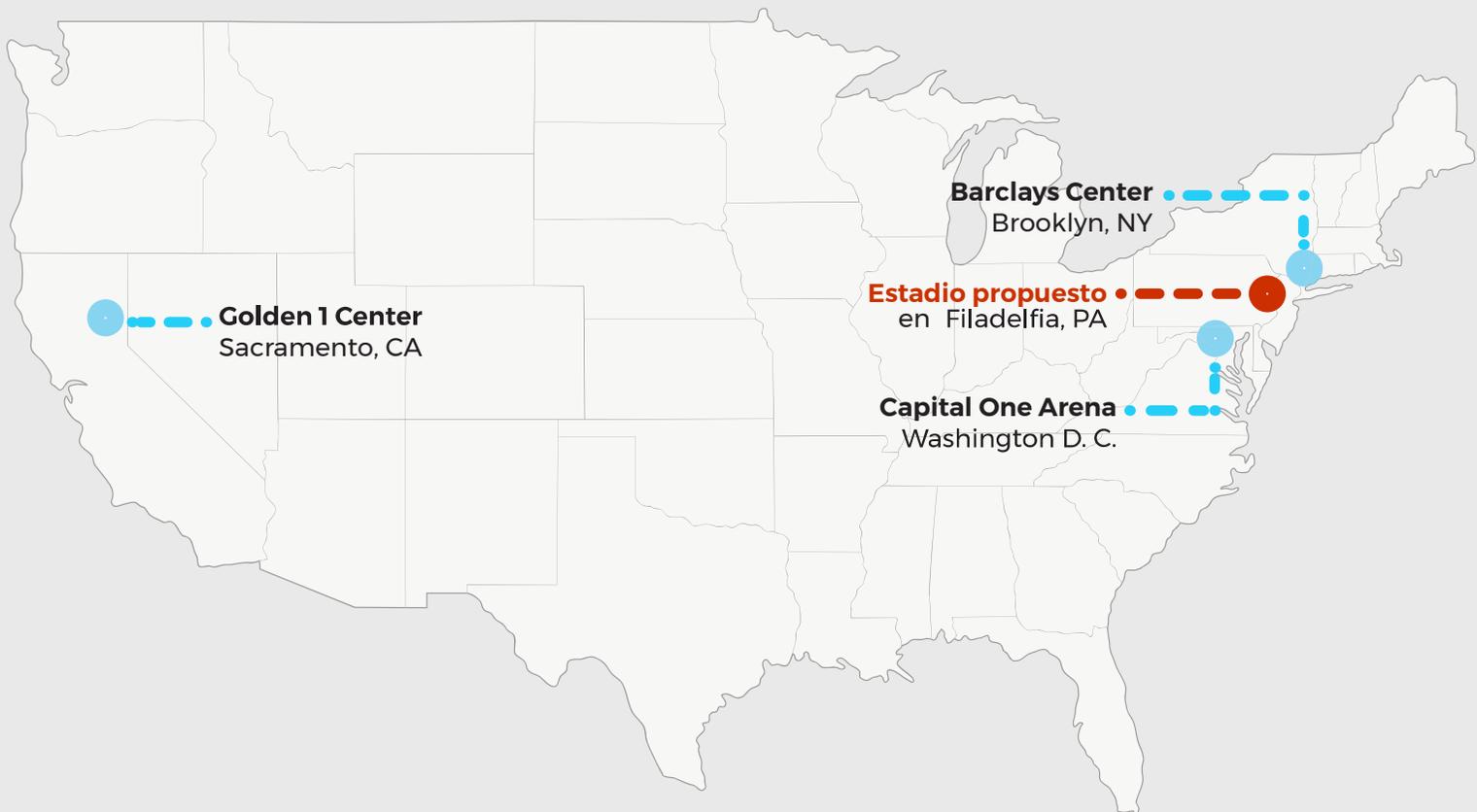
Para cada caso práctico, el Equipo resumió los impactos temporales y permanentes evaluados por la declaración de impacto ambiental (EIS) de cada proyecto. Además, el Equipo habló con profesionales de la planificación de cada jurisdicción estudiada para conocer sus puntos de vista sobre el proceso de planificación de los estadios y los resultados posteriores a la construcción. El Equipo consultor

también resumió los datos demográficos y socioeconómicos anteriores y posteriores a la construcción del proyecto en un Área de estudio de media milla alrededor de cada emplazamiento del proyecto para ilustrar cómo puede haber influido el proyecto del estadio en las tendencias de la zona.

En general, la investigación de casos prácticos no fue concluyente en cuanto a lo que podría ocurrir en Filadelfia. Si bien existen puntos en común entre los puntos de referencia, es importante entender que los tres casos prácticos de los estadios tienen diferentes relaciones con sus comunidades aledañas y los barrios chinos locales. Las zonas tienen densidades y composiciones demográficas diferentes. Cada uno de los proyectos de construcción de estadios de referencia se inició de formas distintas; en algunos casos como parte de un proceso de planificación pública global y en otros, por iniciativa privada.

Filadelfia y las jurisdicciones de referencia difieren en que los lugares de referencia habían experimentado una desinversión o formaban parte de un proceso de planificación general más amplio.

Figura 5: Mapa de las ubicaciones de los estadios de referencia



Por lo general, las EIS de los casos prácticos concluyeron que los estadios serían compatibles con sus áreas de desarrollo y contribuirían a lograr el desarrollo deseado en los distritos de revitalización al aportar inversiones directas y mejoras físicas en un plazo acelerado. Se producirían impactos positivos en los terrenos vacíos y una generación de demanda de usos comerciales complementarios. Estos generarían muchos puestos de trabajo, pero, en algunos casos, forzarían el cierre o la reubicación

de las tiendas minoristas existentes en la zona. Las EIS de referencia no trataron el impacto sobre el comercio minorista existente como un defecto dañino de ninguno de los proyectos.

A partir de estos ejemplos, es difícil extrapolar lo que podría ocurrir si el Estadio se construyera junto al Chinatown de Filadelfia. El emplazamiento de Filadelfia forma parte de un tejido urbano y una economía local estrechos y funcionales. Se manifestaron

algunos temas clave relevantes para Filadelfia, incluidos el tráfico y los impactos acústicos previstos por las EIS, los cuales se analizan con más detalle a continuación.



Barclays Center de Brooklyn. Fuente: Shop Architects

Contexto comunitario

Los recintos de los estadios de referencia (la huella de los estadios y las plazas de entrada adyacentes en sí, sin incluir las zonas comunitarias o vecinales circundantes) tienen todos un tamaño bastante similar, aproximadamente de cuatro a cinco acres que abarcan de una

a dos manzanas de la ciudad. Sin embargo, las áreas de estudio utilizadas en las EIS tienen un tamaño diferente; Golden 1 es la más grande con 528 acres y Capital One la más pequeña, con 10 acres. Golden 1 consideró todo el centro de Sacramento, Barclays, los vecindarios aledaños

(principalmente Prospect Heights) y Capital One, el Chinatown de Washington D. C. Asimismo, BJH analizó los datos sociodemográficos en un radio de media milla alrededor de cada estadio, aproximado por sectores censales.

Diagrama comparativo de los estadios de referencia*

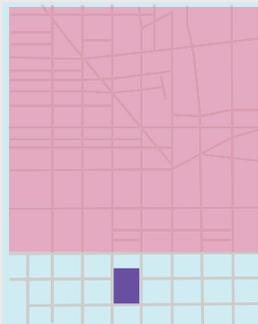
Filadelfia, PA

apertura propuesta en 2031

Estadio: 4 acres

Chinatown: 268 acres

Área de estudio**: 374 acres



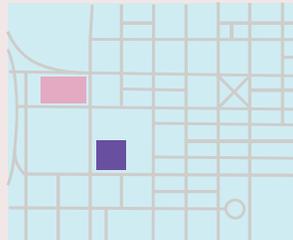
Sacramento, CA

inaugurado en 2016

Estadio: 5 acres

Chinatown: 7 acres

Área de estudio: 410 acres



Brooklyn, NY

inaugurado en 2012

Estadio: 5 acres

Área de estudio: 812 acres



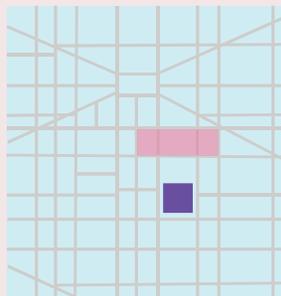
Washington D. C.

inaugurado en 1997

Estadio: 4 acres

Chinatown: 10 acres

Área de estudio: 385 acres



Referencias:

- Estadio
- Chinatown
- Área de estudio

El diagrama de la izquierda muestra la proximidad y la escala de cada barrio chino pertinente con respecto a su proyecto de estadio y al Área de estudio utilizada para el análisis sociodemográfico. Aunque todos los estadios estaban situados junto a los barrios chinos (salvo el de Barclays), el de Filadelfia tiene una superficie más de 25 veces mayor que el de Washington D. C. o el de Sacramento.

En términos de densidad poblacional, el Área de estudio de Brooklyn era, por mucho, la más densa, con aproximadamente 66,000 personas por milla cuadrada en el momento de la construcción. Las áreas de estudio de Washington D. C. y Sacramento tenían una densidad similar, con aproximadamente 5,500 y 6,000 habitantes por milla cuadrada, respectivamente, en el momento de la construcción del estadio. Filadelfia se sitúa entre estos casos prácticos, con aproximadamente 17,000 habitantes por milla cuadrada en su Área de estudio.

* Las cuadrículas de las calles son aproximadas.

** El Área de estudio se aproxima a las áreas de estudio de media milla de radio que suelen utilizarse en una EIS. Estas áreas de estudio se utilizaron para determinar la información demográfica de cada caso práctico.

Sociodemografía

Cada una de estas áreas de estudio experimentó un aumento de la población en los vecindarios que rodeaban los estadios en el periodo posterior a su construcción. En cuanto a los cambios en la población minoritaria, en Brooklyn, la población no blanca disminuyó en los dos años anteriores a la construcción del estadio y a un ritmo más lento tras su apertura. En los años anteriores a la construcción del Barclays Center, la comunidad de Brooklyn ya estaba experimentando grandes cambios; la re zonificación en 2004 del centro de Brooklyn, situado justo al norte del Área de estudio de Barclays, dio lugar a un importante desarrollo inmobiliario residencial y a la construcción de aproximadamente 14,000 nuevas viviendas en la zona, lo que contribuyó notablemente

a los cambios demográficos de la comunidad. En Sacramento, la población no blanca creció en los años anteriores a la construcción del estadio y a un ritmo más lento tras su apertura. En Washington D. C., la población no blanca disminuyó ligeramente en los años anteriores a la construcción del estadio y creció a ritmo lento tras su apertura.

La mediana de renta familiar del mercado (median household income, MHI) estaba aumentando en Brooklyn antes de que se construyera el estadio y lo hizo a un ritmo más acelerado después de la finalización de las obras. La MHI también aumentaba en Sacramento antes de la construcción del estadio, pero lo hizo a un ritmo más lento una vez concluidas

las obras. La mediana de valor de la vivienda tanto en Brooklyn como en Sacramento estaba en descenso antes de la construcción del estadio y aumentó después. Estos datos no estaban disponibles en Washington D. C. debido a las limitaciones del censo de 2020.

Sin embargo, los plazos de estos estudios coinciden con tendencias más amplias de reurbanización en muchas zonas céntricas de Estados Unidos. Es difícil discernir qué tendencias pueden haberse visto intensificadas por la construcción del estadio y cuáles pueden haberse producido a pesar de esta.



Chinatown del D. C., 1992 aproximadamente. Fuente: Biblioteca del Congreso

¿QUÉ HA OCURRIDO DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN?

Las tendencias sociodemográficas posteriores a la construcción de los estadios se resumen en los recuadros correspondientes a cada punto de referencia, pero para captar las condiciones cualitativas sobre el terreno, el Equipo consultor analizó el proceso de desarrollo con planificadores locales y resumió fuentes de noticias nacionales sobre los cambios en los vecindarios que rodean los estadios desde que finalizaron las obras de construcción. En estas conversaciones privadas con profesionales de la planificación, muchos opinaron que los peores temores asociados al desarrollo del estadio no se materializaron y el uso se integró en su ubicación al cabo de varios años. Los siguientes resúmenes de artículos de prensa y sus conclusiones no deben confundirse con las conclusiones de este informe.

En el 10.º aniversario del Barclays Center, echamos una mirada a un vecindario reinventado
Crain's, 3 de noviembre de 2022

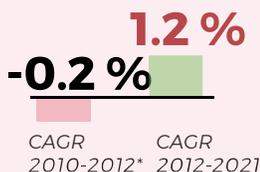
El Barclays Center, inaugurado el 21 de septiembre de 2012, cumple 10 años. Su visión inicial no se ha materializado del todo en algunas de las manzanas que rodean el estadio, emplazado en la esquina de Atlantic Avenue y Flatbush Avenue. De hecho, solo se ha construido alrededor de la mitad del megaproyecto de uso mixto que lo rodea, Pacific Park, en el que el estadio debía servir de pilar. Por otro lado, no hay que ir muy lejos para encontrar ejemplos espectaculares de los cambios que se han producido, como altísimas torres de apartamentos, restaurantes de moda y nuevos espacios públicos.

“Existía el temor de que Barclays penetrara en los vecindarios de piedra rojiza y se adueñara de ellos, como ha ocurrido en torno al Madison Square Garden”, afirma Chris DeCrosta, director fundador de GoodSpace, una empresa de intermediación de bienes inmuebles especializada en el comercio minorista, y residente de la zona. “Estoy gratamente sorprendido de lo bien que se ha integrado”.

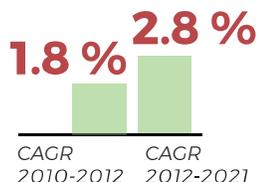
Barclays



POBLACIÓN
73,436 en 2021
66,308 en 2010 y
66,051 en 2012



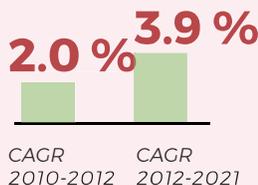
Población: solo de raza blanca



Población: solo de origen asiático



MEDIANA DE LA RENTA FAMILIAR
\$130,936 en 2021
\$88,964 en 2010 y
\$92,595 en 2012



MEDIANA DEL VALOR DE LA VIVIENDA
\$1,239,650 en 2021
\$915,622 en 2010 y
\$876,628 en 2012



* Índice de crecimiento anual compuesto (CAGR)

El efecto Barclays POLITICO, 3 de diciembre de 2014

Más de dos años después de la inauguración del Barclays Center, el vecindario experimentó una transformación. Antes de Barclays, la mayoría de las tiendas de la zona vendían cosas: indumentaria, muebles o cosas por el estilo. No eran el tipo de comercios que funcionaban bien en la época de Barclays. Por otro lado, el estadio emplea a casi 2,000 personas; aproximadamente 1,600 de ellas viven en Brooklyn y un tercio en urbanizaciones de la Autoridad de Vivienda de Nueva York (New York City Housing Authority, NYCHA). La zona sigue siendo densa y vibrante. Aún quedan edificios antiguos. Pero además de un lugar donde vive gente, ahora también es un lugar donde esta sale. No se trata solo del Barclays, sino de todo el distrito de entretenimiento del centro de Fort Greene, que también incluye varios teatros y otros patrimonios culturales.

¿Es el Chinatown de D. C. solo un barrio chino de nombre?

WAMU, 9 de junio de 2022

Si quieres ver actuar a Dua Lipa, comerte una ensalada con muchas verduras en una cafetería de comida rápida informal o hacer cola para comer ramen en un restaurante que pasa hip hop a todo volumen, Chinatown es tu vecindario. Pero si lo que quieres es desescamar y destripar un pescado entero, organizar un banquete chino de ocho platos o reunir a un grupo para practicar taichí en el parque, muchos de los residentes chinos del D. C. te sugerirán los vecindarios de las afueras de Maryland o Virginia.

El Chinatown de Washington era una comunidad muy unida. Entonces ¿por qué el vecindario no se siente así ahora? La construcción del [entonces] MCI Center exigió el traslado de muchos de los residentes chinos de la ciudad. El D. C. se apoderó de los terrenos de Chinatown mediante expropiación forzosa y los arrendó a Irene y Abe Pollin. En cierto modo, la compra de propiedades en Chinatown por parte de la ciudad benefició a los residentes chinos, además de a la ciudad en general. Algunos propietarios de Chinatown ganaron lo suficiente con la venta de sus terrenos para trasladarse a los vecindarios de las afueras, zonas como Rockville y Wheaton, que ahora son destinos regionales en lo que se refiere a comida y comercios chinos. Otros vieron el incremento del valor de las propiedades cercanas después de que el estadio atrajo más desarrollo. Si bien la demografía de la zona ya estaba cambiando antes de que se construyera el estadio, los residentes chinos que no poseían propiedades se vieron obligados a abandonar el vecindario donde habían habitado toda la vida.

El Capital One Arena cambió Chinatown para siempre. ¿Podrá revertir el declive del centro de la ciudad tras la pandemia?

DCist, 30 de noviembre de 2023

El 2 de diciembre de 1997, hace esta semana 26 años, se inauguró el MCI Center en la esquina de las calles F Street y 6th Street Northwest, en el vecindario de Chinatown del distrito. Las autoridades municipales lo celebraron con la esperanza de que el estadio sirviera de catalizador para revitalizar la zona. Ahora llamado Capital One, el recinto atraía a miles de aficionados al vecindario para ver baloncesto, hockey y conciertos. Se abrieron nuevos restaurantes y tiendas a medida que la zona se gentrificaba rápidamente, desplazando a gran parte de la comunidad china que antes había prosperado allí.

Chinatown se encuentra en otra encrucijada. Los comercios del centro luchan por recuperarse tras la pandemia, con menos afluencia de público de las oficinas y muchos preocupados por el aumento de la delincuencia. Las autoridades municipales esperan poder invertir la tendencia y consideran que el Capital One Arena vuelve a ser clave para revitalizar la zona. Por eso el distrito parece dispuesto a gastar cientos de millones de dólares para ayudar a Monumental Sports & Entertainment, propietarios de los Wizards y los Capitals, a renovar el complejo. Muriel Bowser, ha señalado que es prioritario llegar a un acuerdo con Monumental, haciendo una declaración conjunta a DCist que dice en parte: “[están] orgullosos de haber tenido una relación larga y positiva que ha contribuido en gran medida a la vitalidad de esta ciudad” y el distrito “reconoce que Capital One Arena sirve como un pilar económico importante” para el centro de la ciudad.

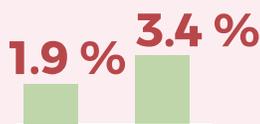
Capital One



POBLACIÓN

6,434 en 2020

2,743 en 1990 y
3,326 en 2000



CAGR 1990-2000 CAGR 2000-2020

Población: solo de raza blanca



CAGR 1990-2000 CAGR 2000-2020

Población: solo de origen asiático



CAGR 1990-2000 CAGR 2000-2020



MEDIANA DE LA RENTA FAMILIAR en 2020

\$47,691 en 2000

\$22,180 en 1990

8.0%



CAGR 1990-2000



MEDIANA DEL VALOR DE LA VIVIENDA

\$471,093 en 2000

\$909,000 en 1990

-6,4



CAGR 1990-2000



Golden 1 Arena. Fuente: Brian Libby Wikimedia Commons

Después de cinco años, el impacto del Golden 1 Center impulsa el centro de la ciudad **Downtown Sacramento Partnership, 21 de octubre de 2021**

El Golden 1 Center está cambiando rápidamente el paisaje del centro de Sacramento, estimulando un cambio sin precedentes e inyectando nueva vida en los alrededores. Desde que el estadio comenzó a construirse en 2014, los proyectos en Downtown, Midtown y West Sacramento, por un total de casi \$6.7 mil millones, han hecho crecer el núcleo urbano de la región y siguen impulsando su economía y calidad de vida. Cuando el estadio celebra su quinto aniversario, Downtown Sacramento Partnership ofrece un panorama de la actividad económica y el impacto del estadio.

El Golden 1 Center ha sido el corazón de la revitalización del centro de la ciudad, con 41 propiedades y casi 5.4 millones de pies cuadrados de espacio que han cambiado de manos desde su apertura hace cinco años. Además, en los últimos cinco años:

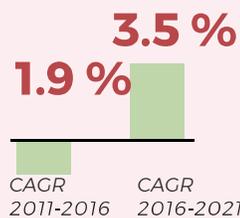
- Las ventas de propiedades han ascendido a casi \$1.5 mil millones.

- Se han abierto 150 nuevos comercios minoristas en la planta baja, 36 de ellos en DOCO (Downtown Commons).
- Se finalizaron 2,068 nuevas unidades residenciales y otras 3,332 están actualmente en construcción.

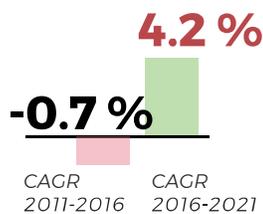
Golden 1



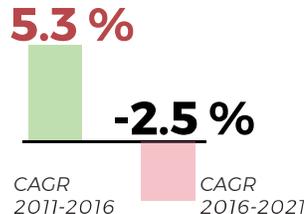
POBLACIÓN
7,432 en 2021
5,690 en 2011 y
6,258 en 2016



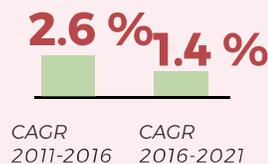
Población: solo de raza blanca



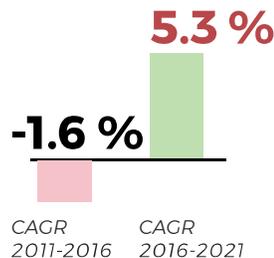
Población: solo de origen asiático



MEDIANA DE LA RENTA FAMILIAR
\$42,486 en 2021
\$35,000 en 2011 y
\$39,727 en 2016



MEDIANA DEL VALOR DE LA VIVIENDA
\$446,728 en 2021
\$373,803 en 2011 y
\$345,343 en 2016



Impactos permanentes y de la construcción previstos en la EIS

Además de los impactos demográficos y socioeconómicos, el tráfico, el ruido y otros impactos técnicos de los proyectos de los estadios en los vecindarios circundantes han variado en Brooklyn, Sacramento y Washington D. C. En cada caso, las EIS constataron que se esperaban impactos en el tráfico, ya fuera durante la construcción o de forma

permanente, en el carácter vecinal y en otros ámbitos técnicos como el ruido y las vibraciones. Si bien cada EIS tuvo en cuenta a los residentes y comercios del área, no se previeron impactos significativos. Flatbush y Atlantic Avenue de Brooklyn, que se cruzan en Barclays, y los vecindarios residenciales y comerciales próximos, son quizás los más comparables al Área de estudio

en cuanto a densidad y diversidad de la actividad económica y residencial de todos los mercados de referencia.

IMPACTOS DE LA CONSTRUCCIÓN

Barclays

Se preveía que los cierres de calles/desvíos y el tráfico generado por la construcción concentrarían el tráfico en las intersecciones cercanas al emplazamiento del proyecto y en las intersecciones periféricas, lo que tendría repercusiones negativas en el tráfico. En cuanto a las medidas paliativas, la EIS concluyó que algunos efectos adversos significativos del tráfico durante la construcción, al igual que las condiciones operativas al término de la primera y la segunda fases (finales) del proyecto, seguirían sin mitigarse. También habría lugares donde las tareas de construcción y el tráfico provocarían impactos sonoros adversos significativos en las propiedades adyacentes. El patrocinador del proyecto debía poner en marcha un programa de vigilancia y adoptar algunas medidas paliativas, como ventilación alternativa (por ejemplo, aire acondicionado) y ventanas con vidrio doble o contraventanas, disponibles sin costo alguno para los propietarios afectados.

Golden 1

Algunos edificios vecinos estarían sujetos a impactos inevitables de ruido y vibraciones. Los impactos derivados de la generación de emisiones típicas de la construcción, tales como óxidos de nitrógeno y pequeñas partículas, requerían medidas paliativas como prácticas de control de emisiones y escapes, y el pago de tasas de mitigación fuera del emplazamiento.

Capital One

Debido a la proximidad de muchos recursos culturales e históricos cerca del emplazamiento, se requirió un plan de gestión de obras para mitigar los posibles riesgos asociados con el ruido de las tareas de construcción a corto plazo, el mantenimiento inadecuado o irregular de los equipos y los residuos relacionados con la construcción en la escorrentía de aguas pluviales.



Capital One Arena. Fuente: Brian Libby Wikimedia Commons

IMPACTOS PERMANENTES

Barclays

En general, los impactos en el tráfico, el aparcamiento y el cierre de calles fueron significativos, y se prevé que los más importantes se produzcan durante las horas previas y posteriores a los partidos. Las medidas paliativas incluyeron cambios en las señales y la ampliación de las calles. La EIS determinó que otras intersecciones que no podían mitigarse no se verían afectadas con frecuencia. Se preveían 8 acres de espacios abiertos, un carril para bicicletas y otros usos comunitarios para toda la zona del plan maestro. El espacio abierto debía representar más del 35 % de todo el emplazamiento del proyecto, mejorar la circulación peatonal y promover el acceso público a todo el emplazamiento y su uso.

Golden 1

Era necesario diseñar un plan de gestión del transporte para controlar el tráfico los días de eventos, ya que se preveía que la mayoría de los asistentes siguieran conduciendo sus propios vehículos hasta el estadio. Se consideró que la zona contenía suficiente espacio de aparcamiento para el nuevo proyecto.

Capital One

La EIS previó impactos positivos en el propio emplazamiento, que llevaba mucho tiempo desocupado, en la demanda de espacio para hoteles y convenciones, y en el comercio minorista de la zona, debido al aumento del tráfico peatonal. Se señala que los minoristas podrían tener que modificar sus estrategias para aprovechar la nueva clientela potencial. En cuanto al tráfico, se preveía un cambio importante al uso del transporte público dada la proximidad del emplazamiento a una estación de metro.

Procesos de planificación

Estos estadios de referencia también ponen de manifiesto las diferencias entre los procesos de planificación públicos y privados. En Brooklyn y Washington D. C., los estadios encajan en un proceso de planificación de proyectos generales o maestros más amplio que reúne a entidades públicas y privadas, y ofrece varias oportunidades de participación pública. Los proyectos también se integraron en planes más amplios de desarrollo de uso mixto para las áreas. En Sacramento, el proceso estaba más orientado al sector privado, aunque también requería procesos de revisión pública. Los proyectos de Washington D. C. y Sacramento estaban relacionados con la revitalización de zonas comerciales en dificultades.

Barclays

Durante décadas, la ciudad y el estado de Nueva York contemplaron un desarrollo orientado al transporte público en Atlantic Terminal Yards (Brooklyn), que se asienta sobre un centro neurálgico de tránsito. A principios de la década de 1950, se contempló la posibilidad de construir en la zona un estadio de béisbol de los Brooklyn Dodgers. Sin embargo, los planes fracasaron y los Dodgers se trasladaron a Los Ángeles en 1958. A finales de la década de 1990, las filiales de Forest City Ratner Companies, en colaboración con la Empire State Development Corporation (ESDC), la Autoridad Metropolitana de Transporte (Metropolitan Transportation Authority, MTA) y la Ciudad de Nueva York (la Ciudad), iniciaron un proceso de planificación general de una zona de aproximadamente 22 acres adyacente a Atlantic Yards. La zona es un importante centro neurálgico de transporte con numerosas conexiones de metro y

autobús que llevan a la población de todas partes de Brooklyn y Long Island a los lugares de trabajo en el centro de Brooklyn y Manhattan. Forest City Ratner patrocinó el desarrollo de un centro comercial adyacente al proyecto, que abrió sus puertas en 2003. En 2010, se abrió al público la esperada renovación de una estación de Long Island Rail Road que se conecta con el centro comercial y el metro.

Los objetivos del proceso de planificación general incluían el desarrollo urbano, el desarrollo orientado al transporte público, un desarrollo residencial muy pedido y mejoras en el propio transporte público. El proyecto del Barclays Arena era uno de los componentes del plan maestro, que también incluía un hotel, oficinas, torres residenciales, 8 acres de espacios públicos abiertos, espacios comunitarios y mejoras en la terminal ferroviaria. El estadio y el proyecto en su conjunto se sometieron a innumerables

procesos de revisión ambiental locales y estatales, requirieron anulaciones de zonificación, expropiación pública de terrenos privados y otros permisos relacionados con el cierre de calles, y, en general, la colaboración y el compromiso de los sectores público y privado.

Capital One

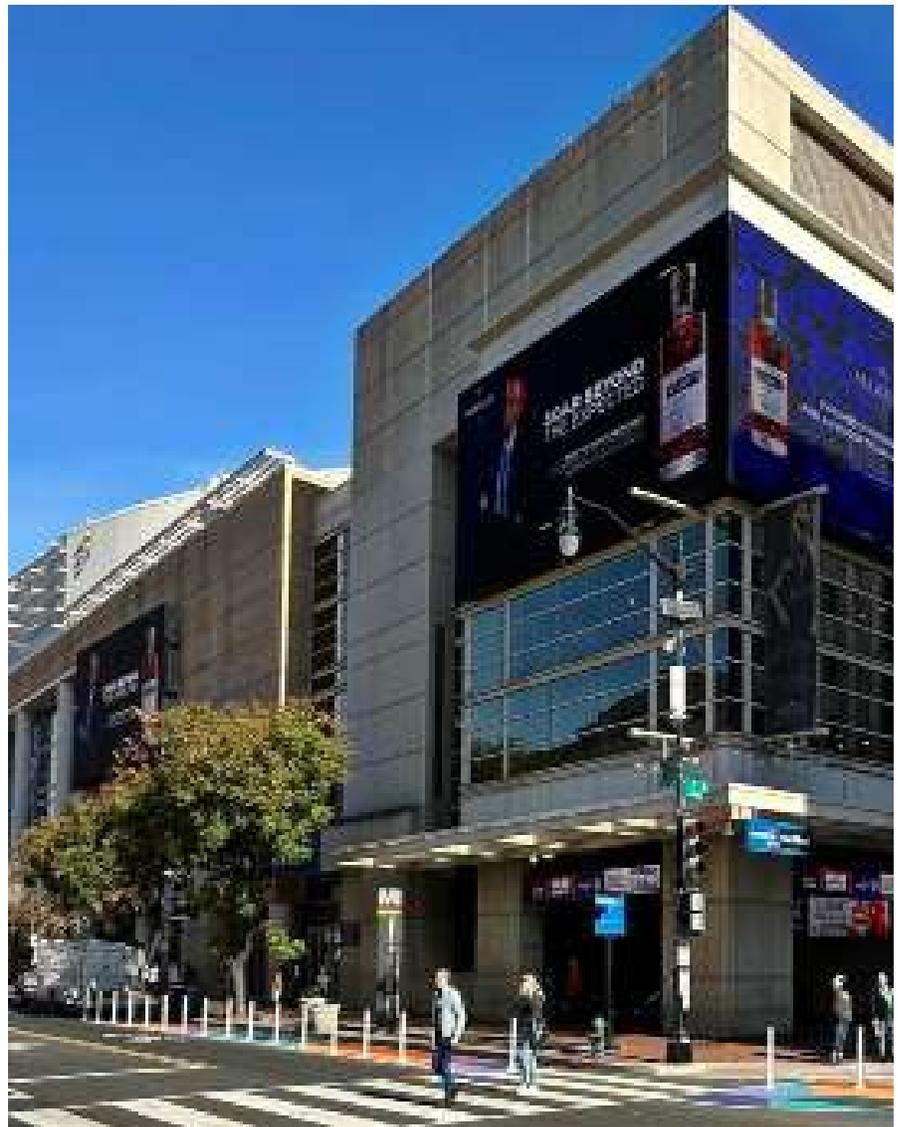
Antes de la inauguración del Capital One Arena en Washington D. C., los Wizards jugaban en el USAir Arena de Landover, Maryland, área situada en las afueras de Washington. La escasa asistencia al estadio se debía a que, según los propietarios, la ubicación era incómoda tanto para los residentes de Washington como de Baltimore, y a que el estadio no estaba a la altura de otros recintos de la NBA. En 1993, el propietario Abe Pollin empezó a estudiar opciones para trasladar los equipos a un nuevo estadio.

El desarrollo del Capital One Arena se adhirió a una parte de un plan integral más amplio. La manzana donde se construyó Capital One albergaba históricamente una mezcla de residencias y pequeños comercios. En la década de 1960 esta sufría la decadencia urbana de gran parte del extremo oriental del centro de Washington. En 1973, mientras se construía la estación de metro de Gallery Place, el gobierno de Washington D. C. compró los terrenos con la esperanza de reurbanizarlos. La mayoría de los edificios que quedaban en el emplazamiento se demolieron en 1985. Se contemplaron diversos proyectos de reurbanización, pero ninguno se materializó hasta que un grupo de empresarios negoció un acuerdo entre Pollin y el gobierno de Washington D. C. para construir un estadio con locales comerciales, gastronómicos y de otro tipo. Se esperaba que el proyecto revitalizara el área y catalizara la reurbanización de los terrenos circundantes.

Golden 1

En Sacramento, el proyecto del estadio dio frutos gracias a la colaboración de entidades privadas para alcanzar sus objetivos individuales. En 2013, los nuevos propietarios de los Sacramento Kings propusieron un nuevo estadio que sería la sede del equipo en el centro de Sacramento, trasladándolo desde su antiguo espacio en Natomas, un área situada a unas 5 millas al norte del centro. El estadio también incluye un complejo de 1.5 millones de pies cuadrados de uso mixto comercial, minorista y residencial (Downtown Plaza) en seis manzanas del centro de Sacramento.

Cuando se propuso el estadio, el espacio albergaba el centro comercial regional Downtown Plaza, con 1.2 millones de pies cuadrados para oficinas y locales comerciales. El centro comercial y su espacio de oficinas asociado registraron tasas de ocupación decrecientes a principios de la década de 2000, cayendo al 50 % o menos en 2013. Mediante la demolición de 858,000 pies cuadrados de espacio comercial y minorista existente en el centro comercial, el proyecto pretendía sustituir el carácter de centro comercial suburbano existente por un carácter urbano más vibrante sostenido por el estadio.



Capital One Arena. Fuente: Brian Libby Wikimedia Commons

Resumen

Independientemente del catalizador público o privado, cada una de estas jurisdicciones (Nueva York, California y Washington D. C.) requería un sólido proceso de revisión ambiental para documentar los posibles problemas y registrar los comentarios y aportes del público. Como resultado de estos procesos, se definieron planes de mitigación y procedimientos para hacer frente a las tareas de construcción prolongadas, los cambios en el tráfico de automóviles y peatones, y un nuevo uso principal dentro del vecindario. El proceso de revisión dio lugar a planes de mitigación del tráfico que reconfiguraban la trama y el flujo de las calles, fomentaban el uso del transporte público y los aparcamientos disuasorios, y colaboraban con los comercios de la zona para ofrecer descuentos a los visitantes del estadio que les animaran a llegar temprano o quedarse hasta tarde, reduciendo así los picos de tráfico. También dio lugar a la negociación de acuerdos de beneficios comunitarios que

incluían subvenciones para los comercios durante la construcción, boletos y espacio para eventos gratuito o con descuento para residentes y estudiantes de la zona, aumento de parques o espacios abiertos, y otros beneficios.

Incluso con estas estrategias, como todos los grandes proyectos de desarrollo, los estadios de referencia han favorecido la vida económica y la estabilidad de los comercios y los vecindarios residenciales adyacentes, y les han planteado retos. Una estrategia de gestión fundamental que se desprendió del análisis comparativo fue que los organismos públicos crearon estructuras dentro de la negociación con sus homólogos privados que permitieron realizar una supervisión constante durante las fases críticas del desarrollo y después de su finalización. Los constructores eran responsables de evaluar el funcionamiento de las estrategias de mitigación y, si había problemas, de revisarlas. Se crearon comités consultivos

comunitarios para recabar opiniones. Gracias a estas estructuras, las ciudades disponían de flexibilidad para reevaluar el proceso en su transcurso y afrontar las consecuencias imprevistas más allá del proceso de revisión inicial.

En Pensilvania no se exige un proceso de revisión ambiental local o estatal. Para compensar y proporcionar al público información previa a la consideración del Municipio, la PIDC y la Ciudad han emprendido la diligencia debida de la que esto forma parte. Si el proyecto del estadio de Filadelfia sigue adelante, las lecciones aprendidas de otras jurisdicciones podrían incorporarse al proceso de los Sixers.

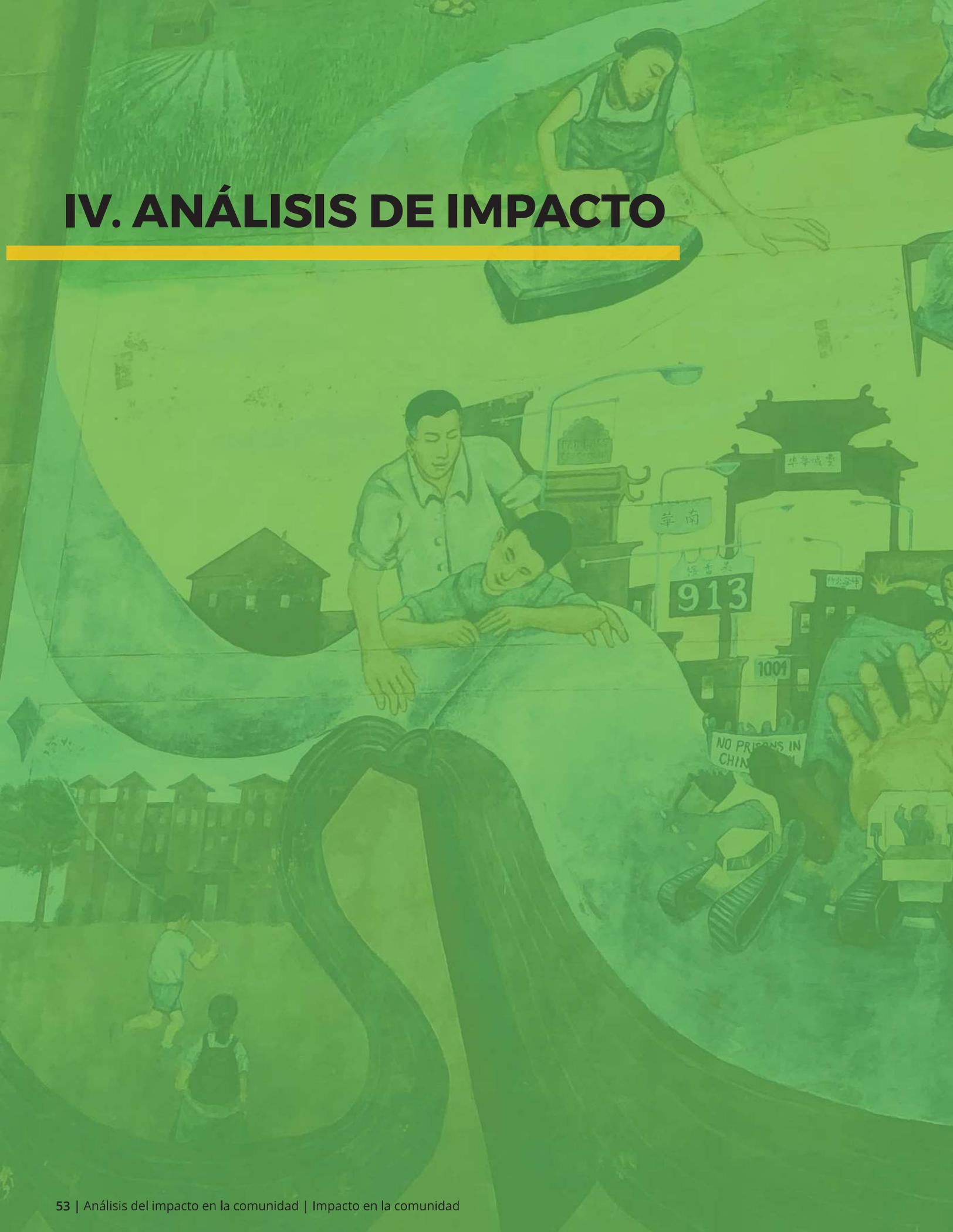


Golden 1 Center. Fuente: golden1center.com



Barclays Center de Brooklyn. Fuente: Shop Architects

IV. ANÁLISIS DE IMPACTO



Análisis de impacto

En esta sección se proporciona un resumen de las condiciones actuales, las tendencias históricas y los impactos del Proyecto en el Área de estudio en seis áreas analíticas (presentadas en el recuadro de la derecha).

El Equipo consultor identificó el mercado laboral y el entorno empresarial, y el transporte, el tráfico y el aparcamiento como “elementos de los puntos de inflexión” que podrían provocar impactos en todo el sistema. Este término y la síntesis de los resultados se tratan con más detalle en la sección V.

- 1 **Sociodemografía**
- 2 **Mercado laboral y entorno empresarial**
- 3 **Patrimonio cultural y servicios comunitarios**
- 4 **Seguridad y entorno peatonal**
- 5 **Transporte, tráfico y aparcamiento**
- 6 **Construcción**



Vista del corredor de 10th Street en Chinatown, en dirección norte. El edificio típico del distrito comercial de Chinatown es de uso mixto, con planta baja comercial y planta alta comercial o residencial. Fuente: Sojourner Consulting



1. Sociodemografía

Condiciones y tendencias actuales

Población

El Área de estudio es una parte vibrante y creciente de la Ciudad de Filadelfia original, históricamente planificada. El Chinatown de Filadelfia, uno de los más antiguos del país, ha experimentado un resurgimiento residencial y comercial a pesar de estar físicamente confinado por el desarrollo a gran escala. Market East, que aún se está recuperando de los efectos negativos de la pandemia de COVID-19 sobre la actividad de oficinas y comercios, ha avanzado hacia su reinención como comunidad de uso mixto con potencial para nuevos proyectos residenciales de relleno y reconversión.

El Área de estudio ha tenido un enorme crecimiento, sobre todo en Chinatown North/Callowhill y Market East. La población del Área de estudio creció un 66 % entre 2011 y 2021. Además, el Área de estudio pasó de tener una población de predominio asiático a una población predominantemente blanca, aunque sigue caracterizándose por una gran concentración de residentes asiáticos.

De 2011 a 2021, la economía del Área de estudio se tornó más sólida. En 2021, la mediana de la renta familiar (MHI) y la mediana de edad del Área de estudio eran más altas, el índice de pobreza era más bajo y el número de integrantes de los grupos familiares era menor, en

comparación con la ciudad. En 2021, la población total del Área de estudio era de 9,896 habitantes, con una mediana de edad de 38.7 años. En el Área de estudio había aproximadamente 4,488 grupos familiares, con una mediana de 1.7 personas. La MHI era de \$78,162, con un 21.3 % de la población por debajo del nivel de pobreza. En comparación, la población total de Filadelfia era de 1,596,865 habitantes, con una mediana de edad de 34.8 años. Filadelfia tenía aproximadamente 646,608 grupos familiares con una mediana de 2.4 integrantes. La MHI en Filadelfia era de \$52,649, con un 21.7 % de la población por debajo del nivel de pobreza.

DEMOGRAFÍA

Área de estudio



POBLACIÓN

9,896

1,596,865 en Filadelfia



MEDIANA DE INTEGRANTES DEL GRUPO FAMILIAR

1,7

2,4 en Filadelfia



MEDIANA DE EDAD

38,7

34,8 en Filadelfia



MEDIANA DE LA RENTA FAMILIAR

\$80,435

\$52,649 en Filadelfia



GRUPOS FAMILIARES

4,488

646,608 en Filadelfia



ÍNDICE DE POBREZA

21.3 %

21.7 % en Filadelfia

Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP05 Estimación quinquenal ACS

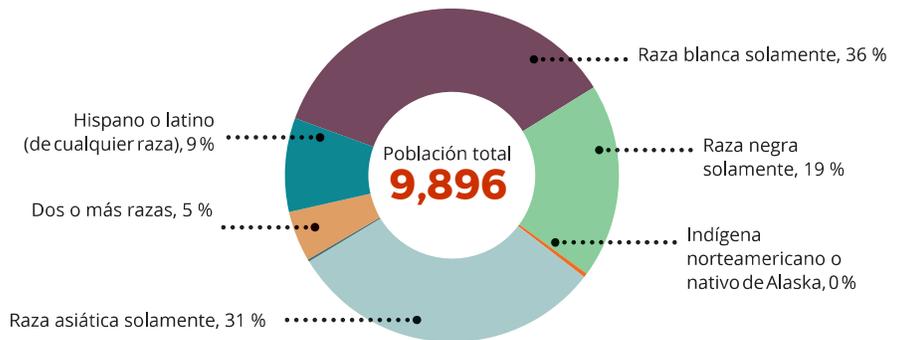


Raza

En 2011, el grupo poblacional más numeroso del Área de estudio era el asiático, que representaba el 37.8 % de los residentes, seguido por los residentes de raza blanca con un 30.2 % (1,800) y los de raza negra con un 18.9 % (1,082). En 2021, los blancos constituían un mayor porcentaje de población que los asiáticos, con un 35.6 % (3,522) frente a un 30.9 % (3,057). La población de raza negra creció de 1,082 a 1,874 residentes y se mantuvo relativamente en el mismo porcentaje de la población total. El mayor índice de crecimiento de la población fue la de los indígenas norteamericanos y los nativos de Alaska, con un 3,600 % de crecimiento, aunque debido a la pequeña base, esto representó solo un aumento de 36 personas. Dos o más razas tuvieron el segundo índice de crecimiento más alto con un 631.8 %, lo que representó un aumento de 417 residentes.

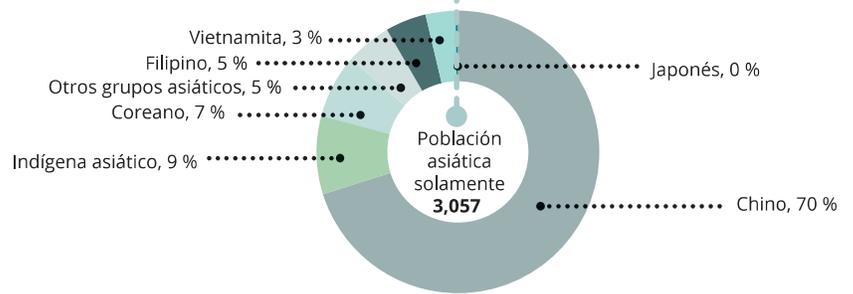
La población asiática constaba de varios subgrupos. En 2021, el subgrupo chino, con 2,158 personas o el 70.2 % del total, constituía la mayoría de la población asiática. Los nativos asiáticos y los coreanos fueron el segundo y tercer subgrupo más poblados con 275 o el 8.9 % y 225 o el 7.3 %. En comparación, en 2011, el subgrupo chino constituía la mayoría de la población asiática con 1,776 o el 78.1 %, seguido de los nativos asiáticos y los vietnamitas con 318 o el 14.0 % y 63 o el 1.8 %, respectivamente.

Figura 6: Distribución de la población del Área de estudio por raza y grupo étnico, 2021



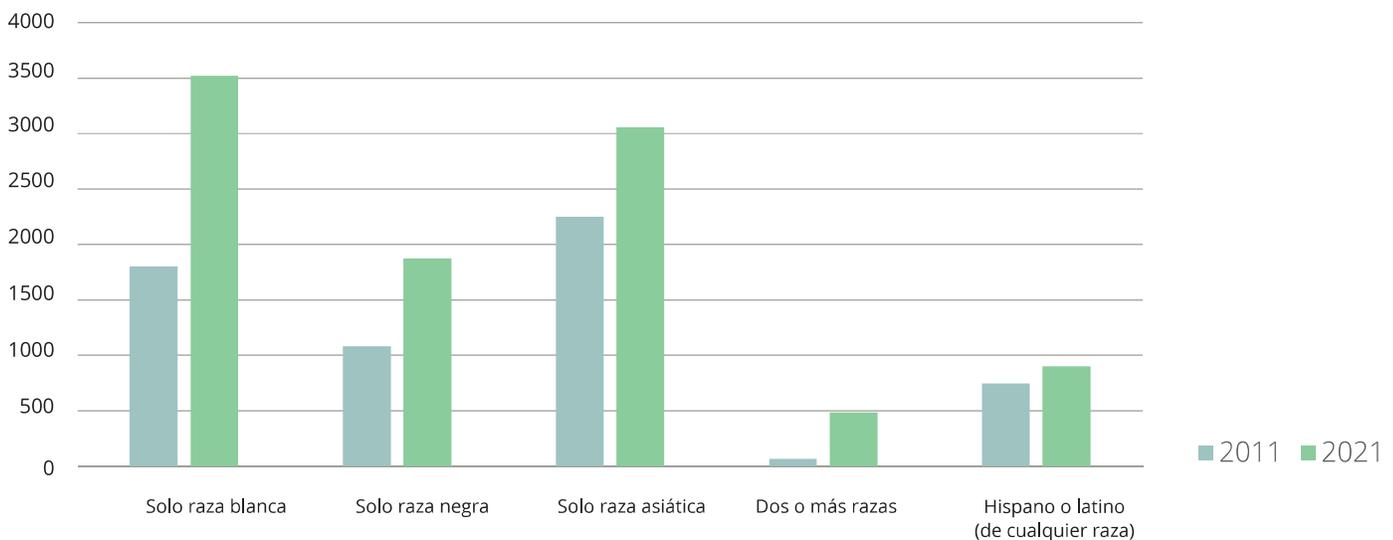
Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP05 Estimación quinquenal ACS

Figura 7: Población asiática del Área de estudio por grupo asiático, 2021

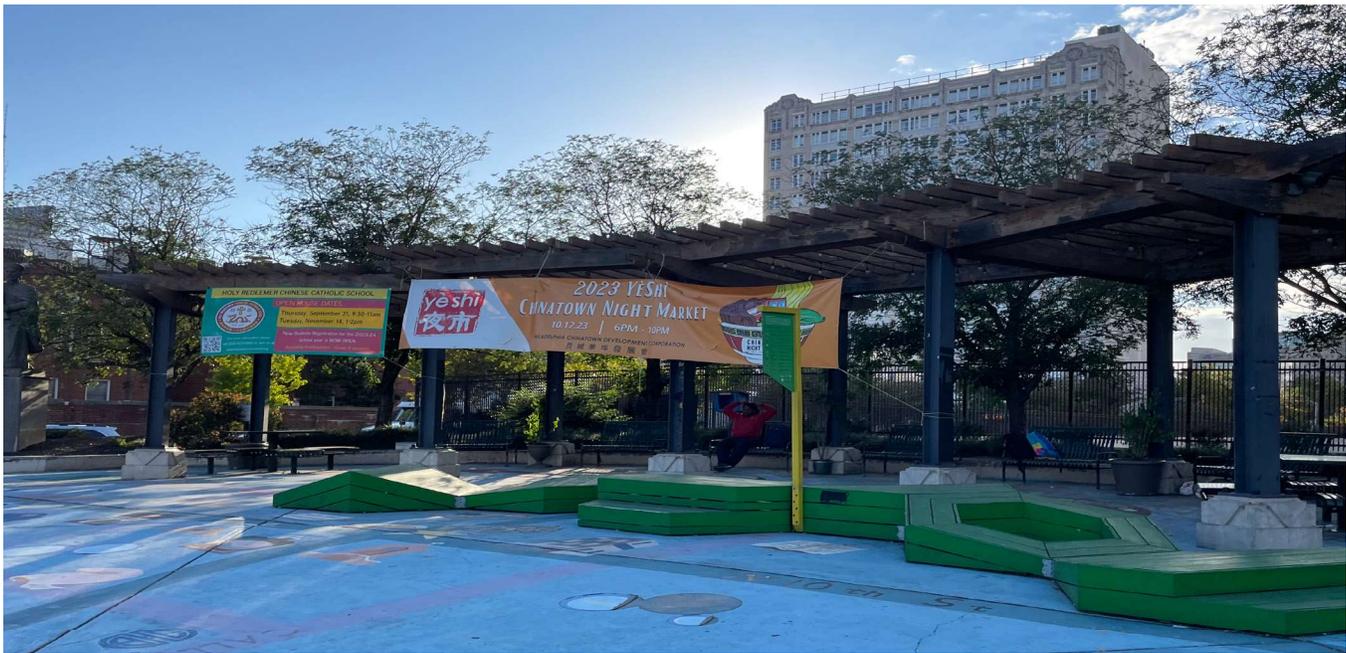


Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP05 Estimación quinquenal ACS

Figura 8: Distribución de la población del Área de estudio por raza y grupo étnico, 2011–2021



Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP05 Estimación quinquenal ACS



Vista de 10th Street Plaza con un cartel que anuncia el Mercado nocturno de YèShì Chinatown 2023, un festival anual de gastronomía y cultura organizado por el CDC local. Fuente: Sojourner Consulting

Chinatown sigue siendo una comunidad de entrada para inmigrantes chinos LEP.

Chinatown sigue siendo una puerta de entrada para nuevos inmigrantes, sobre todo para personas con dominio limitado del inglés (LEP). En las entrevistas y los grupos de debate, los inmigrantes LEP afirmaron de manera sistemática que la barrera lingüística era su principal problema. Históricamente, Chinatown ha sido el destino de inmigrantes de habla cantonesa en su mayoría, procedentes de las provincias del sudeste de China. En los últimos diez años, ha habido más diversidad en el origen geográfico de los inmigrantes chinos y un aumento particular en la provincia de Fujian. Según las entrevistas con líderes comunitarios y los grupos de debate, en los últimos años estas personas también han asumido la propiedad de inmuebles y negocios, y están posibilitando oportunidades de vivienda y trabajo para una población inmigrante más diversa.

Muchos nuevos inmigrantes chinos se trasladan ahora directamente a áreas alejadas o a otras partes de la ciudad donde tienen familia y una red de apoyo. No obstante, para los inmigrantes con menos recursos y

que carecen de una red de apoyo, y en particular para las personas LEP, Chinatown sigue siendo una valiosa comunidad de entrada. Chinatown es una zona de llegada inicial donde pueden encontrar trabajo, conectar con redes locales, buscar recursos y servicios en su idioma, y estar en un lugar de apoyo mientras aprenden a desenvolverse en los sistemas locales y a hablar inglés. Según los grupos de debate, las entrevistas con organizaciones y líderes comunitarios de Chinatown y la experiencia de Sojourner, el acceso lingüístico puede diferir mucho entre los distintos recursos públicos y sin fines de lucro, y Chinatown representa una concentración y diversidad particular de recursos lingüística y culturalmente competentes. En concreto, Chinatown es una plataforma de servicios en chino en la región, y los inmigrantes chinos LEP de toda la región acuden a Chinatown en busca de ayuda.

Si bien el aspecto de puerta de entrada del Chinatown de Filadelfia es importante, la cantidad real de grupos familiares que hablan principalmente lenguas asiáticas y de las islas del Pacífico ha

disminuido de 462 a 188, lo que supone un descenso del 59 % y representa el 4 % de los 4,488 grupos familiares del Área de estudio.

Las escuelas locales también son un gran atractivo, sobre todo para los inmigrantes. Al igual que otros recursos de Chinatown, las escuelas locales tienen una especial atención y capacidad para atender a las familias de inmigrantes asiáticos y LEP. FACTS Charter School y Holy Redeemer Elementary School, una escuela privada, se establecieron específicamente para satisfacer las necesidades de las familias de inmigrantes asiáticos de Chinatown.





Aumento de la cantidad de inmigrantes latinos con un dominio limitado de inglés (LEP)

Cada vez más residentes latinos se trasladan a Chinatown North, sobre todo en los alrededores de Spring Garden Street y más al norte del Área de estudio. Según las entrevistas con líderes comunitarios y dos grupos de debate en español con residentes y trabajadores que se identificaban como latinos, esta comunidad está compuesta por inmigrantes de clase trabajadora y LEP, muchos de los cuales proceden de El Salvador, Guatemala y Honduras. El crecimiento de esta población se observó en el plano anterior del vecindario (2017) y ha seguido siendo impulsado por redes familiares, disponibilidad de empleos en pequeñas empresas locales y opciones de cuidado infantil de gran calidad. Muchos de ellos trabajan en comercios pequeños de Chinatown, como tiendas de comestibles, restaurantes y negocios de fabricación/distribución. Hablan de los retos lingüísticos y de inmigración que comparten con otros inmigrantes asiáticos y, del mismo modo, consideran que Chinatown es un lugar único donde pueden satisfacer todas sus necesidades.

Adultos mayores asiáticos

Según los grupos de debate y las entrevistas, Chinatown es uno de los principales polos de atracción para los adultos mayores LEP de habla china de toda la región. Debido a la escasez de viviendas asequibles en el vecindario, muchos miembros de este grupo se han mudado a viviendas asequibles en Washington Square West y a otros vecindarios del centro de la ciudad para estar cerca de Chinatown. Muchos lo visitan casi a diario, compran alimentos y otros bienes culturales, brindan servicios de cuidado infantil y se reúnen con amigos.

En Chinatown viven muchos adultos mayores, sobre todo de habla china y LEP.

Residentes asiáticos multigeneracionales

Según los grupos de debate y las entrevistas, aunque Chinatown desempeña un papel particular para los nuevos inmigrantes, también hay un número significativo de estadounidenses de origen asiático cuyas familias han vivido en Chinatown durante generaciones. Estos residentes de larga data están profundamente arraigados en la comunidad y han invertido en ella. Desempeñan un papel fundamental en la resiliencia y estabilidad de Chinatown. Muchos de estos residentes son descendientes de inmigrantes chinos de habla cantonesa. También suelen incluir a propietarios y empresarios. Pueden colaborar con la gestión de propiedades o de pequeñas empresas. Las familias pueden vivir en toda la región, pero Chinatown es un núcleo central de actividad y un lugar que ayuda a reafirmar y transmitir los valores culturales y las tradiciones de generación en generación. Las personas también pueden entrar y salir de Chinatown; por ejemplo, los hijos adultos pueden querer volver para que sus hijos asistan a las escuelas locales o para cuidar a los adultos mayores de la familia.



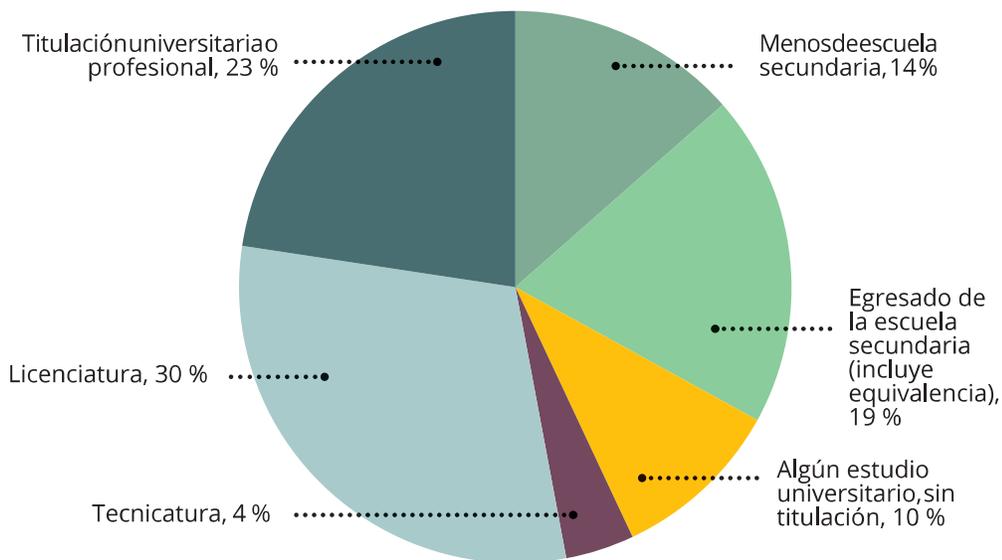
La organización juvenil de Chinatown Philadelphia Suns interpreta la tradicional danza del león china, en el corredor de 10th Street. Fuente: Sojourner Consulting



Nivel educativo

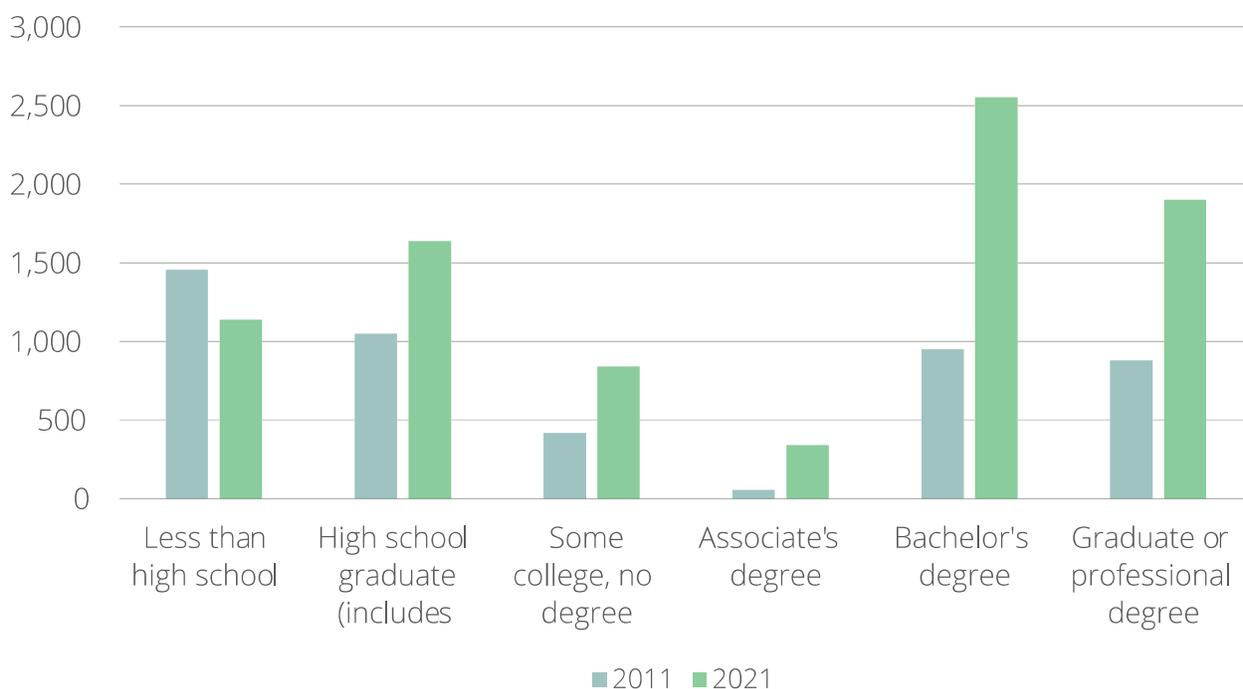
Entre 2011 y 2021, los residentes del Área de estudio aumentaron su nivel educativo. En 2011, 2,505 residentes o el 52.1 % tenían un nivel de estudios de escuela secundaria o inferior. En 2021, el nivel educativo de la población del Área de estudio se había invertido, y más de la mitad de los residentes que respondieron habían obtenido una licenciatura, un máster o un título profesional.

Figura 9: Nivel educativo de la población del Área de estudio: 25 años y más, 2021



Fuente: Censo de Estados Unidos.: S1501 Estimación quinquenal ACS 2021

Figura 10: Nivel educativo de la población del Área de estudio: 25 años y más, 2011- 2021



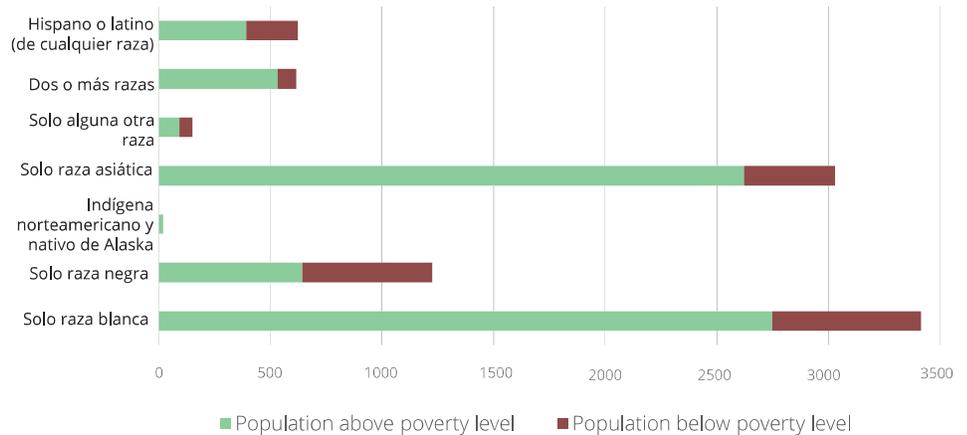
Fuente: Censo de Estados Unidos.: S1501 Estimación quinquenal ACS 2021



Índice de pobreza

En 2021, la población del Área de estudio que vivía por debajo del índice de pobreza era del 21.3 %, ligeramente inferior a la de Filadelfia, del 21.7 %. Al igual que ocurre con los índices de desempleo, la población asiática del Área de estudio presenta el índice de pobreza más bajo de todos los grupos raciales, con un 13.5 %, frente al 23.4 % de Filadelfia. La población de raza negra tenía el índice de pobreza más elevado, con un 47.6 % en el Área de estudio, en comparación con el 27.2 % de Filadelfia. Por otro lado, en Filadelfia, la población de raza blanca tenía el índice de pobreza más bajo, de 14.7 %, y la de alguna otra raza el más alto, con un 41.7 %.

Figura 11: Índice de pobreza del Área de estudio por raza dentro del grupo racial, 2021



Fuente: Censo de Estados Unidos.: S1701 Estimación quinquenal ACS 2021

Carga de costos

Otra medida de la desventaja económica es el concepto de "carga de costos", definido como los grupos familiares que destinan más del 30 % de sus ingresos al alquiler. El concepto se divide en "sobrecargados" (grupos familiares que gastan entre el 30 y el 34,9 % de sus ingresos en alquiler) y "gravemente sobrecargados" (grupos

familiares que gastan más del 35 % en alquiler). Con al menos el 40 % de los residentes sobrecargados por los costos de alquiler, el Área de estudio tenía y sigue teniendo dificultades para ofrecer soluciones adecuadas de vivienda asequible. En 2021, 264 inquilinos (11.8 %) en el Área de estudio estaban sobrecargados de costos en comparación con

25,031 inquilinos (8.1 %) en Filadelfia. En el Área de estudio, 851 inquilinos (27.7 %) estaban gravemente sobrecargados de costos, en comparación con 123,675 inquilinos (40.2 %) en Filadelfia.

Tabla 4: Grupos familiares con carga económica en el Área de estudio y Filadelfia, 2021

Geografía	Sobrecarga del 30.0 al 34.9 % de los ingresos	% de unidades ocupadas por inquilinos	Sobrecarga excesiva del 35.0 % de los ingresos	% de unidades ocupadas por inquilinos
Área de estudio	364	11.8 %	851	27.7 %
Filadelfia	25,031	8.1 %	123,675	40.2 %
Total general	25,395		124,526	

Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP04 Estimación quinquenal ACS 2021



Vivienda y desplazamiento

Viviendas

En comparación con el parque de viviendas de Filadelfia en su conjunto, donde predominan las viviendas unifamiliares en hilera, en el Área de estudio predominan las viviendas multifamiliares con una mediana del valor de la vivienda comparativamente alta. La mayoría de las unidades del Área de estudio (75.3 %) se encuentran en estructuras multifamiliares con 20 o más unidades. En comparación, el 57.7 % del total de viviendas de Filadelfia son viviendas unifamiliares adosadas de una sola unidad. Solo el 13.7 % de las viviendas de Filadelfia se encuentran en estructuras multifamiliares de 20 unidades o más.

En 2021, el Área de estudio tenía una mediana del valor de la vivienda (median home value, MHV) de \$416,077, cifra considerablemente más elevada que la de Filadelfia, de \$184,100. Los tres sectores censales dentro del Área de estudio tienen un MHV más alto que Filadelfia, siendo el de Chinatown Core el más alto (\$458,100), seguido de Chinatown North (348,900) y Market East (\$338,600)

Las unidades de vivienda del Área de estudio se han aprovechado cada vez más para obtener ingresos por alquiler. Las partes interesadas de toda el Área de estudio observaron una tendencia creciente a convertir

los alquileres a largo plazo en alquileres de corta duración y a utilizar los apartamentos para obtener ingresos por alquileres de larga duración en lugar de ser ocupados por sus propietarios.

El Área de estudio también tiene una proporción significativamente mayor de unidades ocupadas por inquilinos (68.5 %) en comparación con la ciudad en general (52.4 %), como se detalla en la tabla 6. Los inquilinos son más vulnerables a los riesgos de desplazamiento que los propietarios de viviendas. Varios inquilinos de los grupos de debate declararon que habían estudiado la posibilidad de comprar propiedades

Tabla 5: Total de viviendas en el Área de estudio y Filadelfia, 2021

Geografía	Área de estudio		Filadelfia	
	Cantidad de unidades	% de unidades	Cantidad de unidades	% de unidades
1 unidad, independiente	184	3.7 %	60,360	8.4 %
1 unidad, adosada	333	6.7 %	415,781	57.7 %
2 unidades	153	3.1 %	56,413	7.8 %
3 o 4 unidades	170	3.4 %	43,658	6.1 %
5 a 9 unidades	240	4.8 %	25,604	3.6 %
10 a 19 unidades	146	2.9 %	17,704	2.5 %
20 o más unidades	3,736	75.3 %	99,043	13.7 %
Barco, vehículo recreativo, furgoneta, etc.	0	0.0 %	204	0.0 %
Total de viviendas	4,962	100.0 %	720,688	99.8 %

Fuente: Censo de Estados Unidos.
Estimación quinquenal
ACS Estimación a 5 años

El censo de Estados Unidos clasifica las unidades residenciales en viviendas unifamiliares (single family housing, SFH) adosadas e independientes, y viviendas multifamiliares. Estas estructuras incluyen viviendas unifamiliares, adosadas, en hilera, dúplex, cuádruples y en serie. Para que se considere una SFH, cada unidad debe tener un sistema de calefacción independiente, estar separada por una pared que vaya del suelo al techo, no tener unidades situadas por encima o por debajo, y disponer de medidores individuales de los servicios públicos. Todas las demás unidades se considerarían estructuras multifamiliares.



en el Área de estudio, pero que no podían permitirse el costo de permanecer allí.

La falta de oferta ha agravado los problemas de asequibilidad de la vivienda. Entre 2003 y 2016, no se construyeron nuevas unidades asequibles en el Área de estudio. A medida que aumentaba el número de nuevas viviendas a precio de mercado, la proporción de unidades de renta restringida disminuyó. En 2011, las unidades de renta restringida representaban el 31.1 % de la oferta general de alquiler. En 2021, el porcentaje se redujo al 19.7 %.

Si bien la Philadelphia Chinatown Development Corporation (PCDC) construyó más de 200 unidades de vivienda asequible en Chinatown entre 1980 y 2001, el nuevo desarrollo se ha visto obstaculizado por la falta de oportunidades de adquisición asequible para los constructores de viviendas sin fines de lucro y otros constructores que buscan construir unidades asequibles reguladas (por ejemplo, utilizando créditos fiscales para viviendas de bajos ingresos y otros fondos federales). Las organizaciones comunitarias centradas en la vivienda asequible se enfrentan a problemas de adquisición de las pocas parcelas de propiedad pública que quedan, debido a intereses contrapuestos. En el momento de la publicación, la constructora Penrose está construyendo 51 unidades de viviendas asequibles para personas mayores en 217-53 N 9th St.

MEDIANA DEL VALOR DE LA VIVIENDA EN 2021



Área de estudio

\$416,077

Filadelfia

\$184,100

Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP04 Estimación quinquenal ACS 2021



Edificio Crane Chinatown, 1001 Vine Street. Fuente: BJH Advisors

Tabla 6: Unidades ocupadas y tenencia de viviendas del Área de estudio y Filadelfia, 2021

Geografía	Área de estudio		Filadelfia	
	Cantidad de unidades	% de unidades	Cantidad de unidades	% de unidades
Viviendas				
Viviendas ocupadas	4,488	90.4 %	646,608	89.7 %
Ocupadas por el propietario	1,413	31.5 %	338,868	52.4 %
Ocupadas por inquilinos	3,075	68.5 %	307,740	47.6 %

Fuente: Censo de Estados Unidos.: DP04 Estimación quinquenal ACS 2021



Presiones de desplazamiento y propiedad de Chinatown

En Chinatown, el aumento de los alquileres ha provocado el desplazamiento de muchos inquilinos inmigrantes de bajos ingresos. Además, los comercios también informaron de crecientes presiones de desplazamiento.

Las entrevistas y los grupos de debate con propietarios, comercios y residentes de bajos ingresos identificaron dos presiones de desplazamiento principales. En primer lugar, los impuestos sobre la propiedad aumentaron de manera considerable durante la Iniciativa del Valor Real (Actual Value Initiative, AVI) en 2013 y varias veces desde entonces. Estos costos acaban agregándose a los inquilinos. En segundo lugar, los cambios en

la propiedad de los inmuebles han provocado un aumento de los costos de mantenimiento, incluidos la amortización de la deuda o los requisitos de capital para los propietarios, y la necesidad de aumentar los alquileres para obtener los beneficios previstos.

Según un análisis de los registros fiscales proporcionados por la Oficina de Valuación de Propiedades de la Ciudad de Filadelfia, en la tabla 7 se presentan cuatro ejemplos de propiedades en Chinatown que han tenido un aumento considerable de los impuestos sobre la propiedad. En el periodo comprendido entre 2014 y 2023, la mediana del impuesto sobre la propiedad

para la propiedad de uso mixto (que incluye usos residenciales y comerciales) aumentó un 68 %; la de la casa en hilera, un 56 %; la del condominio residencial, un 67 %; la de la propiedad industrial, un 70 %; y la de la propiedad comercial, un 15 %. En Chinatown hay un número limitado de propiedades exclusivamente comerciales; la mayoría de los comercios se ubican en propiedades de uso mixto.

Observación: Este análisis no tiene en cuenta los aumentos de la Iniciativa del Valor Real de 2013, cuando la Ciudad implementó una nueva metodología de valuación del valor de la propiedad que afectó, en particular, a las propiedades históricamente infravaluadas en mercados de alto valor como Chinatown.

Tabla 7: Muestra de la mediana del impuesto sobre la propiedad pagado por tipo de propiedad, 2014-2023

	Mediana del impuesto sobre la propiedad 2014	Mediana del impuesto sobre la propiedad 2023	% del incremento
Muestra de 4 propiedades de uso mixto	\$6,231	\$10,484	68 %
Muestra de 4 casas en hilera	\$2,648	\$4,136	56 %
Muestra de 4 condominios residenciales	\$2,007	\$3,356	67 %
Muestra de 4 propiedades industriales	\$6,956	\$11,857	70 %
Muestra de 4 propiedades comerciales	\$11,046	\$12,685	15 %

Fuente: Ciudad de Filadelfia, Urban Partners, 2023

El cambio de propietario es un catalizador para la reurbanización o los aumentos considerables del valor de los alquileres. Según los propietarios entrevistados y los líderes de la comunidad, Chinatown tiene una serie de propietarios intergeneracionales con fuertes lazos comunitarios que son más proclives a valorar la estabilidad de los inquilinos, la facilidad de gestión de la propiedad y el impacto local. También es más probable que apoyen a inquilinos estables a largo plazo cobrando un alquiler inferior al del mercado. Según estas prácticas, este tipo de propietarios ha sido una fuente de gran estabilidad y apoyo para la identidad cultural de Chinatown porque están incentivados para preservar el mercado cultural

existente. Sin embargo, se ha producido una tendencia de nuevos propietarios inmigrantes que aumentan significativamente el alquiler para los inquilinos existentes y son más propensos a renovar o reurbanizar la propiedad con el fin de lograr el retorno de su inversión. Como resultado, los nuevos propietarios a menudo catalizan el desplazamiento de inquilinos de bajos ingresos, incluidos las personas LEP y los inmigrantes, y muchos inquilinos de bajos ingresos están siendo sustituidos por inquilinos con ingresos más elevados, como estudiantes de Jefferson o residentes médicos.

La rotación de inquilinos a largo plazo también puede ser un catalizador similar. Los propietarios

pueden considerar que los inquilinos a largo plazo son fuentes de ingresos estables, y las relaciones personales pueden generar presiones sociales para preservar tales acuerdos. No obstante, la rotación ofrece la oportunidad de realizar cambios que acercarían los posibles ingresos de la unidad a un índice de mercado y compensarían la carga fiscal.

Tanto si el Proyecto sigue adelante como si no, para hacer frente a las tendencias de desplazamiento y a los crecientes problemas de asequibilidad, la Ciudad debería dar prioridad al desarrollo de viviendas asequibles adicionales y a la conservación de las viviendas asequibles existentes en Chinatown.



Titularidad de bienes inmuebles en Chinatown

Dado que los propietarios desempeñan un papel importante a la hora de determinar el rumbo del vecindario, el equipo de Sojourner analizó un amplio conjunto de datos de registros de la propiedad obtenidos en la Oficina de Valuación de Propiedades. El objetivo de esta tarea fue comprender las características de la propiedad con respecto a la raza, la ubicación y la titularidad individual frente a la corporativa. La base de datos de propiedades se segmentó en tipos de uso del terreno actuales y la raza del propietario se determinó según el apellido.

En comparación con un análisis similar realizado en 2013, el porcentaje de propiedades pertenecientes a personas asiáticas en el vecindario ha aumentado hasta el 45 % (37 % en 2013). El índice de titularidad asiática es considerablemente más elevado en Chinatown Core (66 %) que en Chinatown North/Callowhill (32 %).

El porcentaje de propietarios individuales frente a propietarios corporativos (incluidos fideicomisos y sociedades de responsabilidad limitada) se ha mantenido estable (65 % de propietarios individuales en 2023 frente al 66 % en 2013).

En la tabla 8 se ilustra la evolución de la titularidad de los terrenos en el área de 2013 a 2023. La titularidad de propiedades fuera del área se ha mantenido estable (52.7 % en 2023 frente al 52 % en 2013). Como señalan Acolin y Vitiello, en estudios anteriores sobre los barrios chinos se han detectado divisiones entre los propietarios externos y los residentes y trabajadores locales menos acomodados. La continuidad de la titularidad fuera del área a pesar de la significativa actividad de desarrollo a lo largo del mismo período puede reflejar la estabilidad de estas conexiones, que son importantes para la preservación del vecindario. Un porcentaje considerable de los propietarios fuera del área son asiáticos (37 %) y aproximadamente un tercio de estos residen en Chinatown; otro 15 % de las propiedades pertenecen a asiáticos que se encuentran fuera de la región de Filadelfia.

Tabla 8: Cuadro recapitulativo de la titularidad de propiedades por raza y ubicación

	2013 Acolin y Vitiello	2023 BJH/Sojourner
Total de propiedades examinadas	1,726	1,730
Propietarios asiáticos (particulares/empresas)	37.4 %	44.9 %
Propietarios no asiáticos o indefinidos	62.6 %	55.1 %
	1,080	954
Propietarios particulares	65.8 %	64.7 %
	1,135	1,119
Empresas propietarias (incluidas CBO)	30.9 %	30.9 %
	534	534
Institucional/gubernamental	3.4 %	4.5 %
	58	77

Fuente: Acolin y Vitiello, Urban Partners



% DE TITULARES ASIÁTICOS

45 % Chinatown (Core + North/Callowhill)

66 % Chinatown Core

32 % Chinatown North/Callowhill

Las entrevistas con propietarios asiáticos, locales y particulares, y los grupos de debate con residentes y líderes comunitarios también confirmaron la tendencia estable o creciente de la titularidad de propiedades. Como resultado, es más probable que los nuevos propietarios participen en los mismos mercados de inquilinos basados en el idioma y tengan un

contexto cultural compartido para la toma de decisiones en torno a las propiedades, como se explica más adelante. Además, aunque todavía no comparten los mismos compromisos con la preservación de la comunidad, estas características sugieren que, con el tiempo, esto puede evolucionar y cambiar.



Tabla 9: Índice de titularidad asiática por vecindario y tipo de uso del terreno

	Chinatown Core % de titulares asiáticos	Chinatown North/Callowhill % de titulares asiáticos
Titularidad asiática total	66 %	32 %
Tipo de uso del terreno		
Edificio de apartamentos	67 %	44 %
Comercial	40 %	32 %
Casa de culto	100 %	67 %
Industrial	42 %	29 %
Varios	19 %	7 %
Uso mixto	75 %	64 %
Aparcamiento	25 %	17 %
Condominio residencial	68 %	20 %
Casa en hilera	96 %	87 %
Terreno vacío	23 %	24 %

Fuente: Ciudad de Filadelfia y Urban Partners, 2023

Identidad cultural del mercado inmobiliario

Las entrevistas con propietarios proporcionaron información sobre las motivaciones y prácticas que influyen en las decisiones relativas al inquilino, la propiedad y la disposición en la comunidad.

En el mercado de bienes inmuebles de Chinatown, muchas transacciones y comunicaciones se realizan principalmente en chino, incluso en las que intervienen propietarios, posibles inquilinos y compradores. Los propietarios también apoyan la presencia de inquilinos residenciales según el idioma y pueden estar más dispuestos a alquilar a inmigrantes que carecen de antecedentes crediticios o laborales, o de la condición de inmigrantes legales.

Las entrevistas revelan una estrecha coincidencia entre las perspectivas de los propietarios y las de los dueños de pequeñas empresas. Muchos propietarios mantienen estrechas relaciones con comercios locales, y varios de ellos son o han sido propietarios de comercios. En consecuencia, vigilan la viabilidad financiera de los modelos de negocio existentes en la comunidad como señal del posible retorno de la inversión en su propiedad. Los comercios culturales han seguido siendo competitivos a pesar de los importantes aumentos de los alquileres. Según las entrevistas, los propietarios perciben que el valor actual del mercado, sobre todo de los locales comerciales, se basa principalmente en la identidad cultural de ese mercado.

Sin embargo, el uso continuado de las propiedades para inquilinos comerciales culturales depende de la viabilidad de estos negocios. Si esta cambia, la naturaleza de los futuros inquilinos y propietarios puede empezar a cambiar, lo cual puede dar lugar a la reurbanización o venta.



Vista exterior del On Lok Senior Center, en 10th Street y Spring Street, en dirección sur.
Fuente: Sojourner Consulting

Chinatown y otras áreas de referencia de Filadelfia

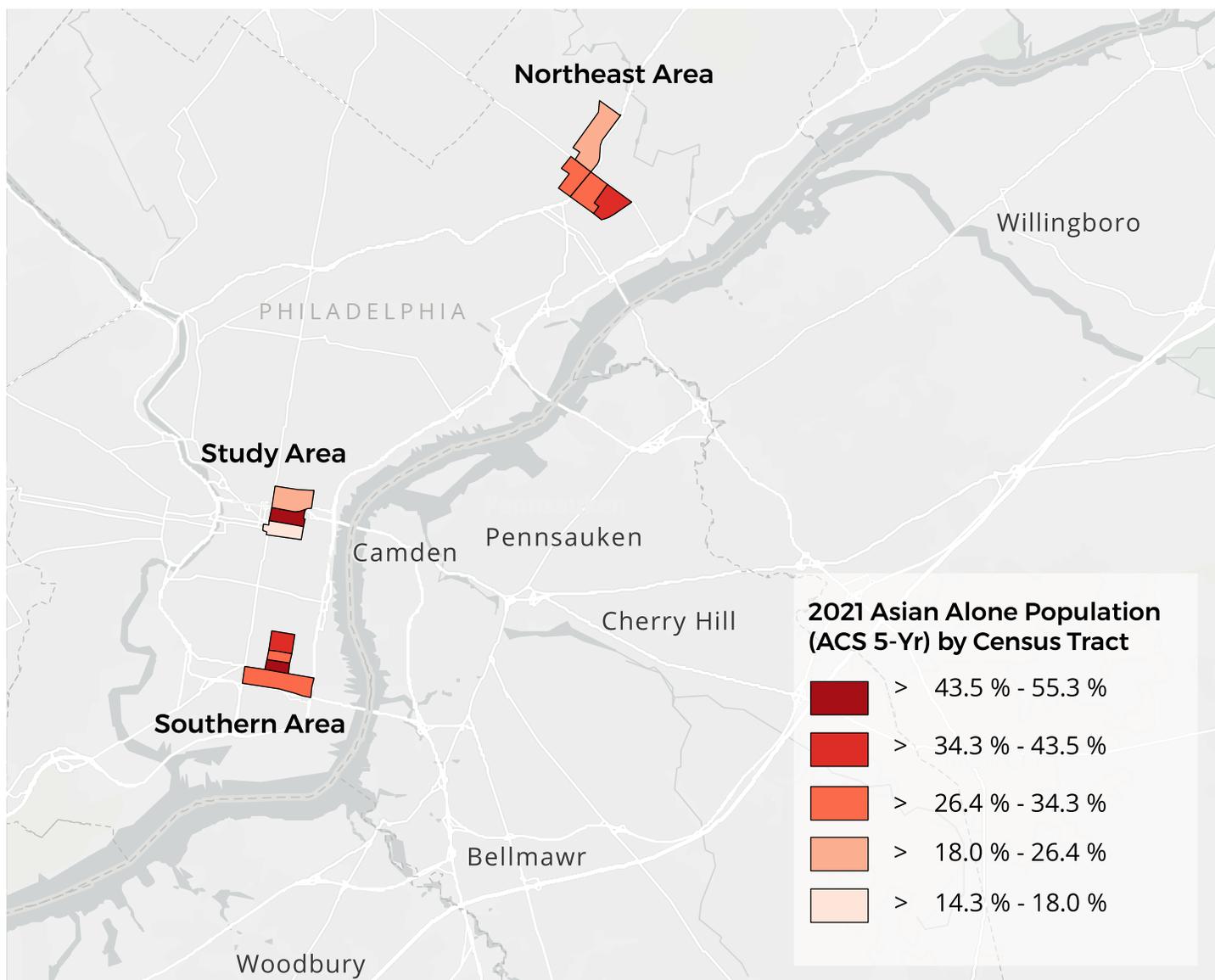
Si bien la población asiática ha crecido considerablemente en Filadelfia y en Chinatown, esta última capta una proporción menor de este crecimiento a medida que han surgido nuevos centros residenciales. La población asiática que reside en Chinatown también se está diversificando en cuanto a ingresos y grupo étnico, a medida que la histórica comunidad de clase trabajadora se ve excluida.

Con el fin de comprender mejor los cambios demográficos y los patrones de migración del Chinatown de Filadelfia, en este informe se analizan y comparan las estadísticas demográficas clave en Chinatown con áreas de referencia de Filadelfia. Estas áreas de referencia son dos vecindarios (conglomerados) del noreste y el sur de Filadelfia con poblaciones relativamente altas de residentes asiáticos en comparación con otras zonas de la ciudad. El conglomerado

del noreste comprende cuatro sectores censales: **314.02, 315.02, 315.01 y 334**. El conglomerado del sur de Filadelfia comprende cuatro sectores censales: **41.01, 41.03, 41.04 y 372**, que eran tres sectores censales en 2011: **41.01, 41.02 y 372**. El Equipo consultor analizó las tendencias o los cambios en la población, la mediana de edad, los grupos familiares, la raza, el nivel educativo y los índices de desempleo entre 2011 y 2021 en todas las geografías.

*La población asiática de cada sector censal era al menos el 25 %.

Figura 12: Áreas comparativas con un alto número de población asiática en Filadelfia





Población Entre 2011 y 2021, el Área de estudio, los conglomerados del noreste y sur de Filadelfia y Filadelfia en su conjunto experimentaron aumentos de población. El Área de estudio tenía una población de 5,954 habitantes en 2011, cifra que aumentó un 66.2 % a 9,896 en 2021, el mayor incremento entre las cuatro zonas. El conglomerado del noreste tenía una población total de 20,134 habitantes en 2011 y de 23,219 en 2021, lo que supone un aumento del 15.3 %. La población de Filadelfia pasó de aproximadamente 1.5 millones de habitantes a 1.6 millones, lo que supone un incremento del 5.4 %. El conglomerado del sur de Filadelfia tuvo el menor aumento porcentual de población, un 2.2 %, pasando de 17,519 habitantes en 2011 a 17,909 en 2021.

Raza En 2011, el grupo de población más numeroso del Área de estudio era el asiático (2,253), pero, en 2021, los residentes blancos (3,522) eran el grupo de población más numeroso, aunque los residentes asiáticos (3,057) habían tenido un aumento del 35.7 %. En comparación, el grupo de población más numeroso del conglomerado del noreste en 2011 era el de los residentes blancos (13,303), mientras que los asiáticos (2,329) eran el segundo grupo de población más numeroso. En 2021, los residentes blancos (8,269) seguían siendo el grupo de población más numeroso, pero los asiáticos (7,218) aumentaron más del doble. En 2011, el grupo de población más numeroso del conglomerado del sur eran los residentes blancos (7,861), seguidos de los asiáticos (5,022). En 2021, el grupo de población más numeroso en el conglomerado del sur era el de los residentes asiáticos (6,545), seguido de los blancos (5,252).

MEDIANA DE EDAD Mediana de edad en el Área de estudio aumentó un 15 %, pasando de 33.6 en 2011 a 38.7 en 2021. El conglomerado del noreste es la única zona que registró un descenso de la mediana de edad del 7 %, de 35.7 a 33.1 años. El conglomerado del sur y Filadelfia en su conjunto, de forma similar al Área de estudio, aumentaron un 2 % y un 5 % la mediana de edad, de 35.2 a 37.2 y de 33.5 a 34.8, respectivamente.

Grupos familiares El número de grupos familiares del Área de estudio aumentó más que en cualquier otra zona, pasando de 2,465 a 4,488, lo cual representa un incremento del 82 %. La Ciudad de Filadelfia, el sur y el noreste de Filadelfia experimentaron un menor crecimiento de grupos familiares, del 12 %, 2 % y 1 %, respectivamente. Por otra parte, la mediana de integrantes del grupo familiar disminuyó un 3 % en el Área de estudio, similar a la disminución del 5 % en Filadelfia. Los conglomerados del noreste y del sur aumentaron la mediana de integrantes del grupo familiar un 15 % y un 12 %, respectivamente.

Mediana de la renta familiar:

La mediana de la renta familiar aumentó en las cuatro zonas geográficas, siendo el incremento producido en el Área de estudio el mayor, con un 71.0 %, seguido por el conglomerado del sur, con un 63.1 % y Filadelfia, con un 42.5 %. Si bien la mediana de la renta familiar del conglomerado del noreste aumentó un 4.3 %, se trata de un cambio relativamente pequeño en comparación con las otras tres zonas geográficas. La mediana de la renta familiar en el Área de estudio en 2021, \$80,435, también fue superior a la de cualquier otra zona geográfica en más de \$25,000.

Esta comparación refleja el auge del sur de Filadelfia y del noreste como centros residenciales asiáticos clave. En contraste con el Área de estudio, la población blanca disminuyó de manera considerable en esa misma zona. Tanto el Área de estudio como el sur de Filadelfia se enriquecieron notablemente. Si bien las zonas de comparación están captando una mayor proporción de residentes asiáticos, Chinatown sigue siendo un centro residencial clave, sobre todo para los asiáticos de mayores ingresos.



Vine Street Expressway en dirección a North 10th Street. Fuente: Ciudad de Filadelfia

Posibles impactos

Si bien el Proyecto propuesto (el Estadio y el componente residencial) no contribuirá al desplazamiento directo de los residentes, los resultados de los grupos de debate han puesto de manifiesto una gran preocupación por el posible desplazamiento indirecto de los residentes inmigrantes de bajos ingresos debido al aumento de los alquileres del desarrollo de viviendas según el precio de mercado, una tendencia que ya se está produciendo en el Área de estudio. Esta opinión se expresó a pesar de que un porcentaje de las unidades residenciales serían asequibles. Los residentes creen que el aumento de los alquileres, que ya es un factor clave de desplazamiento, puede verse exacerbado por las unidades de precio de mercado propuesto y el aumento asociado. Los propietarios también señalaron los futuros aumentos de los impuestos sobre la propiedad como una posible presión de desplazamiento. Un residente de Chinatown expresó la incertidumbre generada por el aumento de los alquileres, declarando:

“No sé dónde iremos, pero esto ha afectado significativamente la forma en que tomamos decisiones para el futuro”.
(Grupo de debate 1 de residentes de Chinatown)

Dadas las tendencias demográficas actuales del Área de estudio, los inmigrantes LEP de bajos ingresos pueden ser los más afectados por el desplazamiento indirecto y el cambio de la actividad económica que producirá el Estadio. Este desplazamiento de residentes, trabajadores y visitantes inmigrantes de bajos ingresos alteraría el carácter vecinal de Chinatown y del Área de estudio en general. Esta preocupación se expresó en casi todos los grupos de debate de las partes interesadas en todas las zonas geográficas.

Según las entrevistas y los grupos de debate, los residentes LEP mayores de bajos ingresos son especialmente vulnerables al desplazamiento indirecto debido a los cambios en las condiciones de vivienda en el Área de estudio. Identificaron

como presiones de desplazamiento el aumento de los alquileres de viviendas a precio de mercado y los posibles cambios o salidas de los comercios y los servicios que frecuentan actualmente. Un adulto mayor chino-estadounidense que vive en Chinatown explicó:

“En realidad, si el estadio se construyera aquí, los adultos mayores podríamos decidir irnos del vecindario, ya que nos preocupa la incertidumbre del crecimiento de Chinatown”. (Grupo de debate de adultos mayores de Chinatown, traducido del chino)

grupo de residentes manifestó preocupaciones similares. Varios participantes afirmaron que los vecinos de toda la vida estaban siendo “expulsados” debido a los elevados precios de los alquileres (grupo de debate de residentes de Washington Square West). Algunos propietarios expresaron su preocupación por preservar el valor de sus propiedades.



Vista de Heng Fa Supermarket en la esquina de 10th Street y Cherry Street.
Fuente: Sojourner Consulting



2. Mercado laboral y entorno empresarial

En esta sección se proporciona una descripción general de las condiciones existentes del mercado laboral y del entorno empresarial en el Área de estudio utilizando datos del censo e información procedente de encuestas y grupos de debate. También contiene un subanálisis de los impactos netos del Proyecto propuesto en los comercios de Chinatown Core. La sección concluye con

una descripción de los posibles impactos del Estadio propuesto sobre el trabajo y los comercios. Debido a las importantes diferencias entre los entornos empresariales de Market East y Chinatown, los análisis de las dos subzonas, incluido el Centro de Convenciones de Market East, se presentan por separado.



Condiciones y tendencias actuales

Mercado laboral del Área de estudio

Empleo

El Área de estudio alberga un conjunto diverso y creciente de actividades económicas, como demuestran los trabajadores que se ganan la vida en la zona.

En 2021, había un total de 3,875 puestos de trabajo en el Área de estudio, frente a los 2,211 de 2011 (véase la figura 13). La continua expansión del campus que tiene Jefferson Health en el centro de

la ciudad y la consolidación de su sede corporativa en el Área de estudio probablemente favorecieron este crecimiento. El importante crecimiento de los comercios de Chinatown en una amplia variedad de sectores, que se analiza con más detalle en esta sección, también contribuye probablemente al aumento de puestos de trabajo.

Categorías sectoriales

Dentro del Área de estudio, el sector de servicios profesionales, científicos y técnicos fue el que más puestos de trabajo generó (872) en 2021, seguido por el de atención médica y social (566) y el de servicios educativos (376). Los servicios profesionales, científicos y técnicos fueron los que más empleos aportaron (516), seguidos de los servicios financieros y de seguros, y los servicios educativos,



Intersección de 11th Street y Cherry Street en Chinatown, en dirección este. Fuente: BJH Advisors



con 265 y 261 puestos de trabajo adicionales, respectivamente. El aumento considerable del empleo en el sector de artes, entretenimiento y recreación puede atribuirse a la afluencia de nuevos spas, museos, instalaciones deportivas y espacios de entretenimiento, como el Fashion District de Filadelfia en Market Street, que abrió sus puertas en 2019. Otras empresas de arte, entretenimiento y recreación que abrieron en 2019 fueron Paris Spa, Zen Skin Spa y City Fitness East Market.

El mayor descenso del empleo (-71.4 %) entre 2011 y 2021 se produjo en los sectores administrativo y de apoyo y de gestión de residuos. Le siguieron los servicios de alojamiento y gastronomía y los servicios públicos, con descensos del 32 y del 29 %, respectivamente. La disminución del número de puestos de trabajo en los servicios de alojamiento y gastronomía podría deberse a los cierres temporales y despidos relacionados en este sector durante la pandemia de COVID-19. A pesar

del declive del comercio minorista, el área y sus fuertes corredores comerciales son una meca para los compradores, los clientes de restaurantes y las pequeñas empresas que les brindan servicios. El inventario de comercios de Chinatown, que se presenta en la página 79, revela que la mayoría de los locales comerciales desocupados durante la pandemia de COVID-19 fueron sustituidos por nuevos arrendamientos.

A pesar del importante desarrollo reciente, algunas secciones de Market East siguen infrutilizadas, lo que sugiere que el vecindario tiene oportunidades de crecimiento laboral.

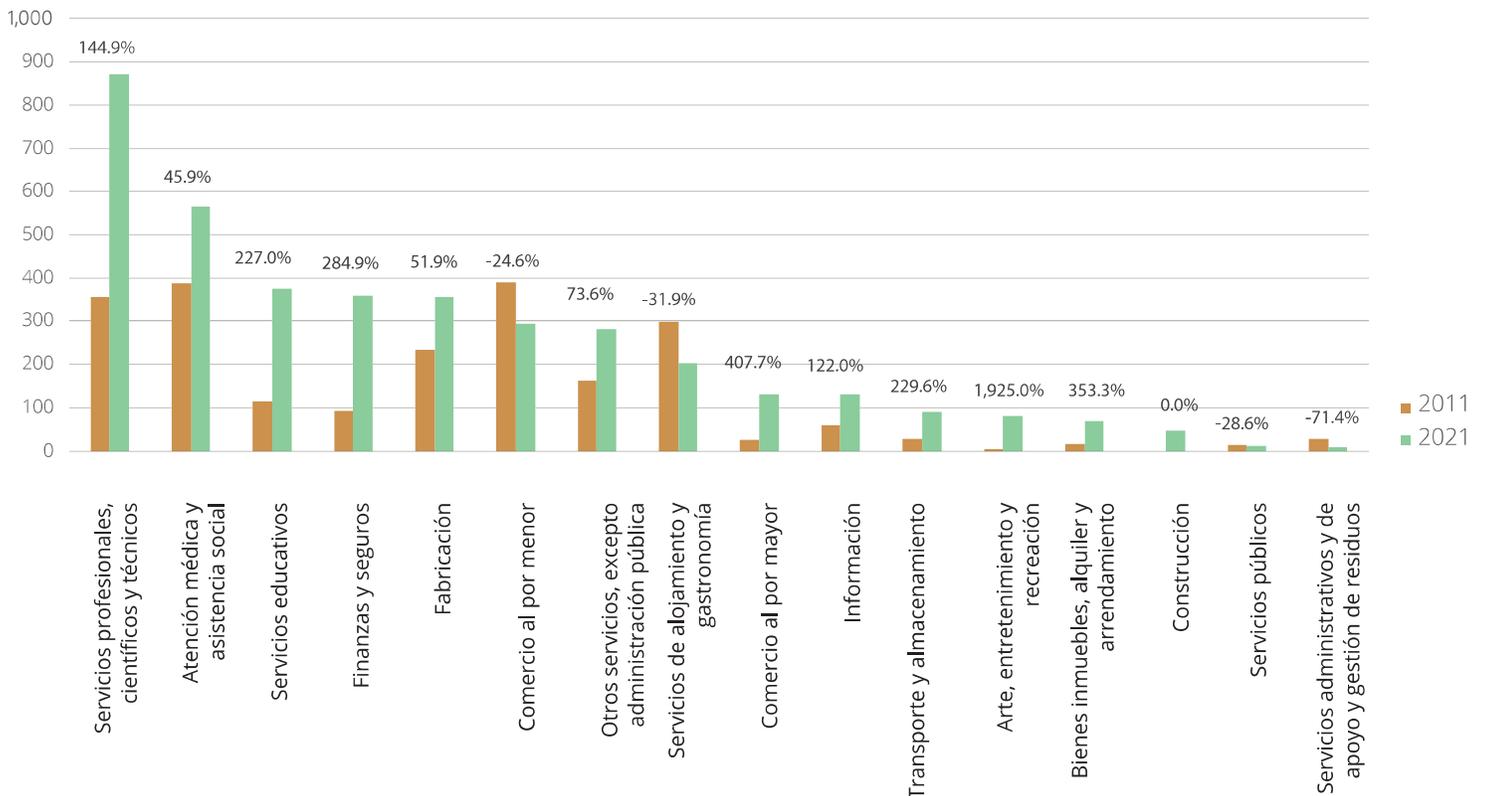
La industria manufacturera tuvo la mediana de ingresos más alta dentro del Área de estudio, con \$125,519 en 2021. En segundo y tercer lugar se sitúan el comercio mayorista, con \$124,951, y el sector financiero y de seguros, con \$105,533. La industria manufacturera experimentó el

mayor aumento de la mediana de ingresos, con un crecimiento del 228 %, seguida del comercio minorista, con un 78 %, y las finanzas y los seguros, con un 76 %.

Trabajadores LEP

Según el análisis de los datos de la comunidad, Chinatown se considera un importante centro de empleo para trabajadores LEP e inmigrantes, en particular para la comunidad de habla china. Los trabajadores y los líderes comunitarios observaron que los empresarios son más proclives a contratar y capacitar a trabajadores inmigrantes LEP que se enfrentan a barreras lingüísticas, de acreditación y de otro tipo para acceder a los mercados de trabajo convencionales. Estos empleos también pueden proporcionar estabilidad financiera e incluso una escalera de oportunidades hacia iniciativas de emprendimiento.

Figura 13: Cantidad de puestos de trabajo por sector, de 2011 a 2021



Fuente: Censo de Estados Unidos.: S2404 Estimación quinquenal ACS 2021

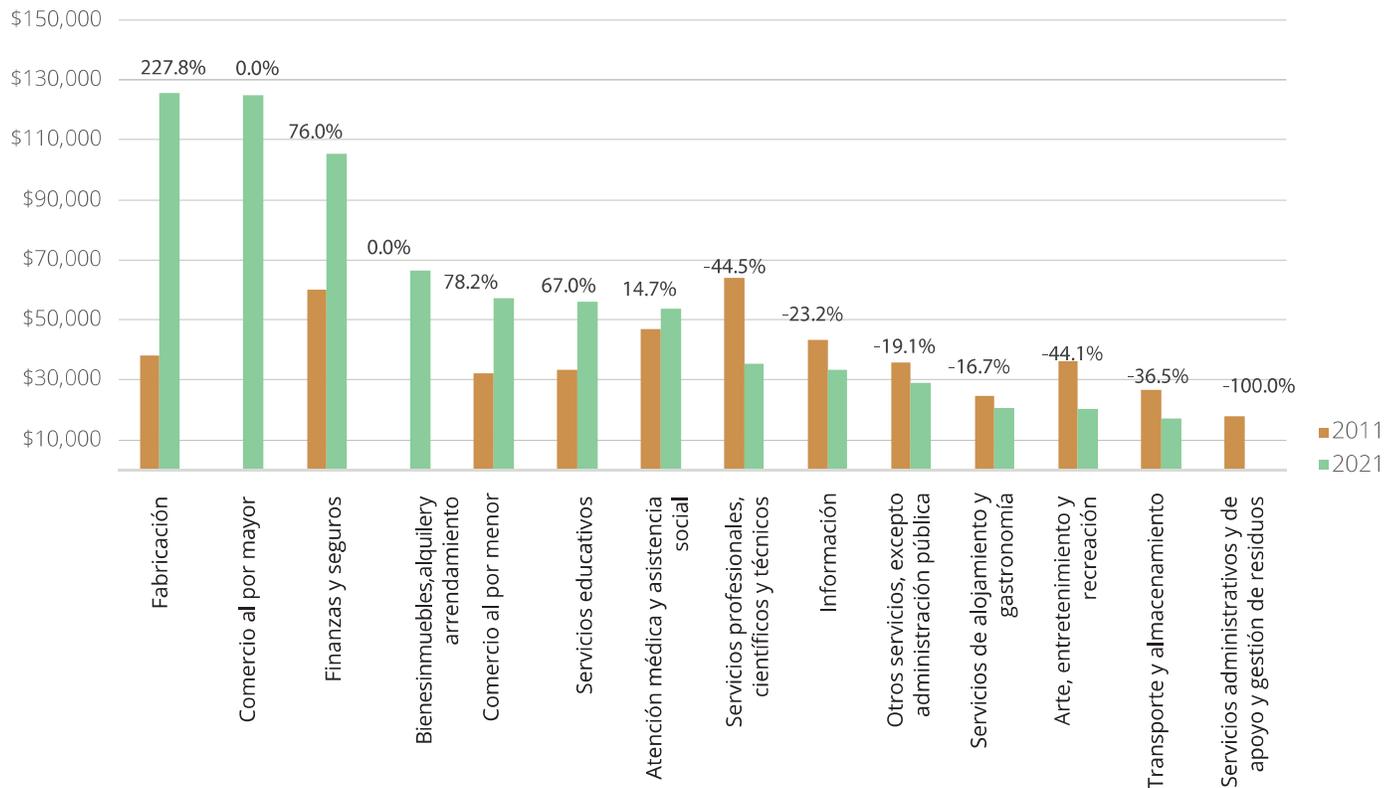


Si bien Chinatown solía ser una comunidad de vida y trabajo, la mayoría de los trabajadores ahora se trasladan desde otros lugares de la ciudad, como el noreste y el sur de Filadelfia. Según los grupos de debate y las entrevistas, el costo del aparcamiento es un factor importante para los trabajadores que se trasladan en sus vehículos particulares. Los residentes y trabajadores señalan que la población trabajadora que vive en el Área de estudio incluye a muchos inmigrantes LEP de clase trabajadora que, de otro modo, podrían tener dificultades para acceder a los recursos de otros vecindarios.



K-Beauty Outlet, en el corredor de 10th Street de Chinatown, vende productos de belleza coreanos y es un ejemplo de nuevo comercio en el vecindario. Fuente: Sojourner Consulting

Figura 14: Mediana salarial por sector, 2011-2021



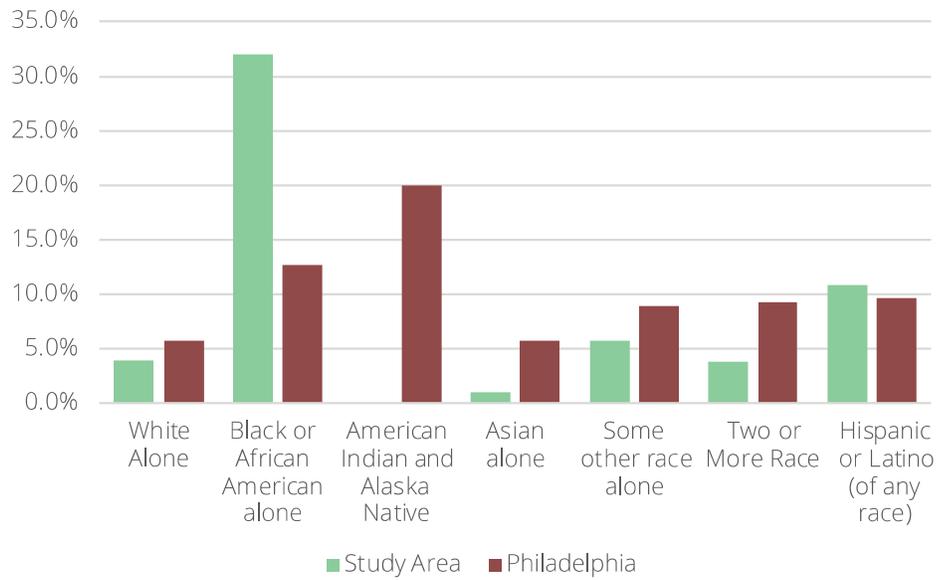
Fuente: Censo de Estados Unidos.: B24031 Estimación quinquenal ACS 2021



Índice de desempleo

En 2021, el índice de desempleo en el Área de estudio fue del 7.0 %, en comparación con el índice general de Filadelfia del 8.9 %. Dentro del Área de estudio, la población asiática tenía el índice de desempleo más bajo con un 0.97 %, mientras que la población de raza negra tenía la más alta, con un 32.1 %. A modo de contexto, en Filadelfia, el índice de desempleo de la población de raza negra era significativamente inferior, del 12.7 %. Entre todas las poblaciones de Filadelfia, los grupos asiático y blanco compartieron los índices de desempleo más bajos, con un 5.7 % cada uno, y la población indígena norteamericana y nativa de Alaska tuvo la más alta, con un 20.0 %.

Figura 15: Índice de desempleo del Área de estudio por raza y grupo étnico, 2021



Fuente: Censo de Estados Unidos.: S2301 Estimación quinquenal ACS 2021



Puestos de fruta expuestos en Heng Fa Food Market, una tienda de comestibles asiáticos situada en la esquina de 10th Street y Cherry Street, en Chinatown.

Fuente: Sojourner Consulting



Market East y Centro de Convenciones

En la década de 1980, la renovación urbana consolidó la estructura urbana de Market East, el centro comercial histórico de la ciudad, en grandes parcelas comerciales. La pieza principal de este plan era un centro comercial de varias manzanas integrado con un centro regional de transporte público. En la actualidad, su economía se caracteriza por varios grandes motores económicos, como Jefferson Health y grandes tiendas minoristas.

La sede consolidada de Jefferson Health en 1101 Market Street y la expansión de su campus del centro de la ciudad al sur de Market Street han favorecido un desarrollo sustancial y han establecido un ancla en Market East. El campus

de Jefferson Health actúa como amortiguador entre Market East y los comercios y residentes situados al sur del Área de estudio. Debido al cierre del Hahnemann University Hospital en 2019, Jefferson se ha convertido en la principal presencia de atención médica del área.

Las siguientes organizaciones son también importantes motores económicos del Área de estudio: El Centro de Convenciones, que concluyó una importante ampliación en 2011 que le permite albergar múltiples eventos simultáneos y que se tradujo en un aumento considerable del comercio. Reading Terminal Market, el destino turístico más visitado de la ciudad y un patrimonio cultural e histórico

clave que alberga 77 comerciantes, y el Fashion District, que finalizó la reurbanización del antiguo Gallery Mall en 2019 y cuenta con 73 negocios. Entre los hoteles más destacados, pueden mencionarse el Reading Terminal Headhouse (Philadelphia Marriott Downtown) y el PSFS Building (Loews Hotel). Los nuevos proyectos de desarrollo de Market Street, como el proyecto de uso mixto y el desarrollo del histórico edificio Strawbridge, han promovido la combinación de otros usos, como MOM's Organic Market y Giant Heirloom Market.



Comercios de Chinatown en Race Street, entre 9th Street y 10th Street, con una mezcla de comercios tradicionales y nuevos abiertos desde 2014. Fuente: BJH Advisors



La pandemia de COVID-19 afectó varios sectores clave de Market East, como la hotelería y el comercio minorista, que sufrieron cierres prolongados o índices de desocupación más elevados que antes de la pandemia. La actividad minorista no se ha recuperado del todo. La pandemia de COVID-19 también ha provocado un cambio en la clientela, ya que se ha producido una reducción considerable del tráfico a pie debido al aumento del trabajo a distancia. Esto ha afectado especialmente a los comercios y restaurantes que dependen de la población de oficinistas.

Además de estos desafíos, el Fashion District Mall, que abrió sus puertas en 2019 y cuenta con 803,000 pies cuadrados de espacio comercial ubicados en 3 manzanas de la ciudad, se ha visto particularmente afectado por problemas de seguridad, que se describen con más detalle en el análisis de impacto en la seguridad

y el entorno peatonal (pág. 107). Según un representante, la hora de cierre del centro comercial cambió de las 8:00 p.m. a las 7:00 p.m. tras la pandemia de COVID-19. El cierre del centro comercial también afecta al acceso interior a Jefferson Station desde el nivel del centro comercial. Cuando el acceso está abierto, el centro comercial funciona como una conexión del vestíbulo del metro entre 8th & Market Street Station y Jefferson Station, y 11th & Market Street Station y Jefferson Station, lo que aumenta la facilidad de los transbordos para los usuarios.

En las entrevistas y los grupos de debate, las partes interesadas señalaron que, si bien el Fashion District ha tenido, en general, un impacto entre positivo y neutro en la zona, se ha producido un aumento visible de la cantidad de negocios del centro comercial que cierran sus puertas. Según una entrevista con un representante del Fashion District, el centro comercial

se vio afectado por no poder establecer plenamente su marca debido a su apertura en 2019, poco antes de la pandemia de COVID-19. En 2022, en el centro comercial empezaron a realizarse eventos de participación comunitaria que, según las previsiones, favorecerán una tendencia al alza del tráfico peatonal. El cine ha sido un atractivo especial para los residentes, y el representante del Fashion District confirmó que este será un comercio ancla. Otros propietarios señalaron sus planes de ajustar su estrategia de arrendamiento para preservar o crear una oferta comercial particular. Esto incluye la transición hacia inquilinos más centrados en la experiencia y el entretenimiento y la búsqueda de más comercios locales de Filadelfia como forma de aprovechar el éxito de las marcas independientes y autóctonas.



Esquina noroeste en el cruce de 10th Street con Market Street, una intersección comercial clave en Chinatown
Fuente: Ciudad de Filadelfia



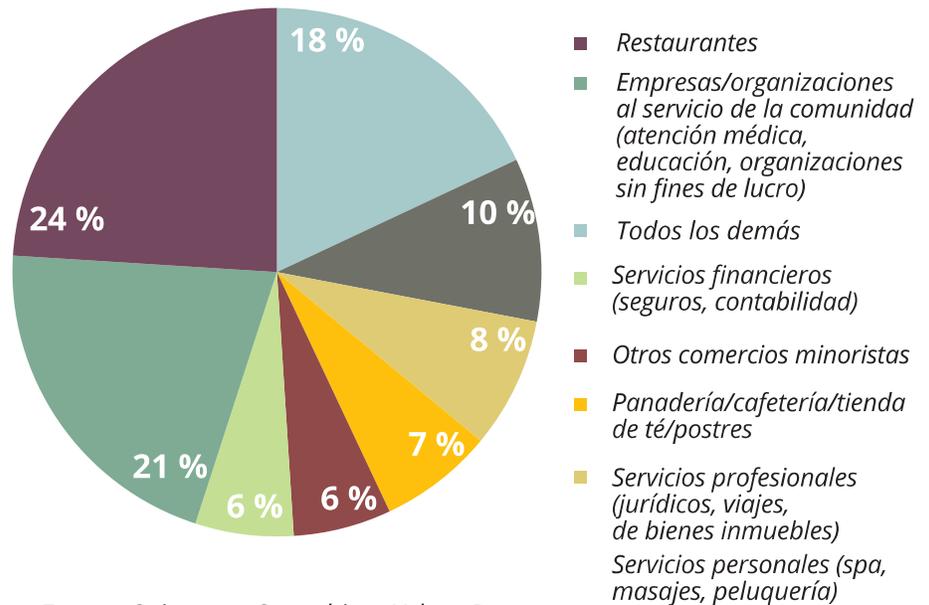
Chinatown

Si bien es más conocido por su ambiente gastronómico, Chinatown es un distrito comercial cultural que ofrece una amplia variedad de productos y servicios. Las pequeñas empresas* con identidades culturales asiáticas compartidas crean un conglomerado concentrado, o una economía de aglomeración, que brinda servicios a la región. Una clientela diversa incluye una combinación singular de turistas, residentes y visitantes locales de la región, así como una mezcla de ingresos, idiomas y orígenes culturales. En general, las condiciones y tendencias existentes sugieren crecimiento, retos crecientes y un papel regional cambiante.

Chinatown cuenta con una concentración de 380 pequeñas empresas, 309 de las cuales se encuentran al sur de Vine Street, en Chinatown Core. Históricamente, el distrito comercial se ha caracterizado por microempresas operadas de forma independiente (definidas como aquellas que tienen 10 o menos empleados equivalentes a tiempo completo [Full Time Equivalent, FTE]). En la encuesta empresarial, la mitad de los encuestados emplean a menos de cinco trabajadores a tiempo completo y cinco a tiempo parcial.

Históricamente, los inmigrantes asiáticos han sido excluidos de muchas profesiones debido a la discriminación racial y a las barreras lingüísticas. Como resultado, los inmigrantes chinos que establecieron Chinatown recurrieron al espíritu empresarial y a los trabajos manuales para sobrevivir. Tras el cambio de los patrones de inmigración en la década de 2000, una nueva oleada de inmigrantes o emprendedores asiáticos se convirtieron en propietarios de comercios que impulsaron el crecimiento. Estos emprendedores suelen ser más jóvenes y tener un nivel educativo más elevado. En la encuesta empresarial, el 84 % de los participantes se identificaron como propietarios asiáticos.

Figura 16: Comercios y organizaciones enfocadas en la comunidad de Chinatown por sector, 2023



Fuente: Sojourner Consulting, Urban Partners



Comprador en la carnicería de un supermercado de Chinatown.

Fuente: Sojourner Consulting

* La Administración de Pequeñas Empresas (Small Business Administration, SBA) define una pequeña empresa como un comercio independiente que tiene menos de 500 empleados.



Características de las pequeñas empresas

Los comercios de Chinatown suelen atender a preferencias culturales o lingüísticas específicas. Según la encuesta empresarial, los asiáticos, las personas que viven cerca y los clientes de habla china son, en general, la principal clientela.

- El 76 % de los encuestados afirma que la mayoría de sus clientes son chinos o asiáticos,
- el 42 % manifiesta que todos o la mayoría de sus clientes viven cerca y
- el 50 % dice que todos o la mayoría de sus clientes prefieren hablar chino.

Esta clientela asiática constituye una importante fuente de ingresos que influye en gran medida en los modelos de negocio. En los grupos de debate y las entrevistas, los participantes describieron a los clientes asiáticos como más

proclives a estar motivados por el deseo de preservar o aprender su cultura. Los tipos de bienes y servicios que demandan también tienden a impulsar los márgenes de beneficio y el sentido de autenticidad cultural. Según las encuestas realizadas en la calle y los grupos de debate, los clientes asiáticos o de habla china son los que más ven Chinatown como el lugar donde hacen varias paradas para acceder a bienes o servicios en su idioma y cultura. Como se ha señalado en la sección sobre el transporte, la encuesta realizada en la calle reveló que ir a la tienda de comestibles era la razón más común por la que un visitante prolongaba un viaje. En las entrevistas y los grupos de debate también se afirmó que las tiendas de comestibles son destinos principales.

El éxito de los comercios que dependen de la clientela asiática está supeditado a la identidad

cultural de Chinatown y a su capacidad para atraer a una masa crítica de clientes específicos. En consecuencia, dependen mucho entre sí y de la identidad cultural percibida del vecindario.

Otras pequeñas empresas, sobre todo de los sectores de gastronomía, hotelería y servicios, dependen de una clientela más amplia. El inventario de comercios identificó características que reflejan ese "atractivo universal", como la aceptación de tarjetas de crédito, el uso del inglés en la señalización de los negocios y la presencia en las redes sociales.

La combinación de comercios con un atractivo universal y aquellos que atienden a una clientela de predominio asiático impulsa el tráfico peatonal complementario en el distrito. Por ejemplo, la típica panadería cantonesa y la tienda de té de burbujas comparten



Vista de un supermercado en la esquina de Cherry Street. Los comercios, las actividades de carga y descarga y los compradores suelen agolparse en las aceras de Chinatown. Fuente: Ciudad de Filadelfia



una clientela común que genera tráfico adicional para ambos comercios. Chinatown también contiene una dinámica mezcla de negocios establecidos y nuevos. Aproximadamente la mitad de las pequeñas empresas llevan funcionando al menos 10 años, mientras que el 29 % ha abierto en los últimos 5 años. La mezcla de atractivo cultural con empresas tradicionales y nuevas contribuye a crear un sentido distintivo del lugar, haciendo de Chinatown un destino deseable tanto para los lugareños como para los visitantes de fuera de la ciudad.

Crecimiento, diversificación y cambios demográficos

Entre las tendencias clave de Chinatown figuran también el crecimiento y la diversificación de los comercios, así como la creciente importancia de la juventud asiática como principal clientela.

Según el inventario de comercios elaborado por Urban Partner en Chinatown comparado con un inventario de comercios de 2014 realizado por la Philadelphia Chinatown Development Corporation, la cantidad de pequeñas empresas ha aumentado

de manera considerable entre 2014 y 2023, la mayoría de las cuales se abrieron en Chinatown Core. El inventario de comercios de 2023 arrojó un total de 380 pequeñas empresas en Chinatown, 177 de las cuales abrieron después de 2014 (Tabla 10: Inventario de comercios de Chinatown por tipo, 2023). Mientras que los restaurantes sumaron el mayor número de nuevas empresas, los servicios personales y los servicios profesionales fueron los que más sumaron por proporción sectorial (68 % y 65 % abrieron después de 2014). En



Vista de la esquina de 11th Street y Spring Street en Chinatown. Los grupos culturales como la Greater Philadelphia United Chinese American Chamber of Commerce, cuya señalización es visible, se alojan con frecuencia en las plantas superiores de edificios de uso mixto.

Fuente: BJH Advisors



la figura 17 se observa que los sectores con mayor porcentaje de nuevo crecimiento son el de panadería/café/cafetería/tiendas de té/postres, seguido de cerca por el de servicios personales.

El inventario de comercios también ha revelado un incremento del número de franquicias*, sobre todo en las categorías de restaurantes de comida rápida y panadería/cafetería/tienda de té/postres. Esto supone una desviación significativa de las tendencias históricas y puede deberse a un cambio de mentalidad, así como al aumento de los costos de apertura

de un comercio en Chinatown. Algunos propietarios de pequeñas empresas ven las franquicias como un punto de acceso a la propiedad de un negocio. Sin embargo, los participantes de los grupos de debate observaron que a menudo recurren a productos preelaborados, que requieren menos destreza y mano de obra, y pueden sustituir a los comercios y puestos de trabajo que preservan el patrimonio cultural inmaterial.

Por último, Chinatown se ha convertido en un centro neurálgico para la juventud asiática. En un grupo de debate de jóvenes y líderes

comunitarios, los participantes señalaron que los jóvenes acuden diariamente a Chinatown para visitar negocios y participar en programas. La demanda juvenil probablemente contribuyó a un crecimiento del 66 % de las tiendas de aperitivos y postres, donde tiende a reunirse esta población, de 2014 a 2023, es decir, 21 nuevos comercios.

*Pequeñas empresas en las que los propietarios locales obtienen licencias de empresas nacionales o internacionales establecidas para utilizar su marca, sus productos y sus operaciones a cambio de una cuota.

Tabla 10: Inventario de comercios de Chinatown por tipo y subárea, 2023

Tipos de comercios	Cantidad total de comercios	Abierto después de 2014	% de comercios abiertos después de 2014
Restaurantes	85	47	55.3 %
Servicios personales (spa, masajes, peluquería)	50	34	68.0 %
Otras actividades no minoristas	47	17	36.2 %
Servicios profesionales (jurídicos, viajes, de bienes inmuebles)	40	26	65.0 %
Panadería/café/cafetería/tienda de té/postres	32	12	37.5 %
Otros comercios minoristas	30	13	43.3 %
Servicios financieros (seguros, contabilidad)	29	15	51.7 %
Aparcamiento público	25	0	0.0 %
Comercio al por mayor (gastronomía, equipamiento de restaurantes)	13	1	7.7 %
Supermercado/tienda de comestibles	12	6	50.0 %
Hotel	9	5	55.6 %
Fabricación	5	1	20.0 %
Industrial	3	0	0.0 %
Total general	380	177	46.6 %

Fuente: Urban Partners, 2023



Aumento de costos, tráfico y aparcamiento, y problemas de seguridad

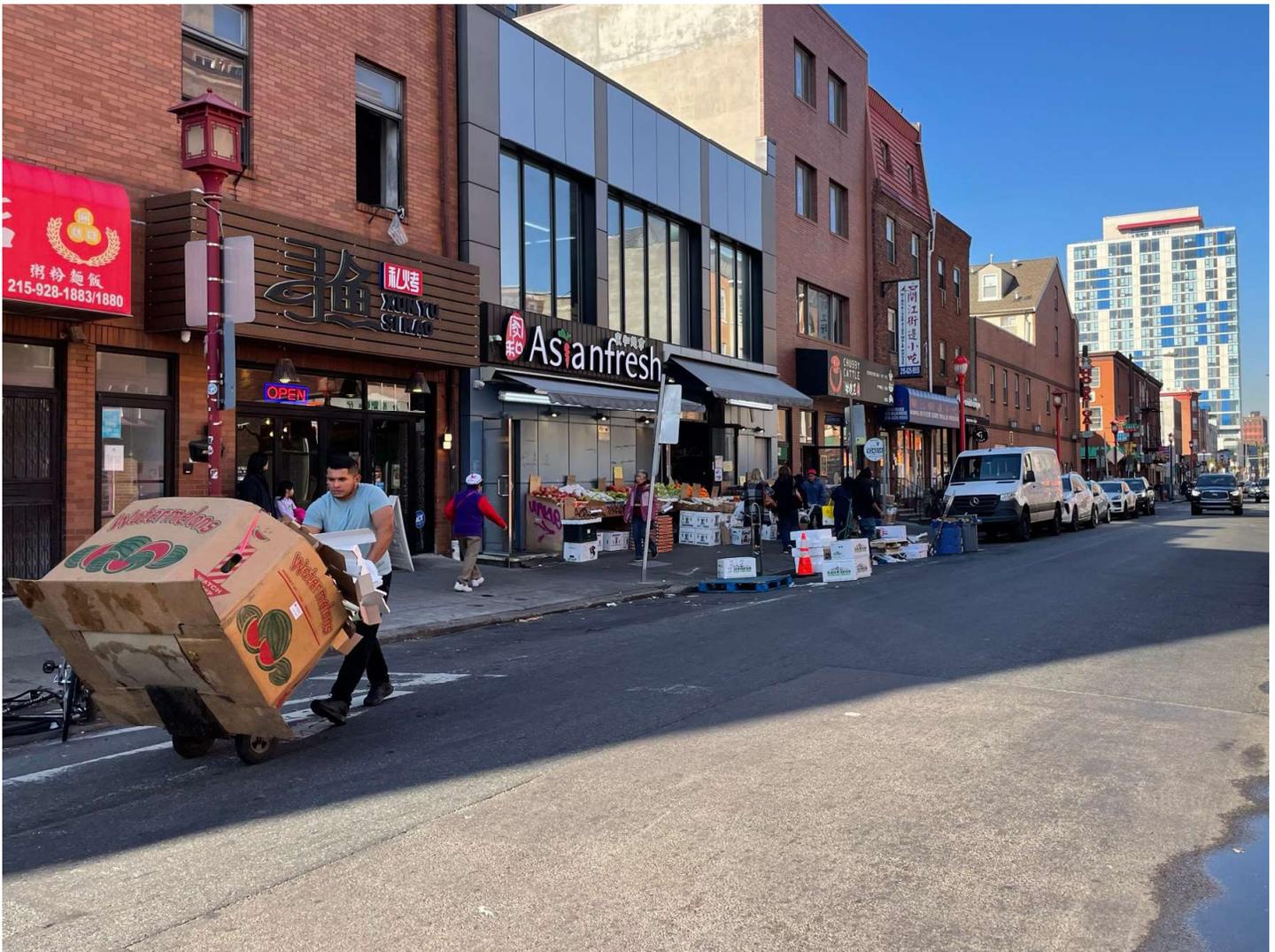
En los últimos diez años, los comercios se han enfrentado a importantes retos exacerbados por la pandemia de COVID-19. Antes de la pandemia, estos ya se enfrentaban a fuertes subas de los alquileres, los impuestos sobre la propiedad y los costos de uso y ocupación. Mediante el análisis de los aumentos del impuesto sobre la propiedad en la sección titulada "Sociodemografía", se determina que desde 2014 hasta 2023, la mediana del valor de dicho impuesto para propiedades de uso mixto, donde se encuentran la mayoría de las pequeñas empresas, aumentó un 68 %. En las entrevistas, los propietarios señalaron que las

estructuras de arrendamiento comercial suelen trasladar las subas de impuestos a los inquilinos.

Además de los impuestos sobre la propiedad, los propietarios de locales comerciales deben pagar impuestos a la ocupación y al uso (Use & Occupancy, U&O). Un total de 187 propiedades de Chinatown Core y Chinatown North/ Callowhill pagaron impuestos U&O anualmente de 2015 a 2023. Durante este periodo, la mediana de impuestos U&O netos pagados por los usuarios aumentó de \$2,316 a \$3,393, lo que supone un incremento del 46,5 %. En comparación, la parte de Market East considerada en el Área de estudio albergaba 68 propiedades que pagaron una mediana del impuesto

U&O neto de \$15,571 en 2015 y de \$17,390 en 2023, lo cual representa un incremento del 11.7 %.

Junto con el resto de la ciudad, Chinatown experimentó cierres prolongados relacionados con la pandemia. Sin embargo, hubo una disminución en los ingresos de los comercios del vecindario durante los meses anteriores a que comenzaran los cierres en marzo de 2020. Si bien los cierres en toda la ciudad han terminado, los comercios siguen enfrentándose a importantes retos relacionados con el aumento del costo de la mano de obra y los materiales, la dependencia de las aplicaciones de reparto de comida a domicilio, y los problemas de tráfico y aparcamiento.



Vista del corredor de 10th Street en Chinatown, en dirección norte. Un trabajador empuja una carretilla con una caja de mercancías por la calle
Fuente: Sojourner Consulting



El aumento del tráfico que corresponde al servicio de reparto de comida a domicilio y los problemas de seguridad, que han incrementado la dependencia del automóvil, han agravado los problemas de tráfico y aparcamiento. Según los datos obtenidos en las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas, la clientela de Chinatown depende en gran medida del automóvil. La mitad de los comercios encuestados afirman que la mayoría de sus clientes llegan en automóviles privados, mientras que solo el 8 % manifiesta que la mayoría de sus clientes llegan en SEPTA o a pie. El resto de los encuestados (42 %) comenta que sus clientes utilizan diversos medios de transporte (automóvil, SEPTA, bicicleta, vehículos compartidos, a pie). Según las respuestas a la encuesta, la composición racial y étnica de los clientes no influye en la forma en que estos se trasladan a Chinatown. La compra de comestibles como actividad principal de los visitantes puede contribuir aún más a la dependencia del automóvil.

Aunque Chinatown era antes conocido por su seguridad y por ser un destino popular a altas horas de la noche, el aumento de los problemas de seguridad ha provocado una disminución del tráfico peatonal, sobre todo por la noche. La seguridad fue una de las principales preocupaciones puestas de manifiesto en los grupos de debate de pequeñas empresas y considerada uno de los principales obstáculos para la recuperación.

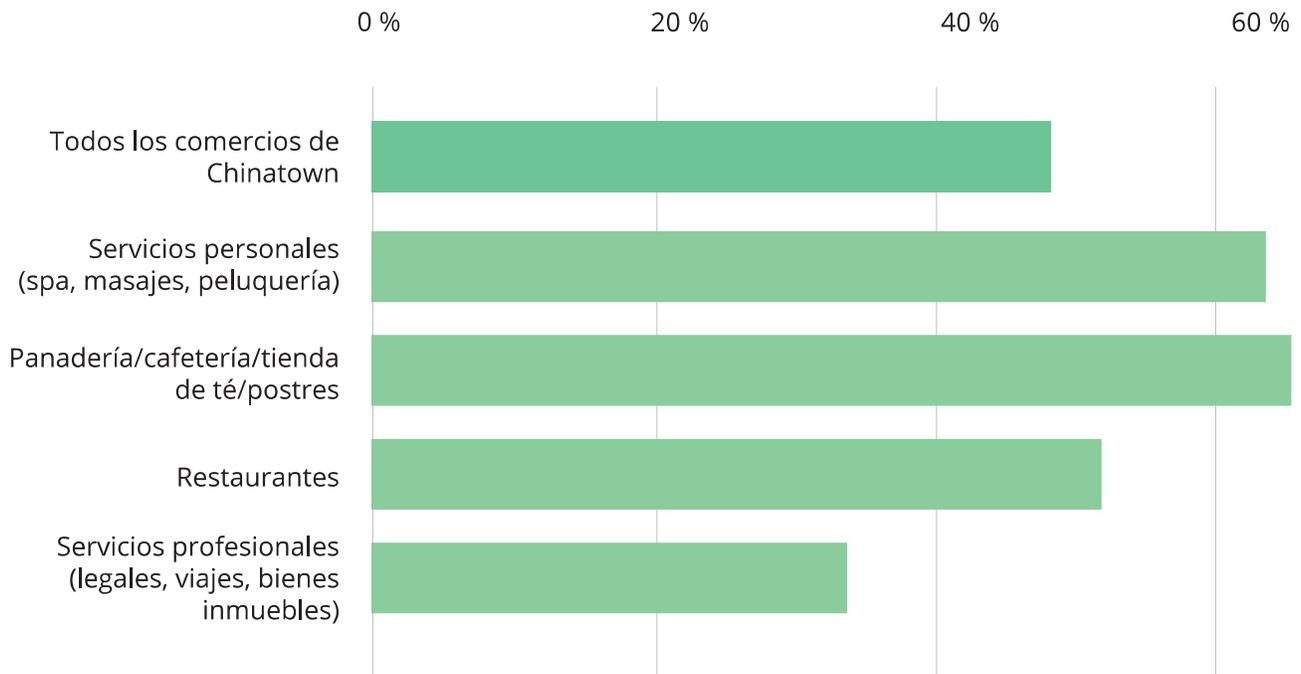
Algunos propietarios consideran que los recientes cierres reflejan el mayor riesgo de emprender actividades comerciales en Chinatown. Desde 2014, la encuesta empresarial contabilizó 88 cierres, incluidos 27 restaurantes. La mayoría de los locales comerciales desalojados están ahora ocupados por nuevos negocios, aunque 23 siguen vacíos desde 2023. Asimismo, según un líder empresarial local, quienes aspiran a emprender son cada vez más incapaces de acceder a oportunidades de negocio en Chinatown debido a la necesidad de contar con un importante capital inicial en comparación con el que se

requería hace diez años (entrevista 4 con propietarios).

Conclusión

En los últimos diez años, la trayectoria general de las pequeñas empresas de Chinatown ha sido de crecimiento y adaptación. Una oleada de nuevos emprendedores y trabajadores inmigrantes ha impulsado el crecimiento de las pequeñas empresas, apoyado las transiciones de propiedades y sostenido la identidad cultural local. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 y la consiguiente transformación del entorno empresarial han pasado una elevada factura a las pequeñas empresas. A pesar de las tendencias de crecimiento, los propietarios de pequeñas empresas expresaron una sensación general de erosión de la viabilidad empresarial, un retraso en la recuperación de la pandemia y una incapacidad para soportar más pérdidas financieras. Algunos de estos retos se reflejan en el auge de las franquicias, que ofrecen nuevas vías de oportunidades y también amenazas para los bienes del patrimonio cultural inmaterial.

Figura 17: Comercios en Chinatown Core, 2023



Fuente: Urban Partners, 2023



Análisis de beneficios netos para las pequeñas empresas de Chinatown

El Equipo consultor llevó a cabo un análisis detallado para evaluar los posibles beneficios económicos del Estadio para las pequeñas empresas de Chinatown. Este análisis examina los tipos de comercios locales, sus horarios de funcionamiento y la dependencia del automóvil de sus visitantes como datos de un modelo de beneficio neto.

Mientras que el aumento del tráfico peatonal puede suponer un mayor beneficio económico neto para aquellos comercios que estén mejor posicionados para atender a los

nuevos visitantes inducidos por el estadio, otros pueden experimentar un beneficio económico neto negativo debido a la naturaleza de su actividad comercial o a sus actuales modelos de funcionamiento.

Hemos diseñado el siguiente modelo para comprender los distintos grados de beneficio económico neto en función de tres factores clave. Hemos limitado este análisis a los comercios de Chinatown Core, que tienen más probabilidades de sufrir los mayores impactos.

Paso 1: Identificamos la compatibilidad de los comercios de Chinatown con los nuevos visitantes inducidos por el estadio. A partir de los resultados de encuestas, grupos de debate y entrevistas, sabemos que hay un grupo cuyo modelo de negocio depende de la identidad cultural particular de la comunidad. Para determinar el atractivo universal, asumimos una serie de operaciones empresariales clave, incluidos los tipos de negocio: Señalización en inglés, opciones de pago para clientes (posibilidad de aceptar tarjetas de crédito), servicio de reparto/retiro en tienda para empresas gastronómicas y presencia en las redes sociales. Se aplicó una designación “alta-media-baja” a cada comercio de esta categoría en función de los criterios. A determinados subsectores* se les asignó automáticamente una designación “baja”.

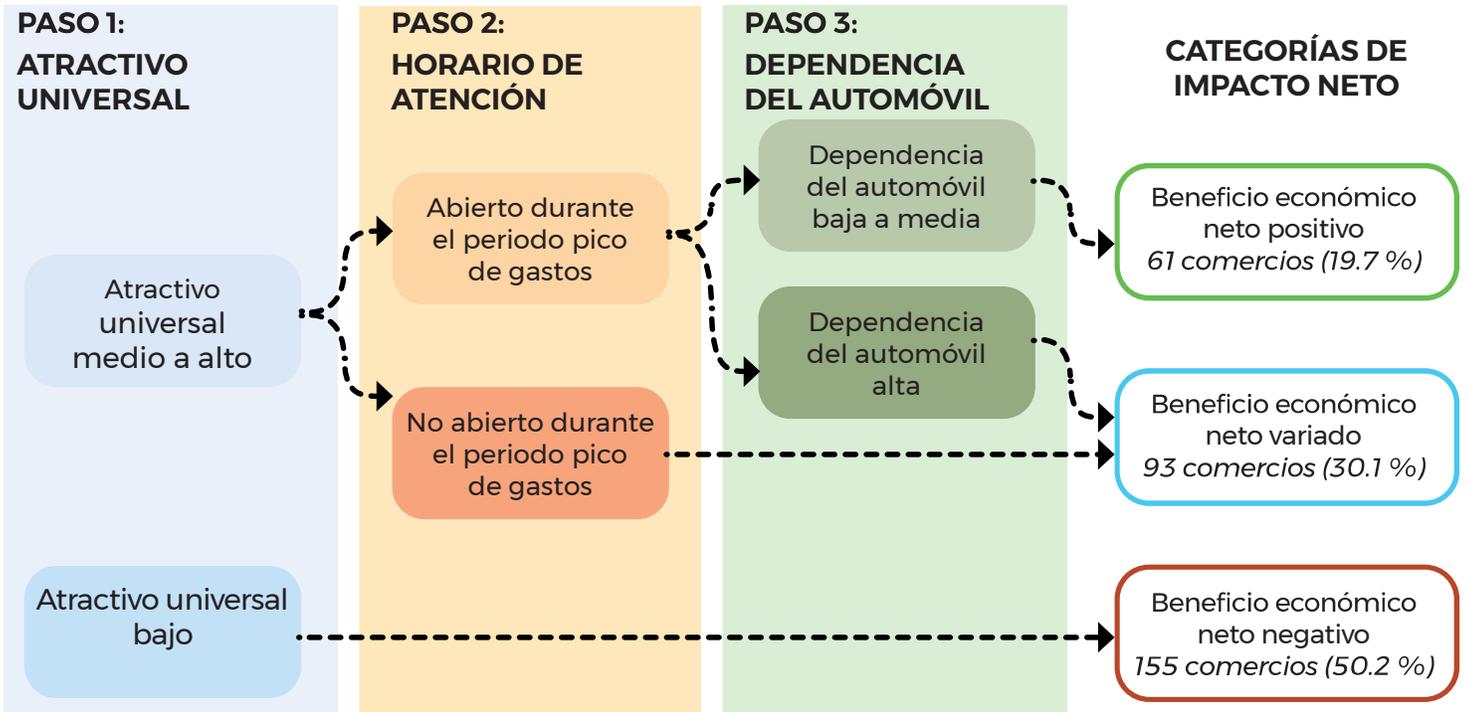
Paso 2: A partir de los horarios comerciales anunciados, identificamos la superposición de los horarios comerciales con las horas pico antes y después de los partidos/eventos (es decir, de 5:30 a 7:00 p.m. antes del partido y de 9:30 a 11:00 p.m. después del partido) y las franjas horarias en las que es más probable que los visitantes del Estadio gasten fuera de las instalaciones (de 5:00 a 6:30 p.m. y de 10:00 p.m. a la medianoche los días de partido/evento). Supusimos que, para captar el beneficio económico de los nuevos clientes que acuden a Chinatown gracias al Estadio, los comercios deben estar abiertos durante las horas de mayor gasto fuera del recinto. A cada comercio de esta categoría se le aplicó la designación de “abierto” o “cerrado”.

Paso 3: A partir de las respuestas a la encuesta de comercios y de los comentarios recogidos en los grupos de debate de pequeñas empresas, evaluamos la dependencia del automóvil de la clientela actual de cada pequeña empresa. En el caso de los comercios con una clientela más dependiente del automóvil privado, prevemos que los beneficios generados por los nuevos visitantes motivados por el estadio pueden verse contrarrestados por la pérdida de los clientes existentes que se alejan de Chinatown debido al aumento del tráfico vehicular, las dificultades de aparcamiento o la percepción de tales dificultades. Una vez más, se aplicó una designación “alta-media-baja” a cada comercio de esta categoría.

* Contabilidad, consultorio dental, medicina oriental, ingeniería/construcción, servicios funerarios, seguros, envíos internacionales, consultoría de inversiones, servicios jurídicos, medios de comunicación, farmacia especializada, servicios inmobiliarios, servicios de traducción, agencia de viajes y venta al por mayor.



Figura 18: Análisis de los beneficios netos de Chinatown



Como ilustra la figura 18, en cada etapa, los comercios que reúnen determinadas características se clasifican automáticamente en categorías de impacto. En la primera etapa, todos los comercios que reciben una designación de bajo atractivo universal pasan a la categoría de beneficio neto negativo

sin que se tengan en cuenta otros factores. En la segunda etapa, solo evaluamos los negocios con un atractivo universal medio-alto correspondiente a los horarios de apertura, mientras que todos los comercios que cierran durante las horas de mayor gasto pasan a la categoría de beneficio neto variado.

En la tercera etapa, evaluamos los comercios que están abiertos y los clasificamos en sus respectivas categorías en función de la dependencia del automóvil.



Vista interior del Reading Terminal Market y sus numerosos vendedores. Fuente: Sojourner Consulting



A partir de este análisis, evaluamos el beneficio económico probable que cada comercio de Chinatown obtendrá del Estadio propuesto y de los gastos complementarios externos de los visitantes motivados

por el estadio. A continuación se exponen tres categorías de beneficios económicos probables:

Beneficio económico neto positivo

Comercios que muestran compatibilidad con el aumento de la cantidad de clientes y que recibirán un beneficio positivo neto si se les proporciona ayuda para compensar las pérdidas.

- Criterios de designación: Atractivo universal de medio a alto, dependencia del automóvil de baja a media, horarios de atención que coinciden con la franja horaria de gastos de los visitantes del estadio.

Ejemplo: Un bar que permanece abierto hasta la 1 a.m., ofrece servicio de reparto a domicilio/retiro en el bar y opciones de pago sin efectivo, además de hacer publicidades frecuentes en las redes sociales. La clientela principal de este restaurante no depende en gran medida del automóvil privado, y el modelo de negocio no está estrechamente vinculado a la identidad cultural de Chinatown. El gasto de los visitantes del estadio representaría un aumento considerable de los ingresos.

Beneficio económico neto variado

Hay dos grupos de comercios que entran en esta categoría. En primer lugar, los que muestran compatibilidad con el nuevo aumento del número de clientes, pero cuyos horarios comerciales no coinciden con las franjas horarias de gasto de los visitantes del estadio. En segundo lugar, los comercios que muestran compatibilidad con el nuevo crecimiento, pero dependen en gran medida de clientes que utilizan automóviles privados. Como resultado, se requiere un cambio importante en su modelo de negocio para compensar las pérdidas. Ante estos cambios, algunos comercios se adaptarán y otros no podrán o no querrán hacerlo. La mayoría de estos comercios acabarán entrando en las categorías de beneficios positivos o negativos.

- Criterios de designación: horarios de atención que no coinciden con los de los visitantes de los estadios; o un atractivo universal medio o alto, pero una gran dependencia del automóvil.

Ejemplo: Un restaurante especializado en hot pot que permanece abierto hasta las 3:30 a.m., ofrece servicio de reparto a domicilio/retiro en el bar y opciones de pago sin efectivo, además de hacer publicidades frecuentes en las redes sociales. El modelo de negocio se basa en una experiencia gastronómica profundamente cultural, pero presentada de forma que atraiga a un público más amplio. Sin embargo, la clientela habitual depende en gran medida del automóvil privado. Las interrupciones relacionadas con el funcionamiento del estadio mermarán la clientela habitual, dependiente del automóvil, que puede buscar lugares alternativos en la región.

Beneficio negativo neto

Comercios con escaso atractivo universal y que no verán nuevos clientes del Estadio. El éxito de estos negocios depende de la identidad cultural de Chinatown y estos dependen demasiado unos de otros. Como resultado, incluso los comercios que no están abiertos durante las horas pico del evento se verán afectados. Para estos comercios, la ausencia de beneficios económicos procedentes de los visitantes del estadio que compensen el declive de Chinatown como centro comercial cultural tendrá un impacto económico neto negativo.

- Criterios de designación: escaso atractivo universal

Ejemplo: Un bufete de abogados que ayuda a los clientes a desenvolverse en el ámbito jurídico con servicios bilingües y culturalmente competentes. Esta oficina está estrechamente vinculada a la identidad cultural de Chinatown y no tiene un atractivo significativo para una clientela más amplia. Aunque está cerrada en las horas pico previas y posteriores a los partidos/eventos, su volumen comercial se verá afectado negativamente si otras empresas del distrito cultural pierden clientes habituales. Los clientes habituales, por ejemplo, que compaginan una cita legal con la compra y la cena en un restaurante local pueden buscar lugares alternativos en la región si uno o más de estos motivos por el que deben trasladarse se ven afectados.



En la tabla 11 se ilustran los rangos de beneficios económicos netos previstos por sectores. En concreto, esperamos que el 38 % de los restaurantes obtengan beneficios económicos netos positivos, mientras que otro 42 % obtendrá beneficios económicos netos variados y un 19 %, beneficios netos negativos. Según nuestro análisis, los comercios de Chinatown en los sectores de servicios comunitarios, profesionales y de venta al por mayor muestran un escaso atractivo universal y dependen en gran medida del automóvil privado; por lo tanto, todos los comercios de estos sectores entran en el segmento de beneficios netos negativos.

De los 155 comercios de Chinatown que se espera que reciban un impacto económico neto negativo, 89 (57.4 %) son empresas tradicionales o comercios que funcionan desde 2014 o antes. Incluyen los siguientes tipos de comercios:

Servicios profesionales	25
Servicios financieros	9
Restaurante	7
Tienda minorista	8
Atención médica	9
Servicios personales	6
Panadería/cafetería/tienda de té/postres	9
Supermercado/tienda de comestibles	6
Comercio no minorista	3
Venta al por mayor	3
Servicios comunitarios	2

En resumen, desde un punto de vista económico, aproximadamente la mitad (50.2 %) de los comercios de Chinatown están posicionados para experimentar un beneficio económico neto negativo, el 19.7 % experimentará un beneficio positivo y el 30.1 % obtendrá beneficios variados y, con el tiempo, pasará a una categoría neta positiva o negativa. Nuestro análisis indica que los principales factores que influyen en los beneficios

económicos del Estadio son el atractivo universal del negocio y su modelo operativo, la demografía de los clientes y la dependencia del automóvil. Una mayoría (57.4 %) de los comercios menos posicionados para disfrutar de beneficios económicos consisten en establecimientos tradicionales que se condicionan estrechamente con los objetivos del sistema de Chinatown (como se detalla en la sección titulada "Relaciones entre sistemas y puntos de inflexión" más adelante).

Tabla 11: Beneficios netos previstos por sector empresarial, Chinatown Core

Sector	Beneficio económico neto positivo	Beneficio económico neto variado	Beneficio neto negativo
Entretenimiento	50 %	50 %	0 %
Servicios financieros	0 %	10 %	90 %
Alimentos			
Panadería/cafetería/tienda de té/postres	53 %	10 %	37 %
Restaurante	38 %	42 %	19 %
Atención médica	0 %	33 %	67 %
Hotel	100 %	0 %	0 %
No minorista	13 %	25 %	63 %
Servicios personales	0 %	71 %	29 %
Servicios profesionales	0 %	0 %	100 %
Venta al por menor	17 %	37 %	47 %
Supermercado/tienda de comestibles	8 %	8 %	83 %
Venta al por mayor	0 %	0 %	100 %
Beneficios netos globales	19.7 %	30.1 %	50.2 %

Fuente: Sojourner Consulting, Urban Partners



Posibles impactos

En general, el análisis indicaba que los propietarios de pequeñas empresas, especialmente en Chinatown Core, experimentarían posibles pérdidas debido al Estadio. Algunos participantes de los grupos de debate reconocieron que el Estadio atraería más clientes a los comercios locales, lo que podría traducirse en un aumento de la actividad económica. Sin embargo, estos posibles beneficios son limitados y podrían verse contrarrestados por la pérdida de clientes existentes. La mayoría de las pequeñas empresas de Chinatown están definidas por identidades culturales o lingüísticas particulares, y muchas de ellas no están posicionadas para atraer a una clientela mayoritaria. Reposicionar estos comercios para que se beneficien de la futura demanda del estadio requeriría realizar transformaciones significativas e improbables. El análisis de los beneficios netos para las pequeñas empresas de Chinatown, descrito anteriormente, se basa en estos datos: se prevé que solo una de cada cinco (19.7 %) pequeñas empresas obtenga beneficios económicos netos positivos del Estadio, aproximadamente la mitad (50.2 %) obtendrá beneficios económicos netos negativos y el 30.1 % obtendrá diversos niveles de beneficios económicos limitados.

En Market East, la mayoría de las empresas y propietarios entrevistados veían la posibilidad de un impacto positivo neto si se daban ciertas condiciones. Las partes interesadas que representan intereses más amplios o institucionales, como los representantes del Centro de Convenciones y Jefferson Health, consideraron que el valor principal era el del impacto indirecto, debido a la dependencia de sus negocios de la seguridad y el entorno peatonal del Área de estudio. Destacaron que la planificación y el apoyo del sector público serán fundamentales para manejar los impactos en el transporte y resolver los problemas de seguridad existentes. En un



Vista de Best Season, una sastrería, situada en la esquina de 10th Street y Winter Street, Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

grupo de debate con propietarios de comercios de Washington Square West, en el distrito de Midtown Village, algunas pequeñas empresas opinaron que los beneficios positivos podrían ser similares al impacto actual de los eventos del Centro de Convenciones. Los eventos deportivos atraerían a un número similar de personas, lo que beneficiaría a los bares y restaurantes locales. Sin embargo, también hicieron hincapié en que esto no ocurriría de forma aislada, ya que las condiciones del entorno construido y de la zona que rodea el Estadio influirían en última instancia en el tráfico peatonal hacia las pequeñas empresas.

Para las pequeñas empresas de Chinatown y Washington Square West, estos picos de actividad económica asociados a los días de eventos no se consideraban, en última instancia, beneficiosos, a menos que fueran tan significativos como para compensar la pérdida de los clientes habituales. Los participantes de los grupos de debate expresaron su preocupación por las posibles zonas muertas en torno al Estadio los días en que no se realizan eventos. En particular, la mayoría de los propietarios de comercios de Chinatown vieron

negativamente la mayoría de los posibles cambios económicos en el Área de estudio y consideraron que provocarían el desplazamiento indirecto de las pequeñas empresas y de los residentes, trabajadores y visitantes frecuentes de los que estas dependen.

Los grupos de debate de pequeñas empresas, y en particular los propietarios de pequeñas empresas de Chinatown, también expresaron su preocupación por el posible desajuste entre los horarios de los eventos y los horarios comerciales. Señalaron que depender únicamente del Estadio para la actividad económica no traería un flujo constante de clientes al vecindario, lo que plantearía dificultades en la planificación operativa y perturbaría los modelos de negocio actuales. Como explicó el propietario de una pequeña empresa de Chinatown:

“¿Qué sentido tiene que haya un repunte de la economía si no se lo mantiene? Hay eventos, picos de ingresos y luego ¿nada? (Grupo de debate 1 de comercios de Chinatown)



Además, debido a las perturbaciones del tráfico y el aparcamiento en los días de eventos, los propietarios de pequeñas empresas temían perder a sus clientes habituales en el proceso, lo que supondría una pérdida neta. Los residentes de los grupos de debate se hicieron eco de esta preocupación, expresando que lo más probable era que evitaran visitar los comercios locales durante los días de eventos.

Según la encuesta a pequeñas empresas de Chinatown, aproximadamente una cuarta parte (24.4 %) de los propietarios de pequeñas empresas son actualmente dueños de sus negocios; por lo tanto, la mayoría es vulnerable a los aumentos del alquiler. Los propietarios de comercios expresaron su preocupación por que el valor de las propiedades aumentara debido al Estadio, lo que intensificaría aún más los aumentos de los alquileres y de los impuestos U&O. El propietario de

una pequeña empresa expresó que, con estos aumentos de alquiler, las pequeñas empresas se marcharían y serían sustituidas por empresas y franquicias mejor capitalizadas, una tendencia que ya se está evidenciando en el Área de estudio:

“Los pequeños comercios no pueden permitírselo. Entran los grandes y ocurre lo mismo con los residentes, van a tener que mudarse”. (Grupo de debate 1 de comercios de Chinatown)

El Estadio también podría incidir en las oportunidades de empleo en Chinatown, un centro de trabajo para personas LEP de bajos ingresos. En los grupos de debate, los trabajadores expresaron su preocupación por la posibilidad de que las nuevas empresas no sean lugares de empleo accesibles para los trabajadores LEP.

Un trabajador que se identificó como latino manifestó que “los

que entienden y hablan bien inglés sin intérprete” serían los más beneficiados por las nuevas empresas, ya que no experimentarían posibles barreras lingüísticas a la hora de buscar empleo” (grupo de debate de residentes latinos, traducido del español).

En resumen, los comercios de Market East y Washington Square West pueden experimentar un beneficio positivo indirecto gracias al Estadio si se resuelven los problemas de transporte y seguridad. Los comercios de Chinatown correrían un mayor riesgo de sufrir un impacto negativo y desplazamiento indirecto. En particular, los comercios tradicionales y los que carecen de un atractivo universal para los clientes mayoritarios pueden estar especialmente en peligro.



Vista de Luen Fong Food and Produce, empresa mayorista y distribuidora situada en 928 Winter Street, Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting



TUCK HING CO.
馨 218 德
貨雜西中
CHINESE GROCERIES

Little Saigon
Cafe
267-639-3421

西贡仔
正宗越南牛肉粉

SAVE CHINATOWN
保护费城华埠
NO ARENA
反对篮球馆

SAVE CHINATOWN
保护费城华埠
NO ARENA
反对篮球馆

Vista de comercios ubicados en el lado oeste del corredor de 10th Street, Chinatown, en dirección norte. Fuente: Sojourner Consulting



3. Patrimonio cultural y servicios comunitarios

En esta sección se describen los patrimonios culturales e históricos físicos e inmateriales del Área de estudio, así como sus servicios comunitarios. Muchos de estos patrimonios son importantes no solo para los vecindarios donde se encuentran, sino también para la Ciudad de Filadelfia en general y para el país. Esta sección concluye con un resumen de los posibles impactos del Proyecto propuesto sobre estos patrimonios y servicios comunitarios.



Condiciones y tendencias actuales

Patrimonio cultural

Dado que la mayor parte del Área de estudio constituye la Ciudad de Filadelfia planificada originalmente, contiene numerosos patrimonios culturales e históricos. El Área de estudio también contiene edificios inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos y en su homólogo de Filadelfia, tres distritos históricos nacionales o locales, incluido el distrito histórico industrial nacional de Callowhill, y cuatro lugares catalogados como monumentos históricos nacionales. También hay lugares y elementos culturales importantes para la comunidad de Chinatown.

La Comisión de Historia de Filadelfia protege las propiedades inscritas en el Registro de Lugares Históricos de Filadelfia revisando todas las solicitudes de permisos de construcción y demolición para garantizar que se cumplan las normas de conservación histórica.

Chinatown North/Callowhill

Si bien en Chinatown North/Callowhill solo hay un puñado de lugares inscritos en el Registro de Filadelfia, esta zona alberga el distrito histórico industrial de Callowhill, que figura en el Registro Nacional de Lugares Históricos. Limita aproximadamente con Pearl Street al sur, North Broad Street al oeste, Hamilton Street al norte y parte del viaducto del ferrocarril

de Reading. Este distrito consta de 31 edificios históricos, una estructura (el viaducto) y un sitio.

Parte del histórico viaducto del ferrocarril de Reading se ha convertido recientemente en el Rail Park, un espacio público que acoge programas culturales y comunitarios. La visión completa del Rail Park es una vía verde de 3 millas desarrollada a partir de líneas ferroviarias históricas que atraviesa más de 10 vecindarios de Filadelfia, incluida una sección mayor del viaducto que se extiende a través de Callowhill hacia el este hasta Northern Liberties.

Chinatown Core

Chinatown Core es rico en sitios de patrimonio cultural, que abarcan una variedad de lugares con relevancia histórica y cultural. Entre los lugares dignos de mención, figuran edificios inscritos en el Registro de Lugares Históricos de Filadelfia y en su homónimo nacional, como Arch Street Opera House (también conocida como Trocadero Theatre) y el edificio de 125 N 10th Street, que albergó la YMCA de Chinatown y ahora es el Chinese Community and Cultural Center. Además, en el vecindario se destacan lugares emblemáticos como el Arco de la Amistad, en 10th Street y Arch Street. Otros lugares importantes

son el 913 Race Street, cuya relevancia histórica se debe a ser el emplazamiento de la primera lavandería china establecida en 1870. Algunos edificios, propiedad de asociaciones familiares chinas y reconocidos en el Registro de Lugares Históricos de Filadelfia, exhiben una distintiva combinación arquitectónica de estilos occidental y chino, lo que resalta aún más su importancia cultural e histórica para la comunidad.

Además, Chinatown alberga varios museos y galerías de arte, como el Fabric Workshop and Museum y Vox Populi. El African American Museum of Philadelphia también se encuentra en la zona, si bien está previsto que se traslade a Benjamin Franklin Parkway.

Market East

Market East abarca el límite de dos distritos históricos: el distrito histórico comercial de Chestnut Street East del Registro de Lugares Históricos de Filadelfia (Chestnut Street desde 9th Street hasta 6th Street) y el distrito histórico comercial de East Center City del Registro Nacional. El borde superior del distrito histórico comercial de East Center City incluye Chestnut Street desde 13th Street hasta 7th Street, y también se extiende hasta Filbert Street, entre 9th Street

y 7th Street. El área de Market East/Washington Square West incluye 287 edificios históricos en este distrito, con un límite sur en Walnut Street que se extiende hasta Locust en 11th Street.

En Market East hay varios lugares históricos a gran escala inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos y su homónimo de Filadelfia, como el edificio Wanamaker, situado en el 1300 de Market Street, y la antigua sede de Strawbridge and Clothier, en 8th Street y Market Street. Estos emplazamientos reflejan la transformación de Market Street, que pasó de ser el mercado al aire libre original de la ciudad a su principal corredor comercial. Cabe destacar que cuatro de ellos figuran también en la lista de monumentos históricos nacionales, lo cual significa que relatan hechos importantes para la historia de todo el país, no solo de estados o comunidades locales. Estos son la Municipalidad, el Templo Masónico situado en el número 1 de North Broad Street, el edificio de la Philadelphia Savings Fund Society (PSFS) en 12th Street y Market Street (actualmente, el Loews Philadelphia Hotel) y Reading Terminal and Train Shed, donde se encuentra el Reading Terminal Market.

El Reading Terminal Market funciona como un vibrante bien multicultural y económico que respalda el patrimonio cultural relacionado con la gastronomía y se lo ha señalado como un espacio público singular por su diversidad de visitantes. El Reading Terminal Market alberga más de 80 comercios gestionados por sus propietarios, muchos de los cuales son empresas locales y de minorías. Es conocido por la diversidad y autenticidad de estos comercios, específicamente por un grupo de comerciantes holandeses de Pensilvania que venden comidas preparadas y productos agrícolas. También es un importante punto de acceso a los alimentos para toda la ciudad y se cree que es el mayor punto de canje de beneficios del Programa de Asistencia Nutricional Suplementaria (Supplemental Nutrition Assistance Program, SNAP) y de transferencia electrónica de beneficios (Electronic Benefits Transfer, EBT) de todo el estado.

Reading Terminal se distingue por su identidad como mercado local de alimentos. A la hora de cubrir vacantes en el mercado, da prioridad a los productores y proveedores de productos locales y regionales. Establece una política según la cual no más de un tercio de sus vendedores

pueden ser comercios que vendan principalmente alimentos destinados al consumo inmediato en el lugar. Los pescaderos, carniceros y vendedores de productos frescos son el alma del mercado y dependen de una clientela local proveniente de toda la ciudad. Los vendedores de frutas y verduras señalaron que dependen de los compradores que llegan en automóvil debido al tamaño de las compras.

Los turistas y visitantes regionales son también una pieza clave para el sostenimiento de Reading Terminal, que es el destino más visitado de la región de Filadelfia y sirve de atractivo para acoger convenciones en la ciudad. Hace poco empezó a funcionar como espacio para eventos en horario nocturno, acogiendo hasta 4,000 personas por evento, lo que supone una fuente de ingresos adicional para el mercado.

Abre todos los días, de 8:00 a.m. a 6:00 p.m. En una entrevista con un representante del mercado, se estimó que la distribución de medios de transporte elegidos por los visitantes antes de la pandemia era de un 20 a 25 % en automóvil, un 30 % a pie y un 30 % en transporte público. El representante señaló que la mayoría de los asistentes a los



El lugar situado entre el 1010 y el 1026 de Arch Street es un parqueo asfaltado que solía utilizarse para el acceso de autobuses a la estación Greyhound. Vista de Cuthbert Street en dirección este. Fuente: Ciudad de Filadelfia



eventos nocturnos se desplazan en automóvil hasta el lugar. El muelle de carga del mercado, compartido con el Hilton Garden Inn, registra un tráfico más intenso los días laborables entre las 6:00 a.m. y las 3:00 p.m., y por las noches, cuando hay eventos fuera del horario de atención, desde las 5:00 p.m. hasta altas horas de la noche. Las obras de construcción y mejora de los distintos puestos del mercado son continuas y suelen llevarse a cabo por la noche.

Los cierres de Filbert Street preocupan a los vendedores porque en esta calle se encuentra la salida del muelle de carga del mercado. Según el representante entrevistado, durante la renovación de la manzana 1100 de Filbert Street, los vendedores del Reading Terminal Market sufrieron un impacto negativo debido al cierre de la calle. La renovación del mercado se realizó, en parte, para facilitar el cierre de la calle para eventos. Sin embargo, estos cierres se aplican con moderación para minimizar el impacto en los vendedores.

La pandemia de COVID-19 alteró de manera considerable los patrones de visita al mercado. Antes de la pandemia, las horas de mayor afluencia de visitantes se

concentraban durante el almuerzo, entre las 11:00 a.m. y la 1:00 p.m. Con el cambio hacia el trabajo a distancia, el flujo de visitantes se ha distribuido de forma más uniforme en el transcurso del día. Este cambio en los patrones de tráfico peatonal también ha incidido en la seguridad percibida en el vecindario circundante, ya que una menor actividad peatonal tiende a reducir la sensación de seguridad. Además, la disminución de peatones ha hecho más visible la presencia y las interacciones con la población sin hogar del centro de la ciudad.

En respuesta a estos retos, el mercado ha aumentado su inversión en medidas de seguridad y coordina activamente con los servicios de extensión comunitaria para las personas sin hogar para abordar con eficacia estos problemas.

Washington Square West

Washington Square West tiene una rica variedad de patrimonios culturales e históricos, la mayoría de los cuales se encuentran al sur del Área de estudio. Jewelers' Row, el distrito de diamantes más antiguo del país que alberga más de 300 tiendas minoristas, mayoristas y artesanos, se concentra entre 7th Street y 8th Street, y Chestnut Street y Walnut Street. El centro

del distrito de diamantes, la manzana 700 de Sansom Street, es el lugar donde se introdujo la casa adosada en Estados Unidos, donde antes las casas se construían individualmente. En 2015, un proyecto de construcción de una torre residencial de gran altura en esta manzana catalizó la adopción de medidas para preservar su patrimonio arquitectónico y cultural. En aquel momento, el distrito ya estaba empezando a experimentar la reurbanización y el desplazamiento de los inquilinos y artesanos existentes. Además, en el momento de la publicación, el Comité de Designación Histórica de la Comisión de Historia de Filadelfia recomendó aprobar una solicitud para designar un distrito histórico en Washington Square West. Queda pendiente la revisión por parte de la Comisión de Historia.



10th Street en Chinatown en dirección norte. La calle suele estar cerrada por eventos. Fuente: Sojourner Consulting

Chinatown: patrimonio cultural inmaterial (ICH)

Chinatown es una comunidad cultural singular, con redes sociales, comerciales y culturales que ayudan a transmitir las tradiciones de una generación a otra. La Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO define estos lugares como “paisajes urbanos históricos” que contienen y sustentan el patrimonio cultural inmaterial (intangible cultural heritage, ICH). Este incluye tradiciones orales, artes escénicas, prácticas sociales, rituales, eventos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, o conocimientos y técnicas que se utilizan para producir artesanías tradicionales. Otros lugares utilizan este concepto para orientar sus iniciativas de conservación. Por ejemplo, la ciudad de Vancouver está preparando una solicitud a la UNESCO para que el Chinatown de Vancouver sea designado patrimonio de la humanidad. La Comisión de Historia de Filadelfia está poniendo a prueba un proceso de estudio de los recursos culturales en el norte de Filadelfia.

El ICH desplaza el centro de atención de la conservación cultural de los objetos físicos y la documentación al apoyo a las personas que custodian un patrimonio vivo y los procesos que lo transmiten. Esta perspectiva se puso de relieve en los resultados de los grupos de debate, las entrevistas y la revisión bibliográfica, que subrayaron el papel fundamental que desempeñan el trazado urbano transitable de Chinatown, sus estrechas redes sociales y sus sólidas estructuras organizacionales en el mantenimiento y la transmisión de su patrimonio. A pesar de la presencia de productos y comunidades asiáticas por toda la ciudad, Chinatown conserva su singularidad como centro donde se desarrolla, comparte y conserva activamente el patrimonio cultural. Esta singularidad se ve reforzada por su céntrica ubicación, su excelente transitabilidad y su accesibilidad, atributos que, según las partes interesadas, no son tan pronunciados en otros centros asiáticos de la ciudad.

Como Chinatown tiene un espacio público limitado, sus organizaciones comunitarias, pequeñas empresas, calles y aceras son espacios culturales importantes. Por ejemplo, muchos de los festivales anuales se celebran en las calles de Chinatown. Las asociaciones familiares, regionales y empresariales celebran las tradiciones mediante rituales y festivales públicos, organizando banquetes en torno a festividades como el Año Nuevo Lunar. También ofrecen a sus miembros actividades sociales, recreativas y culturales, como clubes de mah-jong, canto y baile, a menudo en edificios de uso mixto propiedad de la asociación, con locales comerciales en la planta baja. Además, las organizaciones religiosas y las escuelas promueven la transmisión intergeneracional de numerosas tradiciones culturales.

Organizaciones religiosas de Chinatown

Chinatown alberga varias organizaciones religiosas asiáticas, entre ellas: Buddhist Tzu Chi Foundation, Chinese Christian Church and Center, Chinese Gospel Church, Fo Shou Temple, Holy Redeemer Chinese Catholic Church and School y Wai Kwong Tao Tak Temple. Estas organizaciones son lugares importantes para la práctica de los dialectos cantonés y mandarín, las tradiciones culturales chinas y muchos tipos de rituales. Las dos organizaciones más grandes, Chinese Christian Church and Center (CCCnC) y Holy

Redeemer, tienen también una relevancia histórica en el desarrollo de la comunidad de Chinatown, ya que ambas se establecieron o inauguraron en 1941. CCCnC se estableció originalmente como centro comunitario, y Holy Redeemer es la primera iglesia católica construida en Estados Unidos específicamente para católicos chinos. La conservación de Holy Redeemer fue uno de los principales catalizadores del movimiento Save Chinatown de la década de 1960, también conocido localmente como “Save the Church”.

Las organizaciones religiosas son también un importante motor de visitantes a Chinatown. La asistencia semanal combinada de CCCnC y Holy Redeemer por sí sola atrae a unas 950 personas al vecindario cada domingo, según las estimaciones de asistencia de las iglesias.



Ejemplos de patrimonio cultural inmaterial (ICH)

Identificamos ejemplos de activos del ICH basándonos en documentación anterior, conversaciones con grupos de debate y un inventario de propiedades. Esta es una pequeña muestra de los activos del ICH en la comunidad.



ARTESANÍAS TRADICIONALES

- Supermercados que fomentan las tradiciones culinarias ofreciendo comidas y preparaciones específicas de mariscos y carnes
- Muchos restaurantes y pequeñas empresas que conservan las técnicas de preparación y elaboración artesanal de alimentos, por ejemplo, pastelerías cantonesas que preparan tartas de huevo
- Mayoristas/distribuidores, proveedores y fabricantes que suministran productos especializados a restaurantes y otras empresas de toda la región



TRADICIONES Y EXPRESIONES ORALES

- Once asociaciones familiares, regionales y empresariales que a menudo proceden de las mismas regiones, comparten dialectos y tradiciones regionales, o comparten apellidos o ascendencia familiar
- FACTS Charter School imparte la enseñanza del chino mandarín y fomenta la apreciación del patrimonio cultural
- Asian Americans United es una organización sin fines de lucro dedicada a la cultura asiática, la organización y el liderazgo juvenil
- Holy Redeemer Elementary School promueve la transmisión del idioma y otras tradiciones culturales



ARTES ESCÉNICAS

- Dos estudios de artes marciales o danza del león, Philadelphia Wing Chun Kung Fu y Cheung's Hung Gar Kung Fu Lion Dance Studio
- La organización juvenil de los Philadelphia Suns tiene un grupo de danza del león



PRÁCTICAS SOCIALES, RITUALES Y EVENTOS FESTIVOS

- Entre **15 y 20** eventos comunitarios al año, incluidos 9 festivales anuales
- Seis organizaciones religiosas asiáticas que fomentan las tradiciones culturales y las prácticas religiosas, así como la práctica de los dialectos cantonés y mandarín



CONOCIMIENTOS Y PRÁCTICAS SOBRE LA NATURALEZA Y EL UNIVERSO

- **Cinco** profesionales de la medicina oriental, incluidos herbolarios y acupunturistas



Juegos culturales en el Festival anual del Medio Otoño en Chinatown, que atrae a familias, jóvenes y visitantes de toda la región y es organizado por Asian Americans United. Fuente: Sojourner Consulting

Eventos y celebraciones culturales

Las organizaciones enfocadas en la comunidad (Community-based organizations, CBO) organizan colectivamente entre 15 y 20 eventos comunitarios al año, que pueden atraer hasta 20,000 visitantes cada uno. Estos eventos, en general, festivales callejeros que tienen lugar en Chinatown Core, brindan una importante oportunidad para celebrar las tradiciones, fomentar el intercambio cultural y fortalecer las relaciones comunitarias. Dado que Chinatown carece de espacio público para acoger este tipo de eventos, la mayoría requiere el cierre de calles.

Entre los festivales anuales, pueden mencionarse los siguientes:

1. **Desfile de medianoche del Año Nuevo Lunar:** enero/febrero, 1,500 personas
2. **Año Nuevo Lunar:** 2 a 3 eventos más durante enero/febrero, de 10,000 a 15,000 personas
3. **Festival folclórico Hoyu:** julio/agosto, 10,000 personas
4. **Día de la Independencia de China:** 21 de septiembre
5. **Festival de Medio Otoño:** septiembre/octubre, 7,500 personas
6. **Mercado nocturno Yeshi de Chinatown:** octubre, 20,000 personas
7. **Izamiento de la bandera por el Día Nacional:** 1 de octubre
8. **Carnaval de verano:** junio, 300 personas
9. **Fiesta de la cosecha:** octubre/noviembre, 150 personas

A partir de esta pequeña muestra de bienes, está claro que el Chinatown de Filadelfia es rico en patrimonio cultural inmaterial. Esta lista también ofrece una perspectiva del funcionamiento de Chinatown como comunidad cultural viva. A medida que Filadelfia evoluciona, Chinatown sirve de eje cultural central donde los recién llegados pueden relacionarse con su patrimonio y enriquecerlo. Esta interacción permite que Chinatown crezca continuamente y adopte nuevas perspectivas. Asimismo, a medida

que la población de la ciudad se desplaza, Chinatown sigue siendo un lugar clave para el intercambio cultural en el centro de la ciudad.

En los últimos años, otros vecindarios culturales de Filadelfia, como Africatown y Gayborhood, han intentado aprender de Chinatown y emular sus éxitos en materia de revitalización económica, organización comunitaria y resolución de problemas de infraestructura.

Dado que la cultura de Chinatown se basa en una identidad históricamente marginada, su conservación tiene también una dimensión de justicia social. Como la última comunidad de color que queda en el centro de la ciudad, tiene un gran significado para muchos organizadores y residentes de otras comunidades en proceso de gentrificación.



El Arco de la Amistad de Chinatown, situado en la esquina de 10th Street y Arch Street, es un hito clave del vecindario que fue construido por artesanos chinos de Tianjin (China), ciudad hermana de Filadelfia. Fuente: Ciudad de Filadelfia

Servicios e instalaciones de la comunidad

Con la importante excepción de Jefferson Health y un pequeño número de centros de atención médica y de servicios sociales, la mayoría de los servicios comunitarios del Área de estudio se encuentran en Chinatown, que históricamente ha carecido de instalaciones y servicios comunitarios públicos como escuelas, bibliotecas y centros recreativos. Como resultado de la defensa impulsada por la comunidad, Chinatown se ha convertido en un centro de servicios con competencia cultural y lingüística, sobre todo para los hablantes de chino, que vienen de toda la región en busca de ayuda. En el Área de estudio también se concentran los servicios para las personas sin hogar de la ciudad y otras entidades locales sin fines de lucro que atienden a personas de toda la ciudad. Muchos de estos servicios se financian con fondos públicos.

Según los grupos de debate y las entrevistas, las instituciones y los servicios enfocados en la comunidad están prosperando, ampliándose y diversificando su membresía para incluir a más latinos LEP, chinos que hablan mandarín y otros grupos étnicos asiáticos. Si bien los chinos que hablan cantonés envejecen, estas otras poblaciones los reemplazan. Por ejemplo, el Chinatown Learning Center, un programa preescolar y extraescolar, amplió su capacidad cuando se trasladó al Crane Community Center en 2021 y ahora atiende a un número cada vez mayor de familias latinas LEP.

En general, las organizaciones enfocadas en la comunidad y las empresas al servicio de la comunidad son cada vez más numerosas, sobre todo las dedicadas a los niños, los jóvenes y las familias. El aumento de la cantidad de asiáticos en la ciudad y la región, y el papel de Chinatown como centro neurálgico de esta población, son los posibles motores de este crecimiento. Desde 2014, han abierto en Chinatown Core

y Chinatown North/Callowhill 10 nuevas organizaciones y empresas al servicio de la comunidad, lo que representa el 17 % de todas las entidades de este tipo en Chinatown. Entre ellas se incluyen organizaciones/ asociaciones cívicas, centros de cuidado infantil, dos estudios de arte/danza/música y un centro para adultos mayores. La mayor parte de esta categoría se centra en inmigrantes LEP o asiáticos, y

proporciona servicios lingüísticos o culturalmente competentes. Hay muchos grupos culturales más pequeños e informales que son acogidos o apoyados por organizaciones más grandes, los cuales no se consideran en el inventario. Estos grupos llevan a cabo actividades en toda la región, pero Chinatown actúa como centro vital de coordinación, conexión y recursos.



Mural en el suelo de 10th Street Plaza del artista Chenlin Cai, pintada en 2021. Fuente: BJH Advisors

58 organizaciones y empresas al servicio de la comunidad en Chinatown Core y Chinatown North/Callowhill

10 nuevas entidades establecidas desde 2014

27 CBO (68 %) con instalaciones propias



Clase para niños en el Crane Community Center de Chinatown. Fuente: PCDC

Protección contra incendios

La compañía de bomberos Engine 20 and Ladder 23 está situada en 10th Street y Cherry Street, aproximadamente a una manzana del Estadio propuesto. Según una entrevista con un representante de la compañía de bomberos, las principales rutas tomadas por los camiones autobombas que van hacia el norte y el sur se encuentran en 7th, 8th, 10th y 11th Street, que son rutas e intersecciones que se verán afectadas por la afluencia al estadio. Como parte del análisis del TIS en curso, la Ciudad está evaluando el impacto del tráfico del Estadio sobre la estación de bomberos Engine 20 and Ladder 23.

Biblioteca

La sucursal Independence Library de la Biblioteca Pública de Filadelfia está situada en 7th Street, entre Market y Ranstead Street, y brinda servicio a los vecindarios de Society Hill, Old City, Chinatown, Washington Square West y Queen Village. Es la única sucursal de la Biblioteca Pública en el centro de la ciudad, al

este de Broad Street. El diseño de la sucursal incluye notables elementos asiáticos y alberga la colección gay/lesbiana de Barbara Gittings, así como una colección de material en idioma chino.

Servicios para personas sin hogar

El Área de estudio alberga una concentración de servicios para personas sin hogar. La Oficina de Servicios para las personas sin hogar de la Ciudad lleva a cabo la mayoría de las evaluaciones de admisión de servicios en dos sitios del centro de la ciudad, uno de los cuales se encuentra junto al Área de estudio, en Broad y Cherry Street. El Jefferson University Hospital es la principal fuente de atención médica para esta población. El Área de estudio incluye muchas otras instalaciones comunitarias que prestan servicios a la población sin hogar, incluidos tres refugios de emergencia y viviendas de transición para hombres sin hogar (My Brother's Place de Bethesda Project, Philadelphia House y St. John's Hospice/Good Shepherd), un albergue que atiende a familias

sin hogar (Eliza Shirley House del Ejército de Salvación) y un sitio que sirve comidas a diario (Chosen 300 Ministries). La mayoría de estos centros también ofrecen servicios de administración de casos, correo, orientación y otros servicios diurnos, que a veces llegan a atender a 375 personas al día. Además, el Área de estudio es adyacente a Hub of Hope, un centro de servicios de 11,000 pies cuadrados situado en el vestíbulo de la estación de cercanías y gestionado por la organización sin fines de lucro Project HOME, en colaboración con la SEPTA y la Ciudad de Filadelfia.

Servicios de atención médica

El Área de estudio dispone de los servicios de atención médica que también recibe la población de la región en general y es cercana a estos. Entre ellos, se incluye Jefferson Health, un sistema de salud sin fines de lucro cuyo campus del centro de la ciudad se encuentra en el límite sur del Área de estudio, entre 8th y 11th Street, y Chestnut y Locust Street. Este



campus contiene varios edificios clínicos y académicos, entre ellos el hospital insignia, el Thomas Jefferson University Hospital, un centro de traumatología de nivel uno y el Wills Eye Hospital. Más al norte del Área de estudio, Jefferson también tiene dos consultorios ambulatorios en Chinatown. Jefferson se convirtió en el único sistema hospitalario del Área de estudio tras el cierre en 2019 de Hahnemann University Hospital, situado en el límite occidental del Área de estudio. Como resultado, se intensificó el papel de Jefferson como importante red de seguridad para las poblaciones vulnerables. Se calcula que es la mayor fuente de reembolsos de Medicaid del estado. Como se describe en la sección Seguridad y entorno peatonal (página 103), Jefferson se preocupa principalmente por mantener un entorno seguro para el personal, los pacientes, las familias y los estudiantes. El impacto en el aparcamiento también es un problema constante, ya que el transporte del personal y los

pacientes se ha desplazado hacia el uso del automóvil y se ha alejado del transporte público. La entrada a la sala de emergencias de Jefferson se encuentra en 10th Street y Sansom Street, una manzana al sur del Área de estudio y dos manzanas del Estadio propuesto. Jefferson está llevando a cabo su propia evaluación de las rutas de las ambulancias para comprender los posibles impactos del tráfico en el acceso al centro de traumatología y un análisis de los orígenes y las rutas de los pacientes para comprender qué efectos tendrá en el traslado de estos y sus familias.

La clínica de pie y tobillo de la Facultad de Podología de la Universidad de Temple se encuentra dentro del Área de estudio, en Chinatown.

Otros centros de atención médica situados en el Área de estudio se centran en los asiáticos y en poblaciones que deben sortear otras barreras lingüísticas y culturales para acceder a la atención médica. Entre ellos, se encuentran los siguientes:

- Cuatro (4) centros de salud con calificación federal (Federally Qualified Health Center, FQHC) que prestan servicios a cualquier paciente, independientemente de su capacidad de pago: Clínica de atención de Public Health Management Corporation (bilingüe español/inglés); Chinatown Medical Services de Greater Philadelphia Health Action (GPHA), que históricamente ha atendido a una población asiática en su mayoría, brindando servicios médicos, dentales y de atención conductual; Philadelphia FIGHT Pediatrics; y Youth Health Empowerment Project (Y-HEP) que se encuentran en Market East.
- Clínicas de la PCDC para servicios como vacunas, exámenes médicos y educación sanitaria.
- Clínica médica de la Holy Redeemer Catholic Church, gestionada por voluntarios (una vez a la semana).



Fila para acceder a los servicios del Crane Community Center de Chinatown, en la esquina de 10th Street y Vine Street. Crane es un nuevo centro de recreación, programas y servicios sociales. Fuente: PCDC



Mesa de recursos comunitarios en Chinatown organizada por la Philadelphia Chinatown Development Corporation (PCDC). Fuente: PCDC

En Chinatown Core, el grueso de los servicios de atención médica lo prestan proveedores médicos occidentales independientes que ofrecen servicios en chino y otros idiomas asiáticos, además de cinco proveedores de servicios de medicina oriental. En concreto, hay tres dentistas, un médico especialista en medicina interna, un gastroenterólogo, un centro de obstetricia, dos farmacias, dos centros de fisioterapia y una empresa de equipos médicos.

También hay varios servicios de atención médica y sociales importantes situados en Washington Square West. Entre ellos figuran el Hospital de Pensilvania y una serie de servicios para la comunidad LGBTQ, como el Mazzoni Center, que ofrece una amplia variedad de servicios médicos y de otro tipo centrados en la población LGBTQ.

Centros educativos

Hay nueve centros de educación temprana y de actividades extraescolares en el Área de estudio. Cinco de ellos están situados en Chinatown Core

y cuatro de los cinco se centran especialmente en las familias asiáticas y ofrecen atención bilingüe. Por este motivo, hay demanda de estos servicios por parte de inmigrantes asiáticos y familias asiático-estadounidenses de toda la ciudad.

El Área de estudio cuenta con cinco escuelas públicas: General George A. McCall School (de jardín de niños a 8.º grado), Folk Arts-Cultural Treasures Charter School (FACTS) (de jardín de niños a 8.º grado), Mathematics Civics & Sciences Charter School of Philadelphia, Inc., Freire Charter Middle School y Benjamin Franklin High School (de 9.º a 12.º grado). McCall y Franklin no están situadas en el Área de estudio, pero son las escuelas del vecindario. Además, Holy Redeemer Elementary School (de jardín de niños a 8.º grado) y Roman Catholic High School son escuelas privadas ubicadas en el Área de estudio. FACTS y Holy Redeemer se establecieron para atender a una importante población estudiantil asiática inmigrante o LEP, y mantienen vínculos estrechos con la comunidad.

Otros servicios lingüística y culturalmente competentes

Otros centros comunitarios del Área de estudio prestan servicios en chino o culturalmente competentes a una población de inmigrantes asiáticos y asiático-estadounidenses de toda la ciudad, en particular a jóvenes, inmigrantes LEP, personas con bajos ingresos y adultos mayores. También brindan servicios a residentes de bajos ingresos de todos los grupos raciales del Área de estudio y de la ciudad. Por ejemplo, de julio de 2022 a 2023, el programa de servicios sociales de la Philadelphia Chinatown Development Corporation (PCDC) proporcionó asistencia en materia de prestaciones públicas a más de 2,000 personas. De las respuestas obtenidas, el 12 % correspondía a residentes del código postal 19107 del Área de estudio y el resto se distribuyeron por 44 códigos postales de toda la ciudad. Los otros tres códigos postales de origen más mencionados fueron los siguientes: 14 % del 19148 (sur de Filadelfia), 10 % del 19120 (norte de Filadelfia) y 7 % del 19149 (noreste de



Filadelfia). Históricamente, ante la falta de servicios públicos para muchas poblaciones, las organizaciones sin fines de lucro han intervenido para prestar los servicios necesarios, utilizando la financiación pública como una de las diversas fuentes de ingresos. A continuación se proporciona una pequeña muestra de estas organizaciones e instalaciones.

- **Infancia y juventud:**

Los servicios juveniles de Chinatown atraen a jóvenes asiáticos de toda la ciudad. En la encuesta realizada en la calle, los jóvenes encuestados de entre 12 y 17 años citaron la Chinese Christian Church and Center (CCCnC) y el Crane Community Center como los dos destinos más importantes para ellos. El CCCnC gestiona varios programas comunitarios, entre ellos, Philadelphia Suns, un programa juvenil de baloncesto y liderazgo. La PCDC lleva a cabo programas en Crane, incluido un programa fuera del horario escolar (out of school time, OST) para jóvenes como parte de los programas de prevención para esta población de la ciudad. Otras organizaciones que prestan servicios a los jóvenes son Asian Americans United, cofundadora de la FACTS Charter School, y Asian Arts Initiative.

Personas LEP, inmigrantes o de bajos ingresos: La PCDC es el mayor proveedor de servicios sociales sin fines de lucro para personas LEP de habla china de la región. Sus servicios incluyen asesoría de vivienda, asistencia en materia de prestaciones públicas y servicios alimentarios de emergencia. La PCDC calcula que atiende a más de 3,000 personas al año, incluidos clientes a través de su programa de asesoría de vivienda y servicios de asistencia en materia de prestaciones públicas, el programa de inglés como segundo idioma (English as a second language, ESL) y el programa de asistencia voluntaria para la declaración de la renta (Volunteer Income Tax Assistance, VITA), una iniciativa del Servicio de Impuestos Internos (Internal Revenue Service, IRS) de preparación de impuestos para poblaciones desfavorecidas. La PCDC es también una vía importante para poner en contacto a los miembros LEP de la comunidad con otros servicios de la Ciudad de Filadelfia. Además de servir como organización comunitaria registrada (RCO) para asuntos de zonificación en la comunidad, el PCDC es un comité asesor vecinal (Neighborhood Advisory Committee, NAC) que ayuda a los residentes a conocer los programas y servicios de la ciudad. El PCDC presta un servicio único, ya que no hay ninguna otra RCO/NAC en la ciudad que se centre en el acceso en idioma chino.

- **Adultos mayores:** Además de contar con varias viviendas para mayores en el Área de estudio y en sus proximidades, varias instalaciones ofrecen servicios en el lugar para adultos mayores, sobre todo de habla china. On Lok Senior Services Center cuenta con casi 2,000 miembros de Chinatown y de toda la región. Ofrece actividades recreativas, educativas y deportivas diarias, un programa de almuerzos gratuitos, recursos generales y ayuda para solicitar prestaciones públicas. En Chinatown hay tres centros de día para adultos que atienden a personas mayores de habla china. En el grupo de debate sobre patrimonio cultural, los miembros de la comunidad señalaron que la población residente de la tercera edad en Chinatown y los servicios disponibles para esta población ayudan a atraer visitantes a Chinatown, ya que las familias numerosas vienen a visitarlos regularmente y también visitan negocios e instituciones culturales.

Esta lista representa un resumen de los servicios principales y no está completa.



Piedra fundacional del Crane Chinatown, un edificio de uso mixto que incluye un centro comunitario, 2015. Fuente: PCDC

孝 至
所 公 親 篤



Entrada de una asociación familiar de Chinatown situada en 10th Street. Fuente: Sojourner Consulting

Posibles impactos

Patrimonio cultural

Mientras que muchos de los sitios culturales e históricos tienen designaciones que proporcionan reconocimiento y cierta protección contra el posible impacto del Proyecto propuesto, otros no. En cuanto a los edificios ubicados en 1010 y 1026 Arch Street, dos patrimonios culturales históricos adyacentes al Proyecto propuesto, ambos inscritos en el Registro de Lugares Históricos de Filadelfia, se recomienda realizar un análisis arquitectónico para comprender cómo pueden verse afectadas estas dos estructuras durante las obras de construcción. Este estudio debe incluir documentación sobre el estado actual de las propiedades y un plan de protección durante el plazo de construcción, si se justifica.

Con respecto al Reading Terminal Market, los eventos propuestos en el estadio coincidirán con el final del horario de atención del mercado durante la semana, los fines de semana y los eventos privados nocturnos entre semana, así como con el horario de obras. Estas operaciones pueden verse afectadas por la afluencia pico de tráfico en los eventos del estadio, especialmente en los eventos nocturnos y las tareas de construcción, que dependen principalmente del uso de vehículos. Dada la importancia del mercado y el posible impacto del Proyecto, se recomienda realizar un mayor análisis del impacto del tráfico, especialmente en relación con el cierre de Filbert Street y los cierres temporales de calles.

Como ya se ha señalado, el Área de estudio es rica en patrimonio cultural inmaterial (ICH). A diferencia de los sitios históricos, que pueden ser designados para su reconocimiento y protección frente al desarrollo, los bienes del patrimonio cultural inmaterial no están bien documentados y carecen de vías políticas para su reconocimiento o protección formales.



*Los Philadelphia Suns se preparan para interpretar una danza tradicional del león en la 10th Street Plaza. Al fondo se observa Vine Street Expressway con las conexiones hacia y desde la autopista I-95
Fuente: Sojourner Consulting*

En 2023, el National Trust for Historic Preservation incluyó el Chinatown de Filadelfia en su lista anual de los 11 lugares históricos más amenazados de Estados Unidos. En su comunicado, la organización pedía que se protegiera a las comunidades locales, como Chinatown, contra el borrado cultural, definido como “la desaparición gradual de lugares emblemáticos de la comunidad que ayudan a contar la historia de quienes han llamado hogar a un lugar, junto con la pérdida de preciados comercios, restaurantes, costumbres y tradiciones locales”. Citando un historial de “decisiones poco equitativas en materia de planificación territorial” en Chinatown, señalaron el Proyecto propuesto como una razón clave para incluir el vecindario en la lista.

Aunque el Proyecto no provocaría el desplazamiento directo de patrimonios culturales, según los grupos de debate, las entrevistas y una evaluación parcial del

inventario del emplazamiento, existe la posibilidad de que se produzcan impactos indirectos en las instituciones de andaje y en los principales eventos culturales que favorecen la transmisión del ICH. Dado que la conservación del ICH se basa en la transmisión intergeneracional, los lugares que atienden a los adultos mayores y a los jóvenes son de especial importancia.

En la sección “Dinámica del sistema y puntos de inflexión” se analizan otros posibles impactos secundarios.

Dada la falta de una política de conservación y de conectividad con otras zonas analíticas, el Estadio propuesto puede tener un impacto indirecto significativo en los bienes culturales inmateriales de Chinatown. Tanto si el Proyecto sigue adelante como si no, la Ciudad podría beneficiarse de un estudio exhaustivo del patrimonio y del diseño de una política y un plan de conservación del ICH.

Servicios comunitarios

El Proyecto propuesto no afectará directamente ninguna instalación física comunitaria ni al acceso a esta. Sin embargo, dado que las horas previas a los eventos coinciden con el horario de viaje principal y con el horario de atención al público de algunos servicios comunitarios, los impactos de transporte, tráfico y aparcamiento pueden derivar en posibles impactos indirectos para algunos servicios comunitarios, particularmente porque muchos usuarios también dependen del automóvil. Como resultado, existe un posible impacto en el acceso a los servicios médicos, educativos y sociales clave para ciertas poblaciones vulnerables. Además, el Proyecto propuesto también incluye 395 nuevas unidades residenciales cuyos residentes pueden aumentar la demanda de determinados proveedores de servicios e instalaciones comunitarias.

En cuanto a los servicios de atención médica, muchos proveedores de Chinatown atienden a los residentes locales y a los visitantes habituales que son asiáticos y LEP. Como negocios al servicio de la comunidad, estos dos modelos de negocio culturalmente competentes son vulnerables a los impactos negativos del Proyecto propuesto sobre las pequeñas empresas, ya que la

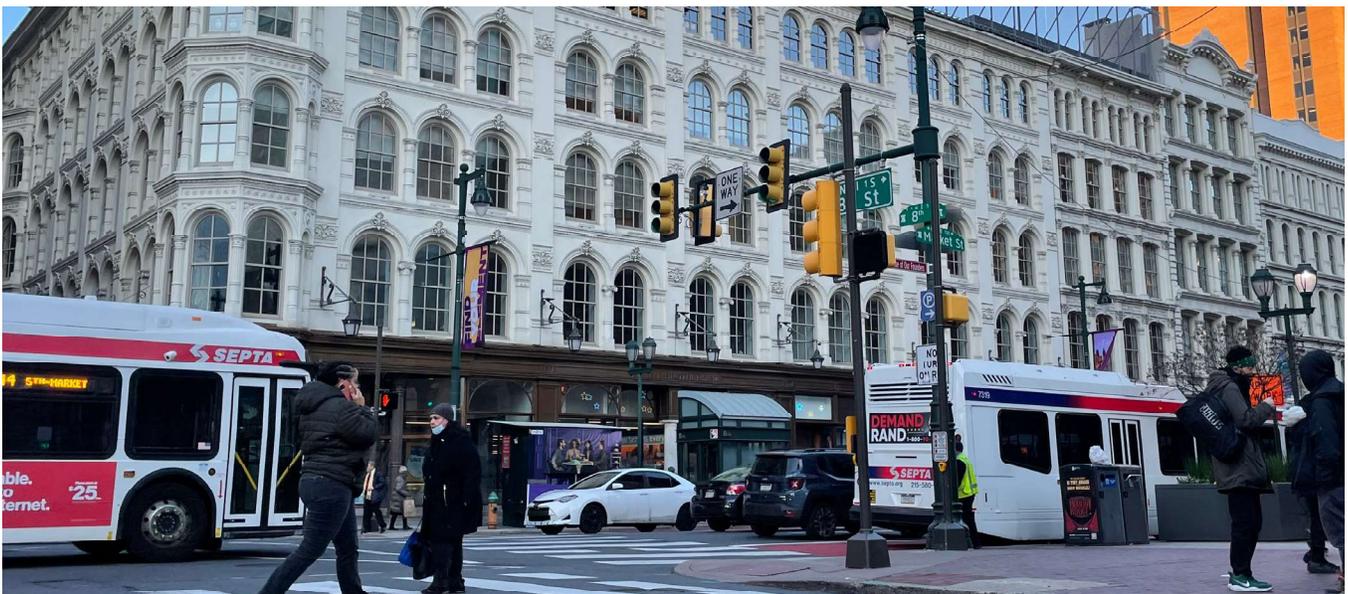
mayoría de estos negocios resultan muy poco atractivos para el público del estadio.

En el análisis del impacto neto sobre las pequeñas empresas, el 67 % de las empresas de atención médica de Chinatown Core tenían una compatibilidad limitada con el Proyecto del Estadio. A largo plazo, la posible pérdida de estas empresas podría afectar al acceso de los residentes a la atención médica. Muchos de estos proveedores de atención médica ofrecen servicios médicos por la noche o los fines de semana, lo que coincidiría con las horas pico del Proyecto propuesto. Por ejemplo, la clínica de Holy Redeemer funciona todos los miércoles de 5:00 a 8:00 p.m.

Con respecto a los programas de educación infantil y juvenil, las horas de llegada y salida coinciden actualmente con las horas pico de tráfico del Proyecto propuesto. Utilizando el multiplicador de niños en edad escolar de 2016 para unidades multifamiliares de más de 5 proporcionadas por la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware, el componente residencial del Proyecto propuesto podría introducir 48 niños de 5 a 13 años y 16 niños de 14 a 17 años en el Área de estudio. Dado que McCall School

es la única escuela vecinal del Área de estudio, estaría obligada a recibir a los 48 estudiantes de primaria y secundaria si fuera necesario.

Chinatown contiene una concentración singular de servicios con relevancia lingüística y cultural para la población asiática de la región. En los grupos de debate con organizaciones enfocadas en la comunidad, los proveedores de servicios señalaron que dependen de la percepción de Chinatown como centro cultural para atraer a sus participantes. Muchas organizaciones de Chinatown eligen sus sedes para estar en un lugar accesible o cerca de sus miembros o clientes, quienes pueden estar repartidos por toda la región. Según la información de la que dispone Sojourner, también es difícil contar con proveedores de servicios lingüística y culturalmente competentes debido a su mano de obra especializada y a que no es posible sustituirlos fácilmente. Como resultado, los impactos indirectos del Proyecto pueden reducir el acceso a dichos servicios de las poblaciones asiáticas y LEP. Esto también puede dar lugar a una mayor pérdida residencial asiática en el Área de estudio.



Vista de 8th Street y Market Street en Market East, en dirección norte. Fuente: Sojourner Consulting



4. Seguridad y entorno peatonal

Esta sección se centra en las condiciones existentes relacionadas con la delincuencia, la seguridad y el entorno peatonal en el Área de estudio, y el posible impacto del Estadio en estos factores.

Condiciones y tendencias actuales

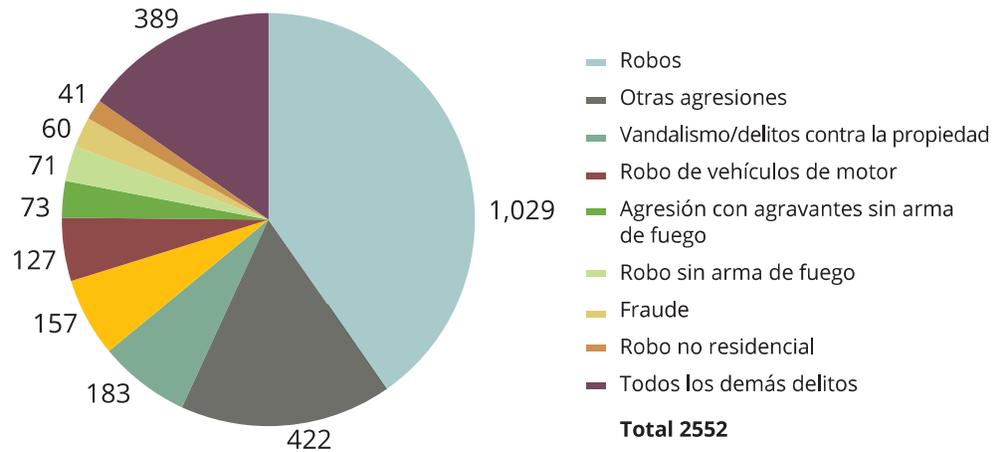
Delito

En un análisis de los datos de delincuencia en el Área de estudio, se evidencia que los robos, otras agresiones, el vandalismo/los delitos contra la propiedad, el robo de objetos del vehículo y el robo de vehículos de motor fueron los tipos más comunes de incidentes delictivos en 2023 (véase la figura 19). En general, esto coincide con las conversaciones de las partes interesadas en los grupos de debate y las entrevistas.

Los incidentes de delincuencia, cuando se envió a un oficial, han disminuido en los últimos diez años tanto en el Área de estudio como en la Ciudad de Filadelfia (figura 20). Tal como señalaron las partes interesadas en los grupos de debate y en las entrevistas, los incidentes delictivos a menudo no se denuncian si la víctima es asiática o inmigrante, ya que existe una tendencia cultural que se opone a la denuncia. Los inmigrantes o las personas LEP también pueden encontrarse con obstáculos relacionados con el idioma, la cultura, la situación de inmigración y la falta de comprensión del proceso de denuncia de delitos y de los recursos disponibles. Un residente manifestó lo siguiente:

“Hay muchos adultos mayores en Chinatown; ellos no hablan inglés. Tienen miedo de causar ‘mah fan’ [en chino, inconveniente]. No quieren

Figura 19: Incidentes delictivos en el Área de estudio, 2023



Fuente: Datos públicos de la Ciudad de Filadelfia: incidentes delictivos <https://data.phila.gov/visualizations/crime-incident>, 2023

molestar a otras personas, así que no denuncian lo. Los empujan, les roban sus cosas. Ellos no hacen la denuncia. Se trata de delitos menores cometidos por personas extrañas que vienen al vecindario. No denuncian... esa es la cuestión cultural”.
(Grupo de debate 1 de residentes de Chinatown)

Algunos propietarios de comercios de Chinatown señalaron que, aunque los incidentes delictivos han ido en aumento en sus negocios, debido a la lentitud de la respuesta policial, ya no denuncian muchos de estos delitos (grupo de debate 1 de comercios de Chinatown). El elevado número de vacantes en el Departamento de Policía de Filadelfia puede ser un factor que contribuye al aumento del tiempo de respuesta o a las pocas denuncias que se presentan, como sugirieron los grupos de debate.

Las partes interesadas también compartieron que ser testigo o víctima de un delito puede afectar la salud mental y el bienestar. Por ejemplo, el propietario de una pequeña empresa que ya había sufrido incidentes delictivos en su negocio expresó lo siguiente:

“Cuando la persona entra, no sabes si te hará daño. Así que, ese nivel de estrés automáticamente se eleva, si bien se trata de un delito menor, todavía tienes esa

sensación de ser violado, que se remonta a la salud mental y el bienestar de las personas que trabajan allí, desde cómo descargas tu carro hasta otras cosas que te afectan”.
(Grupo de debate 1 comercios de Chinatown)

Los residentes y los trabajadores también han manifestado que han cambiado su comportamiento para evitar estar en la acera por la noche. Una residente manifestó lo siguiente:

“La mayoría [de los hispanos] busca trabajo durante el día porque por la noche corremos muchos riesgos; ser agredidos, trabajar todo el día solo para que nos roben las ganancias. Además, ser mujer... muchos hispanos intentan encontrar trabajo durante el día y también un lugar donde trabajen otros hispanos para poder apoyarse mutuamente”.
(Grupo de debate de residentes de Chinatown, traducido del español)

La misma mujer contó que le robaron dos veces en el lapso de dos semanas, la apuntaron con una pistola y fue a terapia para tratar el trauma.



Percepción de la delincuencia y la seguridad

Aunque el centro de la ciudad y el Área de estudio son comparativamente más seguros que la ciudad en general, los miembros de la comunidad de los grupos de debate y los entrevistados percibieron un aumento de la delincuencia que no se reflejó en los datos de delincuencia, posiblemente debido a la falta de denuncias. La reciente reubicación del 6.º distrito policial fuera del vecindario, combinada con una reducción general del personal policial, ha contribuido a una percepción de aumento de la delincuencia y de tiempos de respuesta al 911 más largos en Chinatown. Las partes interesadas expresaron su preocupación por que la ausencia de la comisaría de distrito pueda generar una

sensación de permisividad para que se produzcan actividades delictivas.

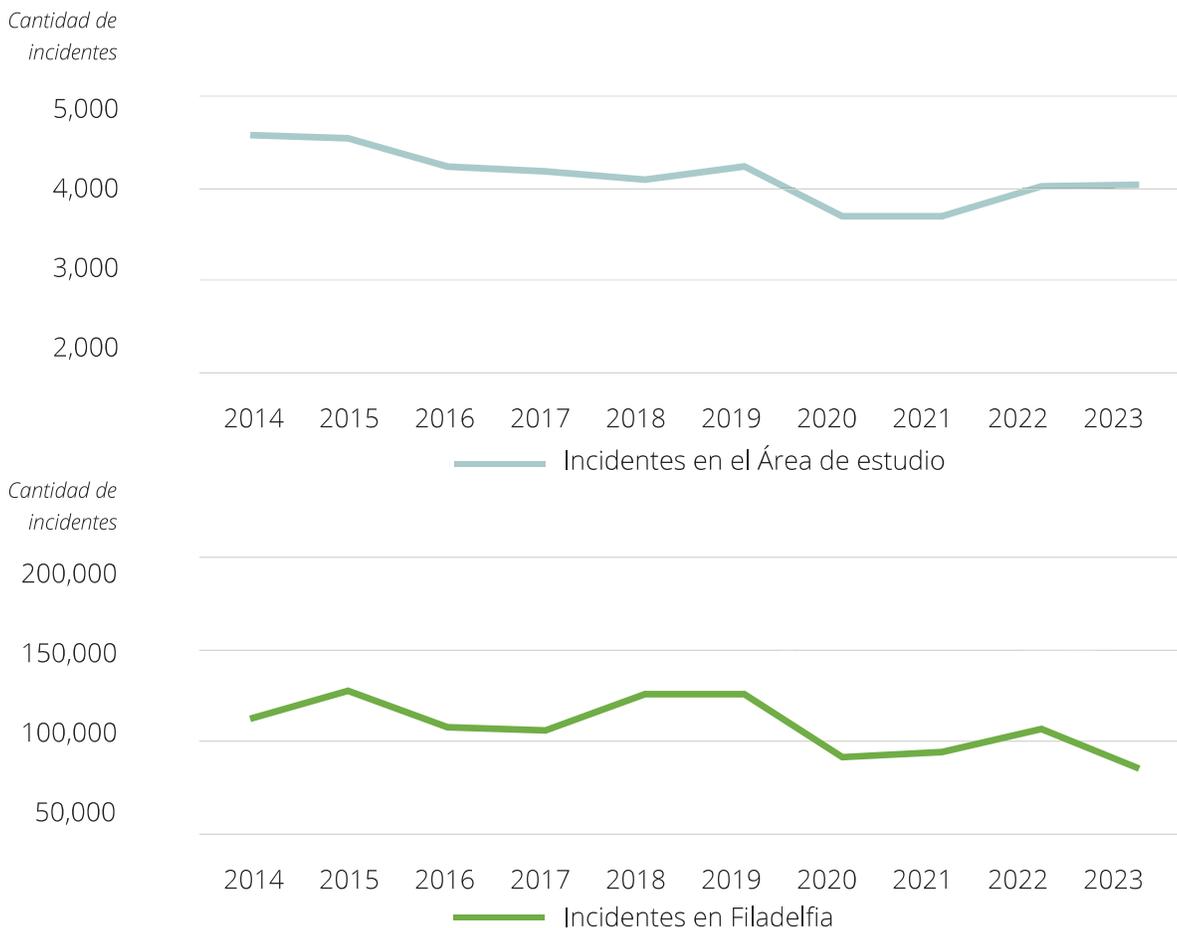
En Chinatown, especialmente en Chinatown Core, la comunidad percibió un aumento de los hurtos, las agresiones, los daños a la propiedad y los robos, mientras que las partes interesadas de Market East consideraron que se había producido un aumento de los hurtos y las agresiones. Los participantes de los grupos de debate citaron ejemplos de incidentes delictivos recientes que habían presenciado o vivido personalmente. Los representantes de los comercios declararon haber sufrido un aumento de los robos y las agresiones.

La delincuencia o la percepción de esta también han afectado a los

comercios locales. Los propietarios y arrendatarios atribuyen los cierres de algunas marcas regionales y nacionales, como Wawa y Target, en parte, al aumento de los robos en comercios, la escasa intervención de vigilancia de leyes y la preocupación por la seguridad de los empleados. Según las entrevistas con las partes interesadas y los grupos de debate, independientemente de los índices de delincuencia del Área de estudio, la percepción de un aumento de la delincuencia en la Ciudad en general se ha convertido en un importante factor de disuasión para los visitantes del Área de estudio procedentes de fuera de Filadelfia.

En respuesta a las preocupaciones por la seguridad y para compensar la disminución de la capacidad

Figura 20: Incidentes delictivos a lo largo del tiempo en el Área de estudio y en Filadelfia



Fuente: <https://data.phila.gov/visualizations/crime-incidents>, 2023



del Departamento de Policía de Filadelfia (Philadelphia Police Department, PPD), las grandes instituciones comerciales han aumentado de manera considerable sus iniciativas de seguridad privada.

Por ejemplo, Reading Terminal ha duplicado con creces su presupuesto de seguridad para controlar este problema, y el Centro de Convenciones también ha realizado importantes inversiones en seguridad privada. Un representante del Fashion District señaló que los minoristas pueden tener su propia seguridad, además de “un despliegue muy grande” de la seguridad del centro comercial.

Las grandes instituciones comerciales no tienen autoridad para hacer cumplir la ley, pero se coordinan regularmente con el PPD, la policía de la SEPTA y los trabajadores para la asistencia comunitaria. El distrito del centro de la ciudad señaló que las fuerzas policiales y de seguridad privada se reúnen ahora todas las semanas para compartir información y coordinar tareas en torno a la seguridad de esa zona.

Los comercios afectados por la delincuencia durante la pandemia de COVID-19 siguen viéndose perjudicados por la percepción de falta de seguridad. Según una entrevista con representantes de Jefferson Hospital, durante los cierres por la pandemia, el campus de

Jefferson en el centro de la ciudad experimentó una importante pérdida de personal por motivos de seguridad. La mayor parte del personal administrativo no ha vuelto a trabajar plenamente en la oficina debido a los continuos problemas de seguridad.

Los datos recogidos en las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas sacaron a la luz percepciones propias de los asiáticos y otros subgrupos con vulnerabilidades particulares. En ello puede influir el aumento de la violencia y el sentimiento contra la población de origen asiático desde la pandemia de COVID-19. Entre los factores relevantes, se incluyen los siguientes:

- Sensación de vulnerabilidad física (es decir, mujeres, niños, jóvenes, adultos mayores y personas sin hogar).
- Sensación de vulnerabilidad cultural (por ejemplo, inmigrantes y personas LEP). Entre los factores se incluyen la percepción de la prevalencia de la violencia con armas de fuego en Estados Unidos y la sensación de refugio en entornos culturales conocidos.
- Sensación de vulnerabilidad racial que ha aumentado tras el incremento de la discriminación y la violencia contra la población de origen asiático durante la pandemia de COVID-19. En todas las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas,

los asiáticos afirman sentirse menos seguros que antes de la pandemia de COVID-19.

Si bien los adultos mayores asiáticos y los inmigrantes LEP son muy sensibles a la percepción de la seguridad, también son más proclives a sentir que Chinatown es un refugio seguro. Como dijo un inmigrante miembro de una parte interesada:

“Me metí como en tres peleas durante mi primera semana de clase en este país. Chinatown era el lugar al que podía volver y estar seguro, ser yo mismo por un rato. Si uno no es precavido, ya sabemos lo que pasa”. (Entrevista 4 con propietarios)

Si bien la figura 21 no indica una tendencia creciente en la delincuencia en general en el Área de estudio o en Filadelfia, sí revela un aumento considerable en los incidentes relacionados con la comunidad asiático-estadounidense y de las islas del Pacífico (AAPI), según lo informado al Equipo de respuesta rápida de derechos civiles de Filadelfia en 2021. Este aumento puede atribuirse al temor o la ira relacionados con la COVID-19.

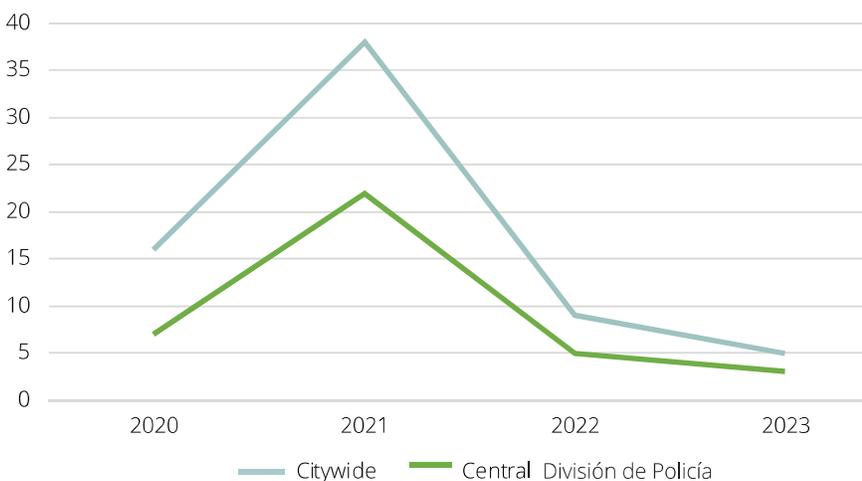
Debido a las diferencias culturales y lingüísticas, los inmigrantes asiáticos LEP tienden a asociar el reciente aumento de peatones no asiáticos en la zona como una amenaza para su refugio seguro. El recrudecimiento de la violencia contra la población de origen asiático ha hecho que a los residentes locales les resulte difícil descifrar si una persona ajena a su comunidad tiene malas intenciones.

En las respuestas a la encuesta realizada en la calle, se identificó la seguridad como una de las principales prioridades. A la pregunta “¿Qué le haría marcharse o dejar de venir a Chinatown?”, la respuesta más elegida (67 %) fue “Si cierran los comercios favoritos”, mientras que la segunda (43 %) fue “Si el lugar no se siente seguro”.

En las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas, las partes interesadas señalaron que su percepción de la seguridad ya ha repercutido en sus decisiones de viaje y desplazamientos.

Figura 21: Incidentes de prejuicios y delitos motivados por el odio contra la población AAPI denunciados al Equipo de respuesta rápida de derechos civiles de Filadelfia

Cantidad de incidentes



Fuente: Comisión de Relaciones Humanas de Filadelfia



La presencia visible de personas sin hogar o con problemas de salud mental o de abuso de sustancias también influye en la percepción de la seguridad. El Área de estudio cuenta con cuatro refugios para personas sin hogar, tres de los cuales se encuentran en Chinatown; además, esta área es adyacente a otros centros de servicios clave, como dos centros de admisión de personas sin hogar y el centro de servicios Hub of Hope. Según una entrevista con representantes del distrito del centro de la ciudad (Center City District, CCD), que realiza un seguimiento de la población sin hogar, y las observaciones de los grupos de debate, esta población sin hogar también ha aumentado considerablemente en el Área de estudio. Según el CCD, aunque el número de personas sin hogar no es mayor en el Área

de estudio que en la zona oeste del centro de la ciudad, estas pueden ser más visibles debido a la menor actividad peatonal que se registra en dicha área. Las partes interesadas de Washington Square West observaron un aumento considerable de la presencia de personas con problemas de salud mental o de abuso de sustancias. Algunas partes interesadas lo atribuyen a la expansión del mercado de drogas al aire libre de Kensington, que se conecta con el Área de estudio a través de la línea de metro Market-Frankford.

Es importante señalar que las personas sin hogar tienen más probabilidades de ser víctimas de delitos que delincuentes. Sin embargo, los entrevistados y los miembros de los grupos de debate señalaron que la creciente proporción de personas sin hogar

con problemas de salud mental o de abuso de sustancias introduce un elemento adicional de riesgo percibido para los peatones del Área de estudio. Las partes interesadas señalaron que ha habido un número creciente de incidentes en los que personas sin hogar han actuado de forma errática o agresiva, o han atacado a personas en el interior de pequeños comercios o en la acera. Un residente señaló:

*“Cuanto más me acerco a Market Street, menos cómodo me siento... Cuanto más al norte voy, menos cómodo estoy porque hay una serie de personas en la calle, en su mayoría indigentes, que aumenta a medida que uno llega a esta zona. Y hay muchísimos problemas de salud mental”.
(Grupo de debate de residentes de Washington Square West)*

servicios, esto puede desplazar a las personas sin hogar, moviéndolas hacia Chinatown y Washington Square West.



Vista de 10th Street y Cherry Street en Chinatown, en dirección norte
Fuente: BJH Advisors

“Creo que los jóvenes tendrían más dificultades para desenvolverse en esa situación. Hace poco, paseaba por Chinatown, creo que anoche, y unas personas en un carro me insultaron al pasar. Y es como si siguiera ocurriendo ahora, ya sabes, aunque hayamos pasado 'esa fase’”.

(Grupo de debate de jóvenes de Chinatown)



Si bien las instituciones de Market East han aumentado o desarrollado fuerzas de seguridad privadas centradas en la divulgación y el traslado de la población sin hogar, esta ha crecido especialmente en torno a las zonas donde se ubican las estaciones de transporte público. En una entrevista con un representante de la SEPTA, este señaló que el Área de estudio contenía estaciones conflictivas, particularmente a lo largo de la línea Market-Frankford. Según los grupos de debate y las entrevistas con las partes interesadas, la presencia de esta población disuade a ciclistas y peatones de utilizar el transporte público o visitar la zona.

La SEPTA ha invertido importantes recursos para llegar a esta población y mejorar la percepción de la seguridad. El programa Scope de la SEPTA emplea a 50 trabajadores sociales que colaboran

estrechamente con el personal de la SEPTA capacitado en divulgación y con la policía de tránsito para entablar relaciones con las personas sin hogar. El objetivo general de la SEPTA es trasladar a las personas con problemas de salud mental o abuso de sustancias a un lugar donde reciban tratamiento y, si es necesario, iniciar un retiro pacífico si no cumplen el código de conducta de la agencia. A pesar de los importantes esfuerzos realizados, el problema persiste.

Dado que el Jefferson Hospital es ahora el único centro médico terciario del Área de estudio tras el cierre del Hahnemann Hospital, su servicio de emergencias es el principal recurso de atención médica para las personas sin hogar de la zona. Los representantes expresaron su preocupación por que la presencia de esta población disuada a otros pacientes debido a problemas de

seguridad percibidos. Según los representantes, la delincuencia y los problemas de seguridad son los principales factores que disuaden al personal de Jefferson de regresar a las instalaciones. Calculan que hay 700 trabajadores menos en el edificio de la sede administrativa en comparación con la cantidad previa a la pandemia de COVID-19.

“Creo que los asiáticos en general somos un objetivo. Somos un blanco fácil, siempre nos etiquetan, no somos tan grandes físicamente como otros grupos étnicos”.

(Grupo de debate de jóvenes de Chinatown)



Vista del cruce de Vine Street en dirección oeste, desde el este. A la izquierda, se observa Holy Redeemer Church and School y un guardia de cruce peatonal. Fuente: Sojourner Consulting



Entorno peatonal

El Área de estudio, especialmente Market East, se enfrenta a importantes retos relacionados con su entorno peatonal. Según el último plan estratégico de Market East publicado en 2009 por la Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia, los largos tramos de edificios ininterrumpidos y opacos crean “zonas muertas” entre los centros de actividad. Muchos destinos clave son inaccesibles desde Market Street o tienen sus entradas cerradas, lo que provoca el desvío del tráfico peatonal a las calles laterales. Como resultado, la actividad peatonal existente no está concentrada, lo que no fomenta una sensación de vitalidad y seguridad en la zona. Además, las entradas a las estaciones de transporte público están dispersas, lo que agrava estos problemas. Si bien Chinatown y Washington Square West cuentan con vibrantes entornos peatonales, el diseño del desarrollo y las infraestructuras adyacentes tiende a separar estos distritos en lugar de conectarlos.

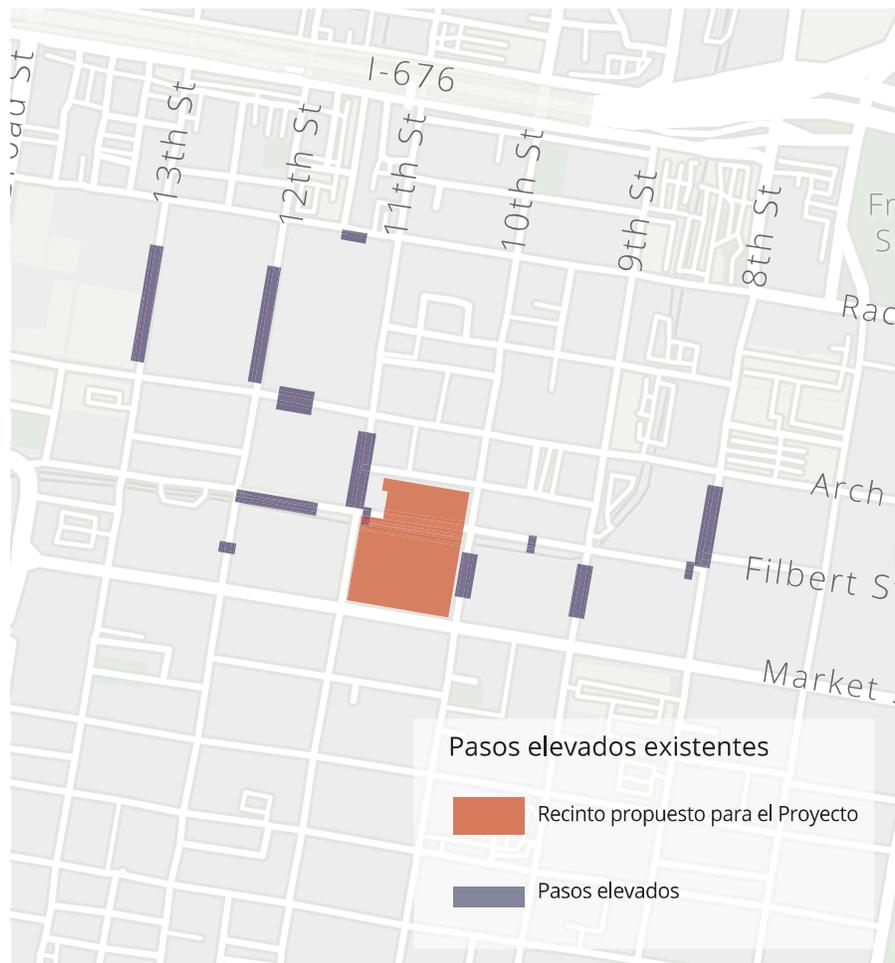
Las malas condiciones del paisaje urbano también contribuyen a los problemas de los peatones, como la falta de iluminación peatonal adecuada, los múltiples pasos elevados y subterráneos para peatones que acogen una actividad limitada a pie de calle y las arterias locales que soportan un tráfico de gran volumen y alta velocidad. Chinatown se enfrenta a varios retos con su infraestructura peatonal, especialmente en Chinatown North/ Callowhill y en el lado este de Chinatown Core. Estos problemas incluyen aceras estrechas o en mal estado, obstáculos que impiden la circulación de los peatones y redes de aceras desconectadas. Las distintas partes del Área de estudio tienen niveles dispares de actividad peatonal en comparación con la capacidad global. En general, se percibió que Market East tenía una capacidad de aceras y peatones significativamente mayor que los niveles de actividad actuales. Según las partes interesadas, Market East suele tener más actividad peatonal durante las horas de desplazamiento

al trabajo por la mañana y a primera hora de la tarde, y tiene niveles limitados de peatones más tarde por la tarde y por la noche. En comparación, Chinatown Core, y en particular Chinatown Core, se considera que roza o supera su capacidad durante algunas horas del día, a primera hora de la tarde hasta las 8:00 p.m. y los fines de semana. En Chinatown, los vendedores ambulantes y las actividades comerciales también contribuyen a la congestión de las aceras, ya que la mayoría de los comercios carecen de callejones de servicio. Sin embargo, desde la pandemia de COVID-19, la actividad peatonal se limita a partir de las 8:00 o 9:00 p.m., sobre todo los días laborables.

Las partes interesadas reconocen la importancia de mejorar la

orientación de los peatones y la conectividad para aumentar el tráfico peatonal, la vitalidad económica y mejorar la experiencia general de los visitantes. Los grandes edificios comerciales de uso único y los múltiples pasos peatonales elevados dividen Market East de los vecindarios circundantes al norte y al sur. Por ejemplo, las partes interesadas de toda el Área de estudio señalaron con frecuencia que evitan caminar por la zona del Centro de Convenciones. Una representante de la SEPTA que trabaja en la oficina ubicada en 1234 Market Street señaló que es una barrera mental para ella caminar por Market Street en dirección norte (entrevista con representantes de la SEPTA) y una residente de Callowhill que vivía en el lado norte de Vine Street declaró

Figura 22: Pasos elevados existentes alrededor del emplazamiento propuesto



Fuente: Departamento de Planificación y Desarrollo, Ciudad de Filadelfia



que regularmente se desviaba de su camino para bordear el edificio (grupo de debate de Callowhill). Además, la estación Jefferson, un importante centro neurálgico de tránsito local y regional, carece de una entrada visible y atractiva que facilite la orientación y aumente la conectividad.

Sin embargo, los nuevos desarrollos han favorecido las tendencias positivas. La ampliación del campus de Jefferson Health y la consolidación de sus oficinas

administrativas han creado un corredor de servicios de atención médica en 11th Street, entre Market Street y el extremo sur de su campus en Locust Street. El desarrollo de GIANT Heirloom Market y de East Market, delimitado por Market Street, 11th Street, Chestnut Street y 12th Street, ha añadido torres residenciales y más servicios orientados a los residentes, atrayendo un tráfico peatonal más diverso al Área de estudio. El desarrollo de East Market se destaca especialmente

por ser un exitoso proyecto de uso mixto que crea conexiones nort-sur a mitad de manzana y activa el entorno peatonal que lo rodea.



Vista de Market Street entre 10th y 11th Street, en dirección este. Se aprecia el Fashion District hacia la izquierda. Fuente: Ciudad de Filadelfia

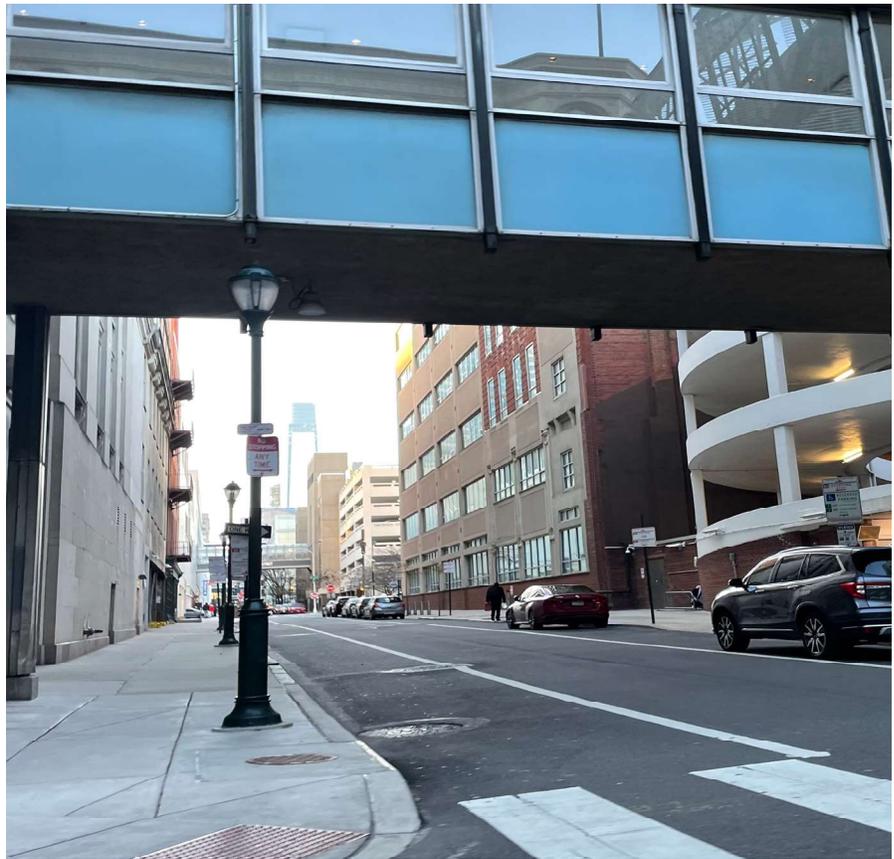


Posibles impactos

Las partes interesadas de Market East conceden una gran prioridad a la seguridad pública como factor clave que influye en las decisiones de visitantes, trabajadores y posibles comercios que tienen otras opciones. Aunque la seguridad pública es también una preocupación importante en Chinatown y Washington Square West, las partes interesadas en estas áreas, incluidos los propietarios de pequeñas empresas, tienen una comprensión más matizada de cómo podría verse afectada la seguridad por el Estadio propuesto. La mayoría de los debates sobre el impacto del Proyecto en la seguridad del Área de estudio se centraron en los eventos que se realizarían en el estadio.

Si bien la información detallada sobre los componentes de comercio y vivienda propuestos en el Proyecto es limitada, las partes interesadas de toda el Área de estudio expresaron, en general, opiniones positivas sobre el posible impacto de los nuevos desarrollos residenciales en la seguridad. Algunas partes interesadas también señalaron los retos que plantea el funcionamiento de los comercios minoristas en general y destacaron que el Proyecto propuesto sustituiría a los comercios principales existentes en el Fashion District, como el cine, que actualmente impulsa el tráfico peatonal.

En los grupos de debate, las partes interesadas vieron la necesidad de aumentar la actividad peatonal en Market East, lo que podría beneficiar especialmente a las pequeñas empresas de Washington Square West. Perciben que Market East necesita más actividad y tiene más capacidad global para recibir a un mayor número de visitantes y acogen con satisfacción cualquier uso que le dé más "vida" (grupo de debate de Callowhill). Citaron varias veces el proyecto de East Market como modelo de nuevo desarrollo por su combinación de usos y la activación positiva de las aceras. El propietario de una pequeña empresa habló de la pérdida de oficinistas desde la pandemia de COVID-19 y de su repercusión en el tráfico comercial.



Vista del paso subterráneo peatonal de 8th Street y Filbert Street. Fuente: Sojourner Consulting

“Cuando hay todas estas oficinas vacías a tu alrededor, esa gente va a almorzar, aprovecha la hora feliz y sale de compras, pasea y le da más vida al lugar”. (Grupo de debate de empresas de Midtown Village).

“Ya nos ocupamos de la basura, del aparcamiento, de las pintadas y de los transeúntes que no cuidan el vecindario. Para mí, es más de lo Mismo”. (Grupo de debate 2 de organizaciones comunitarias de Chinatown)

Sin embargo, si bien consideraron que la posible afluencia de tráfico de los eventos en los estadios favorecía este objetivo, también señalaron la inconstancia del tráfico como un posible factor negativo para la seguridad en los días sin eventos.

Algunas de las partes interesadas entrevistadas manifestaron que sería necesario contar con más presencia policial para manejar estos problemas, aunque otras no veían con buenos ojos este incremento, que consideraban un riesgo.

Las partes interesadas expresaron su preocupación por la posibilidad de que los eventos del estadio trajeran grandes multitudes y comportamientos ruidosos a los vecindarios más residenciales de Chinatown y Washington Square West. Expresaron su preocupación por una mayor degradación del medioambiente debido a las molestias. Un residente de Callowhill comentó lo siguiente:

En Chinatown, la gente expresó su preocupación por la escala y el tipo de asistentes a los eventos del estadio y el impacto que podrían tener en grupos más sensibles como los de adultos mayores, niños, jóvenes, personas LEP de origen asiático o inmigrantes. Aunque Chinatown acoge con frecuencia grandes eventos para toda la comunidad, varios grupos de debate expresaron su preocupación por las



diferencias en el horario, el volumen y el tipo de tráfico peatonal potencial de los eventos en los estadios. Por ejemplo, calificaron de abrumador el número total de posibles visitantes y percibieron un riesgo en los grandes grupos de personas que pueden ver el vecindario como un destino secundario o que pueden estar de paso.

Las marcadas diferencias entre los entornos peatonales del Área de estudio dan lugar a percepciones divergentes de la seguridad. Los siguientes factores proporcionan un contexto adicional en relación con las preocupaciones de la comunidad en Chinatown.

Proximidad de usos clave y rutas peatonales transitadas

Actualmente, el terreno de la antigua estación de Greyhound en 10th Street y Filbert Street se encuentra dentro del límite sur de Chinatown. El Proyecto propone urbanizar este terreno y Filbert Street, que actualmente sirve de zona de transición entre el Fashion District y la concentración más densa de residentes, comercios y servicios de Chinatown. Debido a la proximidad del proyecto, el ruido, la congestión y otros posibles problemas afectarían directamente a los residentes del vecindario, los comercios y las principales rutas de viaje.

Posible conflicto entre las horas pico de traslado de la comunidad y los eventos del estadio Según las respuestas de la encuesta sobre traslados y de los grupos de debate, las horas pico de los traslados a los eventos del estadio durante las tardes de los días laborables y los fines de semana entrarían en conflicto directo con las horas pico de los traslados de la mayoría de los grupos de partes interesadas de la comunidad de Chinatown. En particular, los siguientes grupos se verían afectados: familias y niños, adultos mayores, jóvenes, trabajadores y residentes. Muchos de ellos incluyen proporciones importantes de inmigrantes LEP o individuos asiáticos que acuden a Chinatown en busca de servicios lingüística y culturalmente competentes que son más propensos a asociar la congestión con un impacto negativo en la seguridad.

Volumen de peatones e infraestructura limitada de aceras en Chinatown Según la versión preliminar del TIS de septiembre de 2023 del patrocinador, habrá una breve irrupción de tráfico peatonal de gran volumen antes y después de los eventos. Mientras que Market Street es un amplio bulevar peatonal, si lo comparamos con las

aceras de Chinatown, observamos que estas son estrechas. Dado que los periodos de mayor tráfico en el estadio también coinciden con los periodos de mayor tráfico en la comunidad, la capacidad de las aceras se verá limitada y podría incidir en la percepción de la seguridad.

Muchos de los mismos factores, incluida la proximidad al Proyecto, la capacidad de las aceras y el predominio de los usos comerciales, favorecerían un entorno peatonal más positivo en Market East.

Las partes interesadas expresaron su preocupación por el hecho de que el Proyecto pueda provocar un aumento de la presencia de personas sin hogar, que ya es un problema importante en la zona. Las conversaciones mantenidas con el personal de los refugios para personas sin hogar del Área de estudio indican que quienes mendigan se concentran en torno a los comercios y los destinos turísticos. Se prevé que los eventos en los estadios puedan atraer más gente mendigando. Además, existe la preocupación de que la población sin hogar adicional pueda permanecer en la zona, lo que podría repercutir negativamente en la percepción de seguridad.



Pancartas para el desfile de Chinatown creadas en el On Lok Senior Center en defensa de calles seguras y aceras conectadas con los parques y las escuelas locales

Fuente: Sojourner Consulting



5. Transporte, tráfico y aparcamiento

El Equipo consultor realizó un resumen de las condiciones existentes de transporte en el Área de estudio basado en el análisis documental y las experiencias de la comunidad, el comportamiento y las prioridades relacionadas con el tráfico, el transporte y el aparcamiento. Los datos comunitarios se obtuvieron a partir de tres encuestas (una encuesta de viajes, una realizada en la calle y otra a propietarios de comercios) que el Equipo consultor llevó a cabo en Chinatown. Además, el análisis se basó en grupos de debate y entrevistas, así como en inspecciones in situ realizadas en toda el Área de estudio. Las partes interesadas hicieron recomendaciones para los futuros análisis de transporte del plazo de construcción y del periodo operativo.

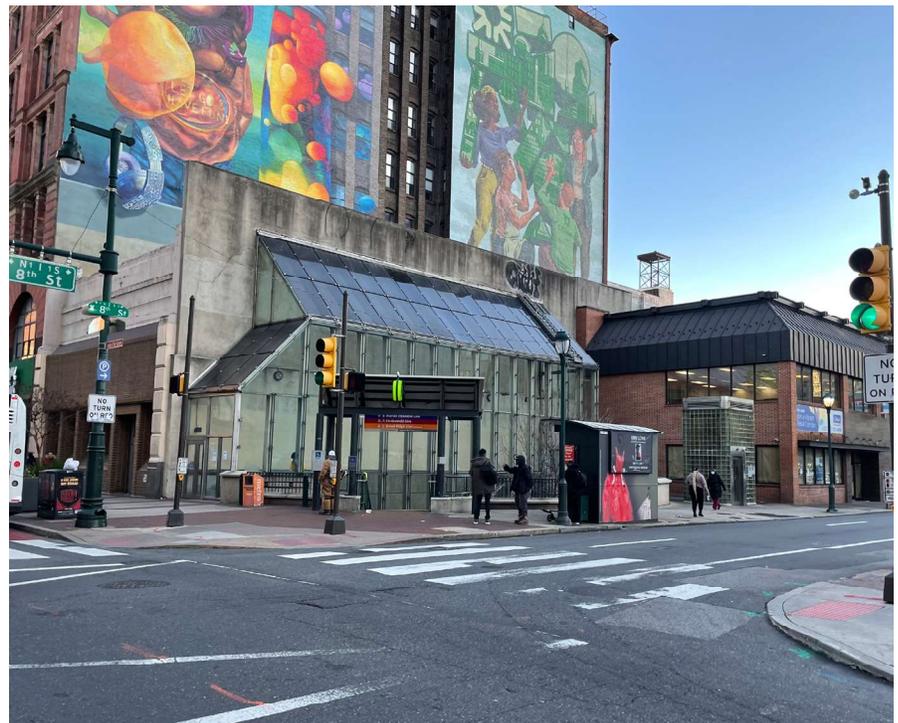
Figura 23: Mapa del transporte público del Área de estudio



Fuente: SEPTA

Condiciones y tendencias actuales

El Área de estudio tiene un buen servicio de múltiples medios de transporte público operados por la Autoridad de Transporte del Sureste de Pensilvania (SEPTA), la Port Authority Transit Corporation (PATCO) y NJ Transit. Cuenta con tres líneas de metro de la SEPTA: la línea Broad Street, la línea Broad-Ridge Spur y la línea Market-Frankford. El Área de estudio también dispone del servicio de las 13 líneas ferroviarias regionales, a las que se puede acceder en una estación situada justo debajo del recinto del estadio (estación Jefferson). La línea de alta velocidad PATCO también da servicio al Área de estudio.



Vista de la entrada a la estación de la línea de alta velocidad de PATCO y de las líneas Broad Ridge y Market-Frankford de la SEPTA en 8th Street y Market Street

Fuente: Sojourner Consulting



Aproximadamente 11 líneas de autobús de NJ Transit circulan a lo largo y cerca de Market Street; estas comparten paradas de autobús de la SEPTA al este de la Municipalidad. Las líneas de autobús de la SEPTA con paradas cercanas son la 2, 4, 9, 12, 16, 17, 21, 23, 27, 31, 32, 33, 38, 42, 44, 45, 47, 47M, 48, 61, 62, 124 y 125. Las rutas de autobús 23 y 45 son importantes conectores norte-sur a lo largo de 11th Street y 12th Street debido a su alta frecuencia. La ruta de autobús 47 es importante por sus conexiones con las comunidades de inmigrantes, asiáticos y latinos del norte y el sur de Filadelfia a lo largo de 8th Street y 7th Street. En el momento de

redactar este informe, la SEPTA estaba revisando sus rutas de autobús, pero un representante señaló que estaba previsto que muchas de las futuras rutas clave se situaran a lo largo de Market Street. Al recinto del estadio también llegan 5 líneas de tranvía operadas por la SEPTA, que incluyen las rutas 10, 11, 13, 34 y 36, situadas aproximadamente a 0.2 millas al oeste, en la estación de 13th Street.

En términos de aceras, como se indica en la figura 24, la encuesta de infraestructura confirmó que la mitad sur del Área de estudio tiene una fuerte red peatonal, pero identificó varias calles al norte de

Vine Street Expressway con aceras o pasos de peatones en un solo lado de la calle. Además, la encuesta encontró varias calles al oeste, norte y este del Área de estudio con aceras o pasos de peatones en un solo lado de la calle.



Estación Jefferson. Fuente: Ciudad de Filadelfia



Horas pico y motivo del viaje

En entrevistas y grupos de debate en toda el Área de estudio, las partes interesadas observaron que las políticas de trabajo a distancia han disminuido la frecuencia de los traslados de cercanías y han cambiado el horario de las horas pico de tráfico. Por ejemplo, observaron que las horas pico de tráfico de cercanías por la tarde son más temprano ahora que antes de la pandemia COVID-19.

Debido a la diversidad de usuarios, el tráfico de Chinatown es elevado en casi todas las horas de la semana y los fines de semana, de 6:00 a.m. a 11:00 p.m., con picos identificados durante las tardes entre semana de 5:00 a 8:00 p.m. y los fines de semana. Entre los subgrupos que se trasladan durante estos horarios se encuentran los jóvenes, los niños y las familias, los clientes de pequeñas empresas, las personas que se van diariamente al trabajo, los adultos mayores y los participantes en organizaciones y servicios.

En las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas, se describieron los fines de semana como los momentos de mayor actividad en el vecindario debido a la convergencia de servicios religiosos, actividades sociales y culturales, y tráfico comercial. El Equipo también realizó una encuesta en la calle en Chinatown, en agosto y septiembre de 2023, la cual reveló que el 63 % de los encuestados visitan Chinatown al menos una vez a la semana y el 24 % lo hace tres veces o más a la semana. Los encuestados señalaron que el motivo principal del viaje era comer en un restaurante o ir a los negocios. Desglosados por edad e idioma, los jóvenes (de 12 a 17 años) y las personas de habla china citan como motivo principal de su viaje trasladarse a una organización o participar en una actividad regular organizada por esta. Los jóvenes identificaron con frecuencia dos organizaciones, Crane Community Center y Chinese Christian Church and Center, como los lugares más importantes de Chinatown.

Figura 24: Brechas en la red peatonal



Fuente: Datos de la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware, actualizados en octubre de 2023



Vista del paso subterráneo peatonal en 13th Street, cerca de Callowhill Street

Fuente: Sojourner Consulting



Los participantes de la encuesta en la calle y los grupos de debate describieron Chinatown como un centro de compras donde un solo viaje solía tener varios propósitos. En general, “otros (incluidos varios motivos)” fue el segundo motivo de viaje más popular. Según las encuestas realizadas en la calle, los hablantes de chino fueron los más proclives a tener varios motivos para sus viajes. De los 222 encuestados que informaron

de otros motivos de viaje, el 45 % declaró que normalmente amplía sus visitas para incluir la compra de comestibles en Chinatown. Una de las cuatro fechas de la encuesta en la calle tuvo lugar durante el Festival anual de Medio Otoño de Chinatown, lo que puede haber influido en las respuestas relacionadas con el propósito del viaje.

Tabla 12: Pregunta de la encuesta realizada en la calle: ¿Cuál es el motivo principal por el que visita Chinatown hoy? Por grupo etario de los encuestados

P: ¿Cuál es el motivo principal por el que visita Chinatown hoy?	Todos (337)	12-17 (38)	18-24 (88)	25-34 (121)	35-64 (68)	65+ (18)
Comer en un restaurante u otro negocio	32 %	12 %	36 %	46 %	14 %	18 %
Hacer la compra o adquirir productos culturales	15 %	9 %	21 %	12 %	18 %	0 %
Acudir a una organización (iglesia, escuela, etc.) o participar en una actividad regular organizada por esta	14 %	36 %	1 %	14 %	18 %	18 %
Asistir a un festival u otro evento especial	12 %	6 %	14 %	6 %	19 %	18 %
Visitar familiares o amigos que viven aquí	8 %	15 %	5 %	9 %	7 %	9 %
Otros (incluidos varios motivos)	19 %	22 %	23 %	13 %	24 %	37 %

Tabla 13: Pregunta de la encuesta realizada en la calle: ¿Cuál es el motivo principal por el que visita Chinatown hoy? Por idioma principal de los encuestados

P: ¿Cuál es el motivo principal por el que visita Chinatown hoy?	Todos (337)	Chino (61)	Inglés (256)	Otro idioma asiático (8)	Otros idiomas distintos de los asiáticos y del inglés (12)
Comer en un restaurante u otro negocio	32 %	8 %	37 %	44 %	50 %
Hacer la compra o adquirir productos culturales	15 %	17 %	13 %	22 %	50 %
Acudir a una organización (iglesia, escuela, etc.) o participar en una actividad regular organizada por esta	14 %	23 %	12 %	22 %	-
Asistir a un festival u otro evento especial	12 %	8 %	13 %	-	-
Visitar familiares o amigos que viven aquí	8 %	13 %	8 %	-	-
Otros (incluidos varios motivos)	19 %	31 %	17 %	12 %	-



Tráfico y elección de medio de transporte

Según los grupos de debate, las entrevistas y las encuestas, existen numerosos factores que influyen en el tráfico y en la elección del medio de transporte en el Área de estudio y que provocan congestión del tráfico.

Logística empresarial y servicio de reparto a domicilio/retiro en tienda

En toda el Área de estudio, los comercios señalaron que generan tráfico logístico procedente de proveedores y vendedores. Por lo general, los comercios de Chinatown no disponen de muelles de carga exclusivos ni de callejones de servicio, y tienen zonas de carga limitadas.

Según las observaciones de los grupos de debate, los vendedores y proveedores suelen aparcar en los carriles de circulación. Además, el servicio de reparto a domicilio o el retiro en tienda, que ha aumentado tras la pandemia, también contribuye a este comportamiento.

El crecimiento y la densidad de las pequeñas empresas de Chinatown, que se concentran entre 9th Street y 11th Street, y Vine Street y Arch Street, intensifican aún más estos problemas en Chinatown Core. Reading Terminal Market genera tráfico de obras y vendedores a un muelle de carga compartido entre 11th Street y 12th Street, sobre Arch Street. El tráfico logístico del Fashion District utiliza la entrada de un muelle de carga entre 8th Street y 9th Street, sobre Race Street. El tráfico logístico del Centro de Convenciones se desplaza desde un puesto de clasificación en 7th Street y Callowhill Street hasta el muelle de carga entre

11th Street y 13th Street, sobre Race Street. El representante del Centro de Convenciones a quien se entrevistó señaló que esa logística puede suponer un gran reto y que durante un “evento de gran afluencia... es un baile orquestado” (entrevista al representante del Centro de Convenciones de PA). Las partes interesadas también señalaron que los aumentos impulsados por la pandemia en la utilización empresarial de aplicaciones de concentración de locales gastronómicos y de comida para llevar han incrementado el tráfico.

Vías de acceso

A diferencia de Market East, Chinatown está enmarcado por grandes arterias y accesos a autopistas. En particular, debido a su ubicación entre Vine Street y Market Street, cualquier impacto del tráfico en estas vías también afecta al vecindario. Una de las partes interesadas señaló que, al ser la “puerta principal” simbólica de Chinatown, el impacto del tráfico en esta calle repercutiría especialmente en la percepción de los visitantes e indicaría que Chinatown estaba “cerrado a los negocios” (entrevista 3 con propietarios).

Eventos

Las partes interesadas de los grupos de debate y los entrevistados señalaron que los eventos a menudo generaban importantes atascos de tráfico. Además de los eventos más grandes del Centro de Convenciones, como el Salón del Automóvil, las

partes interesadas señalaron que los eventos que se celebran durante el año, como los desfiles en Market Street, también inciden en el tráfico, especialmente en Chinatown. En una entrevista, un representante del Centro de Convenciones señaló que los asistentes a sus eventos no suelen conducir y aparcar, sino que son más proclives a utilizar el transporte público o los servicios de vehículo compartido.

Preocupaciones relacionadas con la salud y la seguridad

En el Área de estudio y en Washington Square West, las entrevistas, los grupos de debate y las encuestas sobre traslado reflejaron una preocupación generalizada por la seguridad en torno al transporte público, la cual ha influido en la elección del medio de transporte. La seguridad preocupa especialmente a grupos como niños, jóvenes, mujeres y adultos mayores, como también a los trabajadores de los sectores de hotelería y gastronomía, que pueden terminar sus turnos a altas horas de la noche. Debido a las preocupaciones por la salud y la seguridad, las encuestas sobre traslados en Chinatown reflejaron un cambio del transporte público en favor del uso del vehículo particular/ el servicio de vehículo compartido durante la pandemia de COVID-19. Los problemas de seguridad se tratan con más detalle en la sección titulada “Seguridad”. Las partes interesadas también expresaron su preocupación por la limpieza y el mantenimiento de las estaciones.

Figura 25: Medio de transporte para visitantes frecuentes

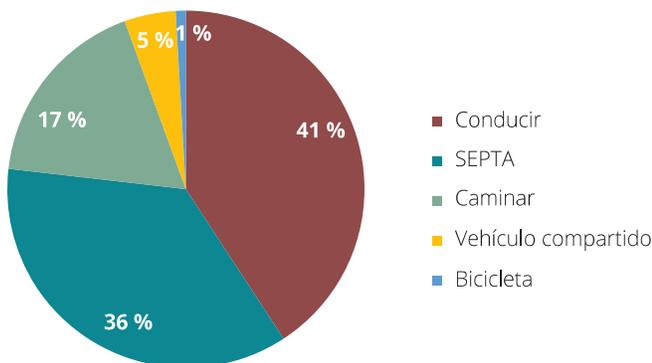
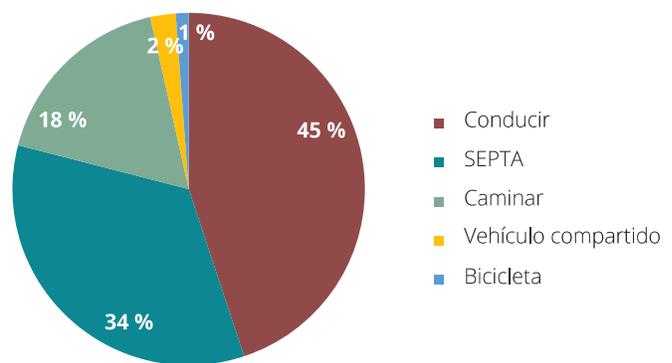


Figura 26: Medio de transporte para visitantes ocasionales



Fuente: Sojourner Consulting, Urban Partners, 2023

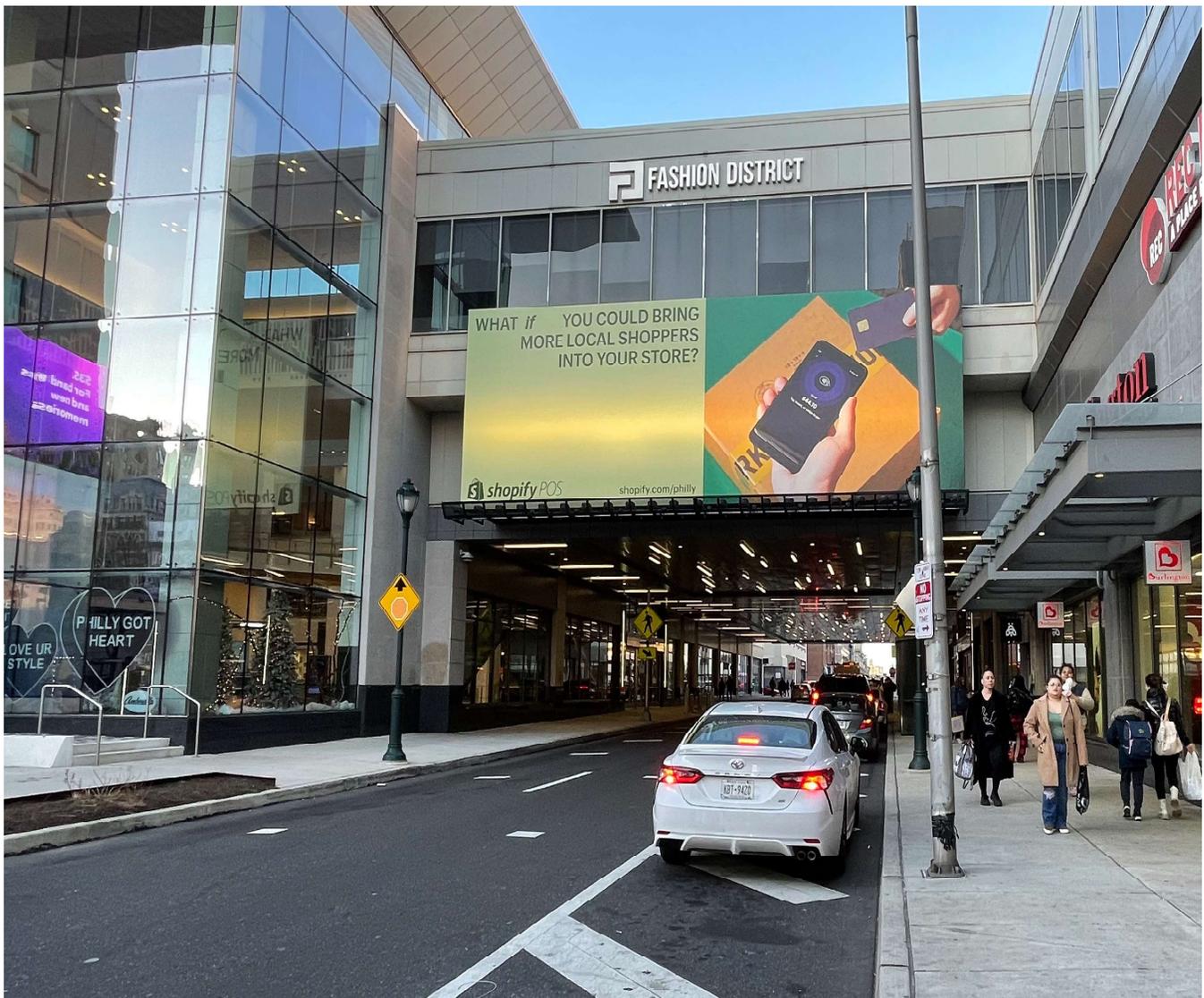


Dependencia del automóvil

Las respuestas a las encuestas realizadas en Chinatown Core y Chinatown North señalaron estas zonas como comunidades dependientes del automóvil, excepto para algunos grupos demográficos clave, como los adultos mayores, los jóvenes (de 12 a 17 años), los latinos y algunos trabajadores. Según la encuesta realizada en la calle, el 41 % de los visitantes frecuentes (por ejemplo, los que visitan Chinatown dos o más veces por semana) van en automóvil, seguidos de los que llegan mediante el servicio de la Autoridad de Transporte del Sureste de Pensilvania (SEPTA) (36 %) y los que van a pie (18 %).

Los visitantes ocasionales (por ejemplo, los que acuden al vecindario no más de una vez a la semana) dependen algo más del automóvil que los visitantes frecuentes: el 45 % conduce, el 34 % toma el SEPTA y el 18 % va a pie. Otros factores que contribuyen a que la gente opte por conducir son la falta de transporte público o de acceso directo (por ejemplo, un viaje desde el noreste de Filadelfia que requiere un transbordo de autobús a metro). Otros obstáculos citados son la fiabilidad, frecuencia, seguridad y dificultad de uso del transporte público. Para las familias con niños pequeños, la comodidad es otro factor que las lleva a conducir.

Como se ha señalado anteriormente, las encuestas realizadas en la calle revelaron que la tienda de comestibles era el motivo más frecuente para prolongar el viaje. Esta finalidad del viaje puede influir en la elección del medio de transporte, ya que los encuestados señalaron que llevar bolsas voluminosas o pesadas hace que sea más cómodo conducir. Entre ellos figuran los inmigrantes o las personas LEP, los adultos mayores y los jóvenes, que tienen menos probabilidades de poseer un vehículo o saber conducir. Los adultos mayores dependen especialmente del autobús.



Vista del paso subterráneo peatonal del Fashion District en 9th Street, cerca de Market Street
Fuente: Sojourner Consulting



Aparcamiento

En toda el Área de estudio y en Washington Square West, los grupos de debate señalaron que el aparcamiento se había vuelto más difícil debido a la falta de disponibilidad, el desarrollo de los parqueos y el aumento del costo. Si bien el Inventario de Aparcamientos del Centro de la Ciudad de 2015 elaborado por la Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia señaló la infrautilización de los parqueos en la zona, según los grupos de debate, las entrevistas y las encuestas, las partes interesadas pueden depender de un subconjunto de estas instalaciones, y otras pueden depender del aparcamiento en la calle. Según los grupos de debate, las entrevistas y las encuestas, hay varios factores que influyen en la elección de aparcamiento de los automovilistas de Chinatown, incluidos los siguientes:

Asequibilidad y comodidad

Las partes interesadas de Chinatown expresaron una fuerte preferencia por el aparcamiento en la calle debido a su asequibilidad y comodidad. Sin embargo, los residentes y trabajadores también dependen de los abonos mensuales de garajes o parqueos debido a la limitada disponibilidad de espacio para aparcar en la calle. Las partes interesadas observaron que el costo del aparcamiento ha aumentado considerablemente en los últimos 10 años.

Fluctuaciones de precios y picos de demanda

Los picos de demanda pueden provocar fluctuaciones de precios que disuaden a los clientes habituales y a los visitantes. Además, los residentes y trabajadores con abonos mensuales señalaron que a veces no pueden utilizarlos debido a la competencia de la demanda. Por ejemplo, no se les permite ingresar temporalmente o se les indica que aparquen en lugares alternativos.

Seguridad y tecnología

Los grupos de debate expresaron preocupaciones de seguridad específicas de los garajes, como, por ejemplo, mala iluminación, falta de mantenimiento, y falta de otra actividad peatonal alrededor de entradas, escaleras y pasillos. Asimismo, es más probable que los garajes utilicen quioscos para pagar, lo que plantea dificultades para los inmigrantes y las personas LEP. Los parqueos tienen líneas de visión abiertas y ofrecen pago directo al usuario, lo que puede percibirse como más seguro y fácil de usar. En particular, los grupos que se sienten más vulnerables a los problemas de seguridad afirmaron que estos factores determinan su comportamiento a la hora de aparcar.

A través de encuestas sobre traslados, grupos de debate y entrevistas, el Equipo consultor identificó los principales parqueos utilizados por las partes interesadas de la comunidad:

- Philadelphia Chinatown Parking, 929 Race Street (garaje)
- Jack's Parking, 307 N 11th Street (parqueo)
- The Autopark at the Fashion District, 45 N 10th Street - PPA (garaje)

- 德旺 Park, 918 Arch Street (parqueo)
- Park, 912 Arch Street (parqueo)
- Park America, 1030 Race Street (garaje)
- E-Z Park, 228 N 9th Street (parqueo)
- E-Z Park, 244-48 N 12th Street (parqueo)

La Philadelphia Chinatown Development Corporation (PCDC) se ha asociado con la Autoridad de Aparcamiento de Filadelfia (Philadelphia Parking Authority, PPA) en el pasado para comercializar programas de descuento en el aparcamiento con un éxito desigual. Basándose en un trabajo previo de Sojourner, el personal de la PCDC identificó que se necesitaba más inversión para que los comercios pudieran capacitar al personal y adaptar sus operaciones para educar a los clientes sobre los programas de aparcamiento con descuento.

Tanto si el Proyecto sigue adelante como si no, la Ciudad puede considerar las siguientes acciones para mejorar el transporte, el tráfico y el aparcamiento en Chinatown.

RECOMENDACIONES

- **Abordar la congestión existente de proveedores/vendedores y el tráfico de salida (es decir, zonas de carga)**
- **Maximizar el uso de los parqueos existentes mediante programas de descuento y mejoras en la iluminación y las entradas de las instalaciones**
- **Considerar programas de autobuses de enlace para aprovechar al máximo los aparcamientos infrautilizados fuera del Área de estudio**
- **Considerar ayudas específicas para residentes y trabajadores, en especial para los que comparten vehículo, mediante programas de incentivos**
- **Considerar la creación de un acceso de tránsito directo entre el noreste de Filadelfia y el Área de estudio**
- **Mejorar la señalización de las entradas del transporte público para aumentar su visibilidad y uso**
- **Analizar más a fondo el tiempo de ralentí en las intersecciones de Chinatown que puede aumentar debido al Estadio propuesto**



Posibles impactos

Área de estudio

Como se indica en la descripción del Proyecto, el Estadio tiene previsto programar varios eventos durante las tardes de los días laborables y los fines de semana. En las entrevistas y los grupos de debate, las partes interesadas manifestaron que la regularidad de los eventos podría entrar en conflicto con los horarios habituales de la comunidad y supondría un impacto durante esos periodos. Las pequeñas empresas y las organizaciones enfocadas en la comunidad señalaron que no esperaban que sus clientes decidieran sus visitas según los horarios de los partidos y que, basándose en comportamientos anteriores, una mala experiencia disuadiría de futuras visitas. El intercambio de información a través de las redes sociales y comunitarias podría respaldar y difundir las impresiones sobre las molestias y el tráfico.

Asimismo, los eventos de la tarde entre semana y los fines de semana podrían coincidir con las horas pico de traslado de residentes, comercios y visitantes. En la sección titulada "Patrimonio cultural y servicios comunitarios", se describen los patrones de traslado y la superposición de los horarios de traslado y funcionamiento entre los eventos del estadio y los eventos culturales y servicios comunitarios.



Actividad comercial de carga en el exterior de Asianfresh, una tienda de comestibles asiáticos en 10th Street, Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

"Poder moverse por la ciudad y tener una buena experiencia: si llegan y no pueden moverse o algo no va bien, no quieren volver a ese vecindario. Filadelfia ha crecido mucho y [hay] muchos otros vecindarios, [como] Fishtown y Brewerytown, así que ahora hay mucha más competencia. Por esto queremos que las cosas vayan bien en nuestro vecindario. Si vienes por 10th Street y esperas que esté abierta, la calle debería estar abierta". "

(Grupo de debate de comercios de Midtown Village)

Gestión de aparcamientos y aceras

El Proyecto propuesto creará más competencia para la oferta de aparcamiento en la calle, actualmente limitada, en toda el Área de estudio. En particular, los residentes, trabajadores y visitantes de Chinatown son sensibles al aparcamiento, con una preferencia muy marcada por el aparcamiento en la calle.

Según las encuestas, los grupos de debate y las entrevistas, los

miembros de la comunidad han experimentado un aumento considerable de la demanda de espacios de aparcamiento en la calle. Un inventario y un análisis detallados del aparcamiento en la vía pública, así como un análisis más general de la gestión de la acera, deberían centrarse en el mantenimiento y la gestión de la capacidad de aparcamiento en la vía pública.

Según las tendencias identificadas en los grupos de debate, las entrevistas y la observación del Área de estudio, es probable que el desarrollo futuro siga reduciendo la oferta de aparcamientos. Asimismo, la nueva demanda de aparcamiento del Proyecto propuesto puede modificar el comportamiento de los operadores en materia de precios.



Conclusiones principales del análisis independiente del tráfico de la Propuesta del estadio 76 Place

Hasta el 8 de abril de 2024, Johnson, Mirmiran & Thompson (JMT) había concluido cuatro memorandos como parte de los análisis independientes del estudio de impacto en el transporte (TIS) del estadio 76 Place para la Ciudad de Filadelfia. Cada memorando se centraba en un área temática, concretamente, la distribución modal, el aparcamiento, el servicio de taxis y las operaciones de la I-676. A continuación se resumen las conclusiones principales de cada memorando.

Distribución modal

- Un análisis de los estadios homólogos confirmó que los repartos modales supuestos en el TIS son adecuados. En particular, se puede alcanzar el 40 % de uso del transporte público, pero esta no es una conclusión segura.
- Para alcanzar un alto nivel de usuarios del transporte público (y reducir al mínimo los desplazamientos en automóvil), deben planificarse con atención la capacidad y el funcionamiento del transporte público e incorporarse directamente al Plan de Gestión de Eventos de Transporte (Transportation Event Management Plan, TEMP). Es necesario coordinar con la SEPTA y PATCO para determinar qué cambios de servicio, personal y vehículos son necesarios y qué mejoras de tránsito deben incluirse como medidas de mitigación del TIS.
- Además de la mitigación, el Plan de Gestión de Eventos de Transporte (TEMP) debe incluir una serie de estrategias para animar a los asistentes al estadio a utilizar medios de transporte distintos del automóvil. Entre estas estrategias, pueden mencionarse las siguientes:
 - Cada boleto para el evento debe incluir (sin costo adicional) un abono de transporte (SEPTA y PATCO).
 - Los boletos para el evento no deben incluir ningún beneficio de aparcamiento con descuento.
 - Deben planificarse servicios a gran escala de aparcamiento para bicicletas, así como la coordinación con Indego (Programa de bicicletas de uso compartido) para garantizar una capacidad adecuada de bicicletas de uso compartido.
- El TIS asume la misma proporción de viajes en automóvil que en transporte público (40 % cada uno). Si no conduce más del 40 % de los asistentes, las operaciones de tráfico seguirán siendo manejables. No obstante, incluso los incrementos mínimos de los viajes en automóvil por encima de ese umbral provocarían atascos en intersecciones críticas. Por tanto, será importante explorar el potencial de un uso no automovilístico incluso ligeramente superior.
- Se recomienda que, una vez que el Estadio esté en funcionamiento, los Sixers informen periódicamente (al menos una vez al año) sobre las operaciones de transporte y, en concreto, sobre la elección del medio de transporte por parte de los asistentes. Si el porcentaje de viajes en automóvil es superior al propuesto, los Sixers deberán encargarse de aplicar medidas y estrategias de mitigación adicionales para aumentar los traslados no automovilísticos hasta el nivel propuesto.

Aparcamiento

- Los alrededores del Estadio cuentan con suficientes garajes para satisfacer la demanda de aparcamiento del estadio.
- Una revisión de los datos de temporada alta de los garajes de Washington Square West confirmó que estos tienen capacidad incluso cuando se realizan varios eventos teatrales en las inmediaciones.
- Si la ocupación promedio de vehículos cae por debajo del 2.5 supuesto, podría ser necesario contar con un aparcamiento reservado adicional para satisfacer la demanda. JMT identificó aproximadamente 900 plazas disponibles que podrían proporcionarse en garajes adicionales (Gateway Garage, Love Park Garage, Center Square Garage y Family Courthouse Garage). Los picos de uso de estos garajes no coinciden con los picos de eventos en el estadio, por lo que es probable que haya aún más plazas disponibles en estos lugares. Hay que tener en cuenta que, al igual que el dicho “si lo construyes, vendrán”, cuanto más aparcamiento haya, más fácil y probable será que los asistentes al estadio opten por conducir en lugar de utilizar los medios de transporte preferidos. Dada la sensibilidad de las condiciones de tráfico al medio de desplazamiento elegido por los asistentes a los eventos, debe actuarse con cautela a la hora de determinar si se considera la posibilidad de crear aparcamientos adicionales y dónde.
- Entre las estrategias para mejorar el funcionamiento de los aparcamientos, pueden mencionarse las siguientes:
 - Actualizar los aparcamientos existentes en la calle de tres horas a dos horas, especialmente en Chinatown, para reducir la probabilidad de que los asistentes al estadio ocupen estas plazas. Las aplicaciones de aparcamiento para teléfonos móviles deben configurarse para que no permitan prolongar las sesiones de aparcamiento.
 - Como se indica en el TEMP, el aparcamiento prepago permitirá una dispersión más uniforme de la demanda de aparcamiento y garantizará que los conductores sigan la ruta más eficiente para llegar a su garaje específico.
 - La estrategia más eficaz para minimizar el impacto en los aparcamientos será fomentar los desplazamientos no motorizados, como se indica en el apartado de distribución modal, y reducir la demanda de aparcamientos.

Trasporte compartido

- Las ubicaciones propuestas para el servicio de transporte compartido tienen muchas menos plazas disponibles de las que se indican en el TIS (27 plazas frente a 45 plazas).
- JMT propuso una ubicación adicional para ayudar a manejar esta brecha en los espacios: el carril de aparcamiento en el lado norte de la manzana 900 de Chestnut.
- La utilización de garajes para estacionar vehículos de transporte compartido mejoraría las operaciones. Los garajes potenciales son Gateway Garage (15th Street y Spring Street) y Autopark at Olde City (2nd Street entre Walnut Street y Chestnut Street).
- Las operaciones de transporte en vehículos compartidos deberán delimitarse cuidadosamente para garantizar que las operaciones de subida/bajada se limiten a los lugares designados y no bloqueen los carriles de circulación, los carriles de buses o los carriles de bicicletas de la zona.
- Para desincentivar aún más los problemas de bloqueo de carriles, debería haber agentes de tránsito en cada punto de subida (el TIS prevé que ya estén situados en otras intersecciones clave del área).

Operaciones de la I-676

- Las limitaciones del programa informático Highway Capacity Software (HCS) y los recuentos de tráfico disponibles subestimaron la congestión actual (y, por tanto, futura) en la I-676. Gran parte de la congestión en la I-676 está relacionada con los enlaces descendentes con la I-95 y la I-76, que no se tienen en cuenta en el HCS para los segmentos de rampa y vía principal analizados. Además, la congestión existente significaba que los recuentos de tráfico existentes eran inferiores a la demanda real de tráfico en el corredor.
- Aunque los resultados no pueden considerarse de manera aislada, pueden compararse entre la posibilidad de que se construya o no el Estadio para determinar el efecto de este. Esta comparación mostró un aumento de la densidad de entre el 4 % y el 12 %, la medida estándar de congestión del HCS. Este nivel de aumento de la congestión se considera un impacto menor en el funcionamiento global del tráfico.



Vista del corredor de Market Street en dirección oeste durante una hora pico vespertina entre semana. Fuente: Sojourner Consulting



PARK
12 ARCH ST

PLEASE USE ONLY ONE TICKET
IF YOU ARE BEING CHARGED FOR
THE SECOND TIME
NO TWO AND GOING ON
ON SAME TICKET



**PLEASE
ENTER
HERE**
◀◀◀◀◀

**PARKING
EARLY
BIRD**
10 AM - 12 PM
\$5
TUESDAY - FRIDAY

德旺
PARK
停車場

德旺
FRIED CHICKEN
215-882-8666

1/2 HR \$3
1 HR \$10
3 HR \$15
ALL DAY \$20

1/2 HR \$3
1 HR \$10
3 HR \$15
ALL DAY \$20

Aparcamiento en Arch Street, Chinatown. Fuente: Urban Partners



6. Construcción

En esta sección se presenta un análisis cualitativo de los posibles impactos de las tareas de construcción del Proyecto, cuyo plazo de ejecución propuesto se extiende de 2026 a 2031, en la comunidad circundante. El análisis se basó en grupos de debate y entrevistas en los que las partes interesadas indicaron que esperaban ruido, vibraciones y contaminación atmosférica como consecuencia de la construcción. Basándose en su experiencia pasada con diversos proyectos de construcción, los entrevistados expresaron su preocupación por los comercios, las familias con

niños, los adultos mayores y las personas con problemas de salud. Las partes interesadas expresaron su preocupación por que los servicios de atención médica del vecindario, como consultorios médicos, clínicas y centros de atención urgente, se verían afectados negativamente.

Además del contacto cualitativo con la comunidad, AKRF realizó un análisis comparativo de los posibles impactos de la construcción. El análisis se basa en casos prácticos y resultados de impacto de proyectos similares. En este análisis se evalúan los posibles impactos sobre la

comunidad y el medioambiente en relación con el tráfico, los peatones, el transporte público, el aparcamiento y la seguridad. Cuando se disponga de datos más detallados sobre la construcción, como estimaciones de trabajadores y traslados, será necesario llevar a cabo nuevos estudios para cuantificar la intensidad de estas actividades en la comunidad y determinar posibles medidas paliativas.

* Tan, Y.-L., Wong, J., Pan, J., & Kwon, S. (2019). The Long-Term Impact of Construction on the Health of Older Adults in New York City's Chinatown. Centro para el Estudio de la Salud Asiático-Americana de la Universidad de Nueva York (NYU)

Si bien los impactos en la salud durante el plazo de construcción no entran en el ámbito de este informe, un estudio de 2021 titulado "The Long-Term Impact of Construction on the Health of Older Adults in New York City's Chinatown" (Impactos a largo plazo de la construcción en la salud de los ancianos de Chinatown, Nueva York)*, realizado por el Centro para el Estudio de la Salud Asiático-Americana de la Universidad de Nueva York (NYU), puso de relieve estas preocupaciones para una comunidad inmigrante, mayoritariamente LEP, en un vecindario urbano en proceso de gentrificación. Basándose en la revisión bibliográfica, el estudio de 2021 analizó impactos como el aumento de la exposición a partículas en suspensión (PM2.5), la exposición a ruidos no deseados, la exposición a largo plazo a ruidos relacionados con la construcción, las condiciones peligrosas de las aceras, el temor a caídas y la reubicación obligatoria. El informe concluye que los impactos ambientales y sociales relacionados con la construcción a largo plazo pueden afectar más a las poblaciones vulnerables e infrarrepresentadas, como los adultos mayores asiático-estadounidenses, debido a factores de riesgo particulares. Por ejemplo, se informó lo siguiente: "El aumento de la exposición a las partículas liberadas por las obras de construcción, incluso a corto plazo, no solo puede empeorar las comorbilidades, incluidas las enfermedades cardiovasculares y respiratorias, sino también derivar en hospitalizaciones, episodios agudos de enfermedad o muerte". En otro ejemplo se señala lo siguiente: "Las personas asiático-estadounidenses que viven en la región del noreste y del centro están expuestas a un 75 % más de partículas finas (PM2.5) en comparación con los residentes blancos de estas mismas regiones".



Cierre de acera debido a obras en la esquina de Spring Garden y 10th Street, en dirección este. Fuente: Sojourner Consulting



Impacto del plazo de construcción en los comercios

En toda el Área de estudio, las partes interesadas expresaron su preocupación por el impacto de la construcción en las pequeñas empresas, haciendo hincapié en el prolongado plazo de construcción del proyecto, la escala potencial y la proximidad a los corredores comerciales principales. Dado que la construcción del estadio tiene un plazo previsto de seis años, existe la preocupación de que los clientes puedan cambiar sus hábitos de traslado para evitar las obras y las interrupciones de tráfico y aceras. El 47 % (146) de los comercios de Chinatown Core

están situados a menos de 500 pies (aproximadamente una manzana) del Estadio propuesto, el 37 % (115), a entre 500 y 1,000 pies (entre una y dos manzanas) y el 16 % (48), a más de 1,000 pies. Numerosos comercios de Market East también están muy cerca, como el Fashion District, Reading Terminal Market y el Centro de Convenciones. Los comercios de Washington Square West compartían preocupaciones similares.

“La inconstancia a corto plazo es un reto porque, si se construye durante seis años, cambia la marca y cambia el comportamiento, y también la constancia general de semana a semana, y que la gente sepa que puede venir aquí, y viajar a este lugar, y los negocios”.

(Grupo de debate de comercios de Midtown Village)

Estudio de los impactos de la construcción en Little Mekong, St. Paul, Minnesota

El Proyecto propuesto aún no cuenta con planes de construcción detallados, y la investigación documental encontró una limitada investigación académica que proponga normas uniformes para prever los impactos inmediatos de la construcción en las comunidades inmigrantes de bajos ingresos. Paul, Minnesota, que formaba parte del proyecto complementario de declaración de impacto ambiental preliminar del tren ligero del corredor central de St. Paul, se documentó el impacto en los propietarios de comercios de un vecindario de cinco manzanas conocido como destino gastronómico, de servicios y cultura asiáticos durante los cuatro meses que duraron las obras. El estudio, realizado por la organización enfocada en la comunidad Asian Economic Development Association (AEDA), midió los cierres y la pérdida de ingresos, el número de clientes

y el impacto social. Al igual que muchas de las pequeñas empresas del Área de estudio, los propietarios de comercios de Little Mekong eran principalmente inmigrantes que explotaban sus pequeños negocios para mantener a sus familias, que habían superado dificultades para poner en marcha y mantener sus negocios, y que tenían fuertes conexiones con las comunidades cercanas, en las que se observó una importante concentración de residentes asiáticos. Según una encuesta realizada a los comercios, el 76 % de los propietarios eran asiáticos y el 15 % se identificaba como minoría no asiática. Además, los comercios eran principalmente microempresas (el 84 % declaró menos de 10 empleados a tiempo completo) con ingresos anuales más reducidos (el 80 % declaró ingresos anuales inferiores a \$500,000 y el 63 %, inferiores a \$250,000).

El estudio señalaba que las barreras lingüísticas contribuían a dificultar la comunicación de las tareas de construcción y los recursos, así como la insuficiente señalización. La dependencia del acceso a las aceras y aparcamientos para clientes y camiones favoreció los problemas de acceso y retos relacionados con las vías y los cruces peatonales, los cierres de calles y el tráfico. El informe caracterizaba a veces pequeños cambios que provocaban impactos sustanciales y, en apariencia, desproporcionados en los comercios, lo que puede atribuirse a la prevalencia de microempresas con reservas de efectivo limitadas.



Impacto del plazo de construcción en la calidad de vida y la accesibilidad del transporte público

Los participantes de los grupos de debate de toda el Área de estudio expresaron su preocupación por el hecho de que las tareas de construcción en curso para otros proyectos durante la última década hayan perturbado su calidad de vida. El Estadio propuesto se considera una posible continuación de lo que un residente de Callowhill describió como “una construcción interminable” (grupo de debate de Callowhill). Los participantes recordaron las repercusiones de una serie de proyectos, desde los de gran envergadura y varios años de duración, como el Centro de Convenciones y el Fashion District Mall, hasta los más pequeños, de patrocinio privado y uso mixto.

Los grupos de debate expresaron su preocupación por que el nivel de las tareas de construcción en determinadas zonas contribuye a la degradación, el aspecto antiestético y la mala calidad del aire en el Área de estudio. Además, los participantes compartieron ejemplos de varias

urbanizaciones que estaban a medio terminar o de edificios demolidos para nuevas urbanizaciones que nunca se construyeron, lo que contribuyó aún más a la sensación de deterioro. Señalaron que las obras en curso de distintos proyectos no solo afectan la estética del vecindario, sino que también plantean problemas de seguridad y, en ocasiones, desplazan recursos comunitarios y residentes. Un residente de Callowhill comentó lo siguiente:

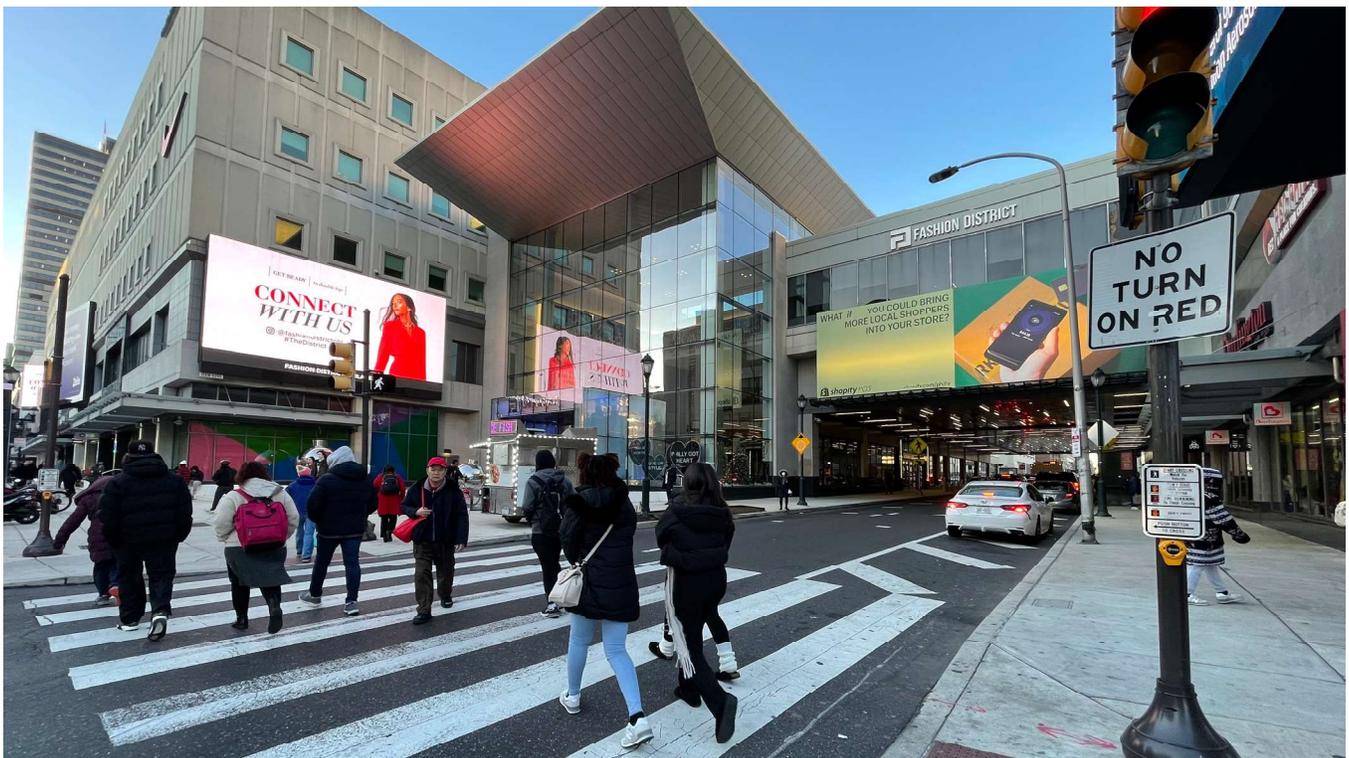
“Hay calles enteras que están bloqueadas... simplemente se cierra la calle y se la deja así. Quiero que los proyectos de construcción se suspendan. Devuélvannos las calles”.
(Grupo de debate de Callowhill)

Los participantes del grupo de debate de Washington Square West compartían preocupaciones similares. Según su experiencia, las obras también han afectado el tráfico local, lo que ha tenido un efecto dominó en las opciones de transporte y repercute

en los flujos de tráfico hacia las calles aledañas. En particular, los adultos mayores y los inmigrantes observaron frecuentes desvíos relacionados con las obras y otras interrupciones en las rutas de los autobuses, lo que incide en el acceso a servicios esenciales como la atención médica, el empleo y la alimentación. Un residente adulto mayor con movilidad limitada que depende con frecuencia del autobús para trasladarse al Jefferson University Hospital señaló lo siguiente:

“Se ha llegado al punto en que te subes a un autobús [y] rezas por que llegues a destino”.
(Grupo de debate de Callowhill)

Los participantes del grupo de debate de Washington Square West compartieron preocupaciones similares y señalaron que la cantidad de cierres de aceras relacionados con la construcción y las obstrucciones han dificultado de manera considerable su experiencia peatonal.



Vista del paso subterráneo peatonal del Fashion District en 9th Street, cerca de Market Street
Fuente: Sojourner Consulting



Resumen

En resumen, los comentarios de los grupos de debate, las entrevistas y las encuestas indican que las tareas de construcción de proyectos anteriores ya han afectado de manera considerable la calidad de vida, la accesibilidad del transporte y la movilidad en el Área de estudio. Si bien la información sobre los detalles de construcción del Proyecto

propuesto es limitada, está claro que los impactos ambientales y sociales relacionados con la construcción a largo plazo podrían afectar de forma desproporcionada a las partes interesadas vulnerables e infrarrepresentadas debido a factores de riesgo particulares. Es necesario realizar estudios adicionales para cuantificar la intensidad de los impactos

sobre el tráfico, los peatones, el transporte público, el aparcamiento y la seguridad, y para diseñar estrategias de mitigación eficaces. También debe llevarse a cabo un análisis cuantitativo detallado de los impactos sobre la calidad del aire y el ruido durante la construcción, que servirá de base para elaborar un plan de mitigación.



Entrada a la estación de Chinatown de Broad-Ridge Spur de la SEPTA, en la esquina de 8th Street y Race Street.
Fuente: Sojourner Consulting

V. DINÁMICA DE SISTEMAS, PUNTOS DE INFLEXIÓN Y CONCLUSIÓN



Dinámica de sistemas, puntos de inflexión y conclusión

En la sección titulada “Enfoque”, el Equipo consultor explicó el marco sistémico y el concepto de punto de inflexión. En esta sección se indaga en cómo se relacionan los aspectos de **transporte** y comercios de Chinatown con las características de todo el sistema del vecindario.

Mercado laboral y entorno empresarial

El mercado laboral y las pequeñas empresas de Chinatown son cada vez más importantes para la identidad de su comunidad. A medida que ha disminuido la población LEP, las pequeñas empresas se han convertido en espacios clave para reuniones sociales y celebraciones, y los nuevos inmigrantes confían en las redes empresariales para encontrar oportunidades y establecer contactos. En las respuestas a las encuestas realizadas en la calle, se identificó a los comercios como una prioridad alta con respecto al destino de los visitantes y el motivo del viaje. La respuesta más votada (67 %) a la pregunta “¿Qué le haría marcharse o dejar de venir a Chinatown?” fue: “Que cerraran sus comercios favoritos”.

Como se describe en la sección titulada “Mercado laboral y entorno empresarial”, Chinatown es un conglomerado de microempresas de base cultural, algunas de las cuales desempeñan un papel vital en el mantenimiento de la identidad general de la comunidad. En los grupos de debate de comercios, incluso los propietarios que creían que se beneficiarían del proyecto del Estadio expresaron su preocupación por los posibles efectos en otras empresas debido a su importancia cultural.

A pesar del aumento de la cantidad de negocios en Chinatown en la última década, las subas de los alquileres e impuestos, combinadas con factores posteriores a la pandemia (aumento de los costos de mano de obra y materiales,

OBJETIVOS DEL SISTEMA DE CHINATOWN

- Ser una comunidad completa de uso mixto (residencial y empresarial)
- Ser un centro de cultura asiática
- Ser un lugar intergeneracional
- Ser un lugar de oportunidades para inmigrantes de bajos ingresos y dominio limitado del inglés

problemas de seguridad y de aparcamiento) están ejerciendo una presión adicional sobre las pequeñas empresas. Debido a la presión de los costos, cada vez son más populares los modelos de negocio como las franquicias y los locales de comida rápida. Estos modelos suelen requerir menos mano de obra especializada o cuentan con mejor respaldo financiero. Es más probable que estos comercios vendan productos que requieren menos artesanía y conocimientos culturales especializados.

Es probable que las oportunidades económicas del Estadio propuesto entren en conflicto con los modelos predominantes de pequeñas empresas que atienden a una clientela con preferencias culturales o lingüísticas específicas. Según el análisis de los beneficios netos para las pequeñas empresas que se destaca en la sección “Mercado laboral y entorno empresarial”, es probable que la mitad de las

empresas de Chinatown Core experimenten impactos negativos netos del Estadio. El impacto negativo neto probablemente disminuiría la diversidad de sectores (tal y como se define en el análisis) y afectaría a sectores que son esenciales para la identidad de Chinatown. De los 13 sectores, solo cuatro contaban con una mayoría de comercios susceptibles de experimentar beneficios significativos: entretenimiento, panaderías/cafeeterías/tiendas de té/postres y hoteles. Siete de los trece sectores, incluidos los más importantes, como los supermercados/tiendas de comestibles, la venta al por mayor y la atención médica, podrían verse afectados negativamente. Asimismo, la mayoría (57.4 %) de los comercios que se espera que sufran impactos negativos netos eran negocios tradicionales, que suelen tener relaciones más sólidas con la comunidad.



Vendedores de comida en el Mercado nocturno YèShi 2023, un evento anual organizado por el PCDC que atrae a miles de visitantes a Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

Transporte, tráfico y aparcamiento

Chinatown es un centro neurálgico y destino regional gracias a su ubicación central y a sus excelentes accesos peatonales y de transporte público. Sin embargo, según todos los datos recopilados, la combinación de una creciente dependencia del automóvil, un aparcamiento limitado y una capacidad restringida de las calles está creando una espiral de efectos negativos en toda la comunidad. Cuatro factores contribuyen a que estas condiciones empeoren.

En primer lugar, Chinatown compite con otros centros que tienen menos tráfico y más aparcamiento.

En segundo lugar, Chinatown se ha convertido en un vecindario de cercanías, pero muchos trabajadores

carecen de un acceso fiable al transporte público en los lugares donde viven.

En tercer lugar, la persistente preocupación por la salud y la seguridad hace que las personas dependan más del automóvil y estén menos dispuestas a considerar otros medios de transporte.

En cuarto lugar, importantes desarrollos a lo largo del tiempo han formado barreras en torno al perímetro del núcleo comercial del vecindario, que no puede expandirse ni reubicarse fácilmente.

Esta situación ha aumentado la dependencia de Chinatown de los corredores de traslado clave y los puntos de acceso adyacentes al emplazamiento del Proyecto. No

obstante, como se ha señalado anteriormente, el aumento de la dependencia del automóvil entra en conflicto con los objetivos de sostenibilidad ambiental de la Ciudad y con el éxito a largo plazo de Chinatown.

El análisis de la versión preliminar del TIS asume cierto nivel de impacto del Proyecto en el Área de estudio. En Chinatown, el aumento de la dependencia del automóvil, la proximidad al Proyecto y los conflictos entre las horas pico de los eventos y los horarios de viaje de la comunidad para el trabajo y la escuela probablemente amplificarían los impactos.



Tráfico en Arch Street. Fuente: Urban Partners

Impactos sistémicos

Cualquier impacto en las áreas de transporte y comercio podría afectar el vecindario de manera considerable. Los impactos pequeños o aislados pueden intensificarse, con la posibilidad de generar efectos en cadena en diversos elementos del sistema y en toda la comunidad. Por ejemplo, la alteración de los horarios de recogida de los servicios de educación infantil, en particular los que atienden a inmigrantes, podría suponer una pérdida de clientes para otros negocios culturales. A largo plazo, puede interrumpir el proceso de desarrollo de futuros participantes y líderes de organizaciones cívicas y culturales, lo que repercute en la capacidad de la comunidad para transmitir el patrimonio cultural inmaterial.

En una entrevista, un líder comunitario que ofrece programas lingüísticos culturalmente competentes para personas LEP describió una situación en la que su organización podría mantener una presencia satélite en Chinatown, pero centrarse en establecer una nueva ubicación en otro lugar (entrevista 6 con líderes comunitarios de Chinatown). Con pocas organizaciones que ofrezcan servicios similares en Chinatown, una medida de este tipo podría desencadenar una cascada de efectos en comercios, residentes y otros servicios y organizaciones de la comunidad. El líder señaló que las ubicaciones alternativas más probables solo ofrecerían un acceso parcial a su público objetivo.

Los propietarios, que desempeñan un papel crucial en la preservación de la comunidad, perciben el valor de mercado como estrechamente ligado a la identidad cultural del vecindario. Si esto se ve en peligro, los propietarios pueden perder incentivos para mantener usos o inquilinos que son fundamentales para la identidad cultural del área. Esto podría provocar un desplazamiento significativo de las partes interesadas que dependen del mercado cultural, que incluye comercios individuales, asociaciones culturales, inquilinos

inmigrantes que dependen de alquileres asequibles y propietarios que atienden sus necesidades lingüísticas y culturales.

En grupos de debate con siete vecindarios AAPI de otras ciudades, los representantes de organizaciones de planificación, desarrollo y patrimonio cultural enfocadas en la comunidad describieron similitudes en sus procesos de gentrificación. Según sus observaciones, estos procesos se caracterizaron por cambios en el valor de las propiedades, una disminución del valor percibido de los inquilinos culturales y un declive de la identidad cultural general del vecindario. Los

participantes relacionaron estos cambios con una historia de renovación urbana y decisiones previas de planificación del uso del terreno, que en su opinión habían catalizado estas trayectorias o propiciado condiciones que favorecieron el desplazamiento y la pérdida del patrimonio cultural de la comunidad.

La investigación académica ha descrito de forma similar una historia de “destrucción planificada” en los barrios chinos de Estados Unidos y Canadá (Vitiello y Blickenderfer).



Taller de arte en el On Lok Senior Center de Chinatown. Fuente: Sojourner Consulting

En una entrevista con el National Trust for Historic Preservation, que lidera una coalición nacional para investigar y respaldar los barrios chinos de Estados Unidos, un representante señaló lo siguiente:

“Existe un patrón de desarrollo a gran escala que ve a los lugares como los barrios chinos como sitios blandos, maduros para el desarrollo, como si no hubiera ninguna comunidad preexistente en el lugar. [Este patrón habla de] formas de desarrollo que dicen que los lugares como Chinatown deben aceptar esta responsabilidad de asumir estos usos para la ciudad en su conjunto. Sin embargo, si nos fijamos en las historias individuales de cómo han tenido que luchar estas comunidades o responder a estas amenazas, parece como un patrón sistémico que afecta desproporcionadamente a lugares como Chinatown y otras comunidades de color”.

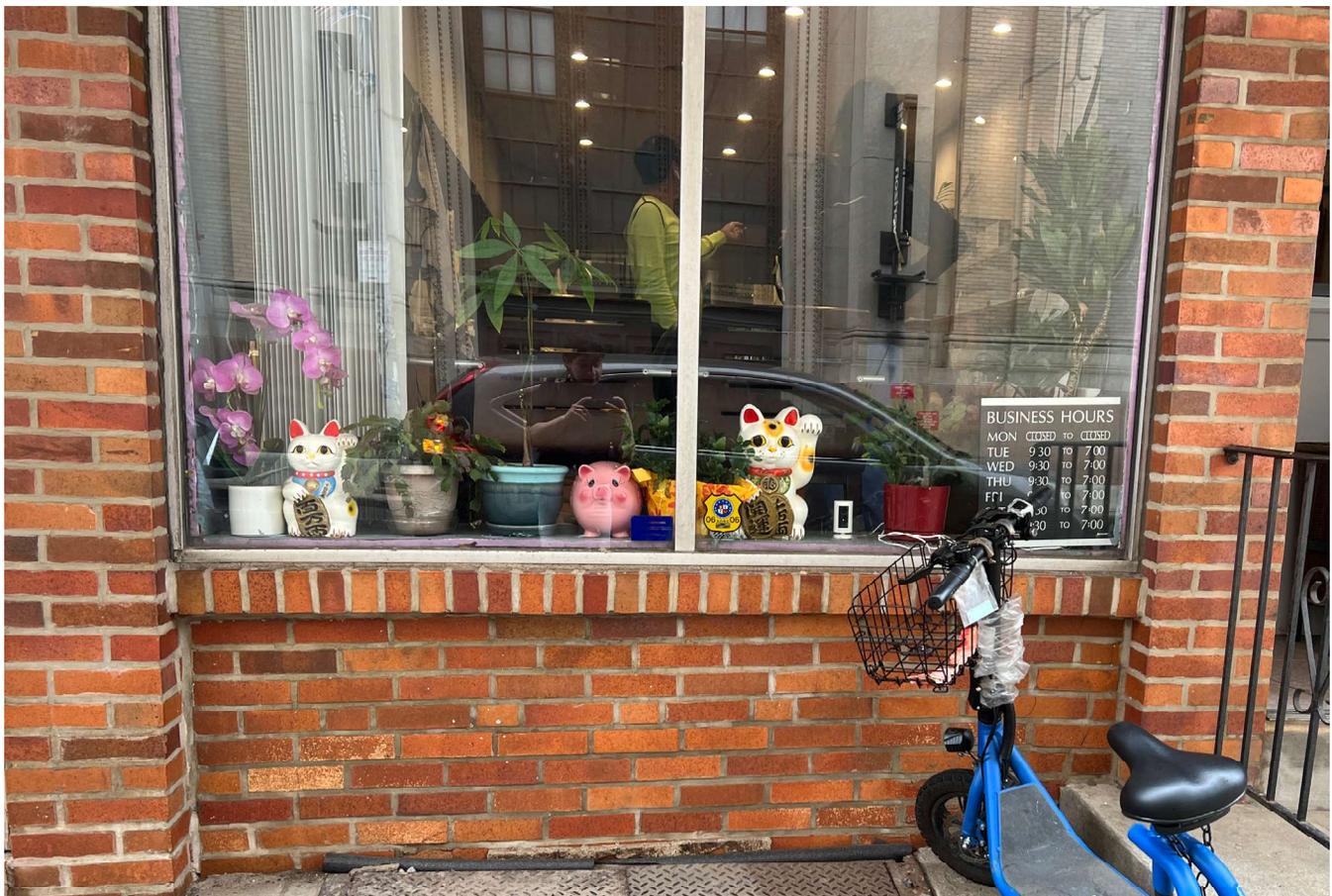
En el análisis de la historia de la renovación urbana del Chinatown de Filadelfia llevado a cabo por

el Equipo consultor, también se observó un patrón de decisiones de planificación que han dado lugar a desplazamientos significativos y moldeado la trayectoria del desarrollo.

El Estadio propuesto, basado en el análisis del Equipo consultor y las discusiones de los grupos de debate, se aleja de los proyectos anteriores en el Área de estudio con sus eventos regulares de gran volumen y horas pico de traslado comprimidas y un fuerte enfoque en el entretenimiento. (Si bien en el Centro de Convenciones también se realizan eventos de envergadura, la mayoría de estos atraen visitantes de otras regiones que no conducen vehículos y el traslado suele extenderse durante periodos más prolongados). El plazo de construcción del proyecto, su ubicación en un centro neurálgico de tránsito clave y su proximidad a los corredores comerciales del vecindario también son notables.

El Proyecto se plantea además en un momento sociocultural particular; ahora más que nunca, Chinatown es importante para los habitantes de Filadelfia de toda la región que dependen de su concentración de servicios y apoyos culturales que actualmente no existen a la misma escala en otros vecindarios. Sin embargo, el vecindario se enfrenta a retos como el aumento de los costos, las secuelas de la pandemia de COVID-19, los sentimientos antiasiáticos, el desplazamiento de residentes vulnerables, los persistentes problemas de seguridad y un entorno empresarial que suele ser complejo.

Dentro de este sistema estrechamente interconectado, incluso los cambios moderados pueden tener mayores repercusiones desproporcionadas. El Estadio podría acelerar estas tendencias de tal manera que se desencadenara un cambio en todo el sistema. En consecuencia, se lo debe considerar un riesgo potencial significativo para la identidad central de Chinatown.



Frente de un comercio de Chinatown en Race Street. Fuente: BJH Advisors

La importancia continua de Chinatown

Chinatown conserva su significado para las nuevas generaciones de inmigrantes, asiáticos y otros grupos marginados que a menudo se sienten aislados en otros lugares. Algunos participantes de los grupos de debate señalaron que el noreste de Filadelfia u otros centros asiáticos en expansión pueden competir actualmente con Chinatown, pero no sustituirlo de manera adecuada.

Para muchas personas, Chinatown representa un valor singular que se basa en su historia, su entorno urbano, su patrimonio cultural y un fuerte sentimiento de pertenencia a la comunidad. El conjunto de estos elementos crea una identidad propia que no puede reproducirse fácilmente en ningún otro lugar.

“Chinatown fue construido por nuestros antepasados casa por casa para crear juntos toda una comunidad. El gobierno no nos dio dinero y nos dijo: ¡toma, construye Chinatown! Hoy, los nuevos inmigrantes que tienen dinero quieren construirlo todo nuevo. Pero Chinatown, durante [163] años, fue muy difícil de construir. Aquí hay una cultura y un tesoro. Tenemos derecho a protegerlo”.

(Grupo de debate 1 de organizaciones comunitarias de Chinatown)



El antiguo parklet de Chinatown, en la esquina de 10th Street y Cherry Street, ofrecía un raro rincón público en Chinatown.
Fuente: Sojourner Consulting

BIBLIOGRAFÍA



Bibliografía

- AAI. (2004). Chinatown Live(s): Oral Histories. Extraído de <http://newcitycommunitypress.com/books/chinatown.html>
- Acolin, A., & Vitiello, D. (2017). Who Owns Chinatown. Extraído de <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0042098017699366>
- Asian Economic Development Association. (2012). Little Mekong CCLRT Impact Study. Extraído de <https://metro council.org/getattachment/555cf1c7-0789-4b84-849e-32b4940ba1fc/File.aspx>
- Bachok, S., Baker, A., Osman, M., (2011). Intangible Cultural Heritage:
- Chapple, K., & Thomas, T., and Zuk, M. (2021). Sitio web del Proyecto de desplazamiento urbano. Berkeley, CA: Proyecto de desplazamiento urbano.
- Ciudad de Filadelfia. (2012). Along the Avenue: An Economic Plan for Germantown & Lehigh. Extraído de https://www.phila.gov/media/20190517135124/Along_the_Avenue_An_Economic_Plan_for_Germantown_Lehigh_2012.pdf
- Ciudad de Nueva York. (2023). CEQR. Extraído de <https://www.nyc.gov/site/oec/environmental-quality-review/ceqr-basics.page>
- Ciudad de Oakland. (2018). Belonging in Oakland A CULTURAL DEVELOPMENT PLAN. Extraído de <https://cao-94612.s3.us-west-2.amazonaws.com/documents/Cultural-Plan-9.24-online.pdf>
- Ciudad de Vancouver. (2022). Vancouver Chinatown Cultural Heritage Assets Management Plan Strategic Framework. Extraído de <https://vancouver.ca/files/cov/champ-strategic-framework.pdf>
- Ciudad de Vancouver. (2022). Vancouver Chinatown Cultural Heritage Assets Management Plan. Extraído de <https://vancouver.ca/files/cov/chinatown-cultural-heritage-assets-management-plan.pdf>
- Comité de Planificación Regional del Valle de Delaware. (2016). Methodology of Demographic Multipliers for the DVRPC Region for 2016. Extraído de https://catalog.dvrpc.org/dataset/91104961-4a14-4b60-bda9-1a4e64b82d3a/resource/53edb8c7-49de-43a3-b8b6-9515e27ce6cc/download/dvrpc-multifamily-demographic-multipliers-and-summary-statistics_digital-product.xlsx
- Departamento de Lugar (AAI). (2018). People Power Place - Cultural Plan. Extraído de <https://asianartsinitiative.org/sites/default/files/attachments/2020-04/FY18%20People%20Power%20Place%20Full%20Report%20PRINT%20FINAL%202018-05-08.pdf>
- DVRPC. (2004). 2004 Neighborhood Plan. Extraído de <https://www.dvrpc.org/reports/04047.pdf>
- DVRPC. (2015). Renewing Race Street - A mobility Analysis. Extraído de <https://www.dvrpc.org/reports/15029.pdf>
- DVRPC. (2018). Reviving Vine: Improving Multimodal Connections On Vine Street. Extraído de <https://www.dvrpc.org/products/17070/>
- Econsult. (2021). Affordable Housing in Chinatown. Extraído de <https://chinatown-pcdc.org/affordable-housing-development/>
- Heritage BC. (2015). Vancouver Chinatown Intangible Heritage Values Report. Extraído de <https://heritagebc.ca/wp-content/uploads/2017/12/Vancouver-Chinatown-Identifying-Intangible-Heritage-Values-Report.pdf>
- Oficina del Patrimonio Cultural Inmaterial. (2013). First Intangible Cultural Heritage Inventory of Hong Kong.
- Understanding and Manifestation. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/275900434_Intangible_Cultural_Heritage_Understanding_and_Manifestation

AAI. (2004). Chinatown Live(s): Oral Histories. Extraído de <http://newcitycommunitypress.com/books/chinatown.html>

Acolin, A., & Vitiello, D. (2017). Who Owns Chinatown. Extraído de <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/0042098017699366>

Asian Economic Development Association. (2012). Little Mekong CCLRT Impact Study. Extraído de <https://metro council.org/getattachment/555cf1c7-0789-4b84-849e-32b4940ba1fc/File.aspx>

Bachok, S., Baker, A., Osman, M., (2011). Intangible Cultural Heritage: CAPACD nacional y CNHA. (2017). Asian American & Pacific Islander anti-displacement strategies. Extraído de <https://aapr.hkspublications.org/2017/07/12/ourneighborhoods/>

Chapple, K., & Thomas, T., and Zuk, M. (2021). Sitio web del Proyecto de desplazamiento urbano. Berkeley, CA: Proyecto de desplazamiento urbano.

Ciudad de Filadelfia. (2012). Along the Avenue: An Economic Plan for Germantown & Lehigh. Extraído de https://www.phila.gov/media/20190517135124/Along_the_Avenue_An_Economic_Plan_for_Germantown__Lehigh_2012.pdf

Ciudad de Nueva York. (2023). CEQR. Extraído de <https://www.nyc.gov/site/oec/environmental-quality-review/ceqr-basics.page>

Ciudad de Oakland. (2018). Belonging in Oakland A CULTURAL DEVELOPMENT PLAN. Extraído de <https://cao-94612.s3.us-west-2.amazonaws.com/documents/Cultural-Plan-9.24-online.pdf>

Ciudad de Vancouver. (2022). Vancouver Chinatown Cultural Heritage Assets Management Plan Strategic Framework. Extraído de <https://vancouver.ca/files/cov/champ-strategic-framework.pdf>

Ciudad de Vancouver. (2022). Vancouver Chinatown Cultural Heritage Assets Management Plan. Extraído de <https://vancouver.ca/files/cov/chinatown-cultural-heritage-assets-management-plan.pdf>

Comisión de Historia de Filadelfia. (2023). Historic Register – Approximate addresses. Extraído de <https://www.phila.gov/media/20190828132055/Historic-Register-unofficial-addresses.pdf>

Comisión de Historia de Filadelfia. (2023). Historic Register – Interiors, objects, sites, and structures. Extraído de <https://www.phila.gov/media/20230406094939/Interiors-Objects-Structures-Sites-4-6-2023.pdf>

Comisión de Historia de Filadelfia. (2023). Historic Register – OPA-compliant addresses. Extraído de <https://www.phila.gov/media/20231106081135/Historic-Register-OPA-addresses-11-6-2023.pdf>

Comisión de Planificación Municipal de Filadelfia. (2009). East Market Plan. Extraído de https://www.phila.gov/media/20190517135751/Market_East_Strategic_Plan_2009.pdf

Comité de Planificación Regional del Valle de Delaware. (2016). Methodology of Demographic Multipliers for the DVRPC Region for 2016. Extraído de https://catalog.dvrpc.org/dataset/91104961-4a14-4b60-bda9-1a4e64b82d3a/resource/53edb8c7-49de-43a3-b8b6-9515e27ce6cc/download/dvrpc-multifamily-demographic-multipliers-and-summary-statistics_digital-product.xlsx

Conservación histórica de Pensilvania. (2018). Just Listed! PA's National Register Listings. Extraído de <https://pahistoricpreservation.com/just-listed-pas-national-register-listings/>

Departamento de Lugar (AAI). (2018). People Power Place - Cultural Plan. Extraído de <https://asianartsinitiative.org/sites/default/files/attachments/2020-04/FY18%20People%20Power%20Place%20Full%20Report%20PRINT%20FINAL%202018-05-08.pdf>

DVRPC. (2004). 2004 Neighborhood Plan. Extraído de <https://www.dvrpc.org/reports/04047.pdf>

DVRPC. (2015). Renewing Race Street - A mobility Analysis. Extraído de <https://www.dvrpc.org/reports/15029.pdf>

DVRPC. (2018). Reviving Vine: Improving Multimodal Connections On Vine Street. Extraído de <https://www.dvrpc.org/products/17070/>

Econsult. (2021). Affordable Housing in Chinatown. Extraído de <https://chinatown-pcdc.org/affordable-housing-development/>

Heritage BC. (2015). Vancouver Chinatown Intangible Heritage Values Report. Extraído de <https://heritagebc.ca/wp-content/uploads/2017/12/Vancouver-Chinatown-Identifying-Intangible-Heritage-Values-Report.pdf>

Interface Studio (PCDC). (2017). Chinatown Neighborhood Plan 2017. Extraído de <https://chinatown-pcdc.org/about/chinatown-neighborhood-plan-2017/>

Lum, J. W. (2017). Save Chinatown (documental). Extraído de <https://vimeo.com/234744913>

Oficina del Patrimonio Cultural Inmaterial. (2013). First Intangible Cultural Heritage Inventory of Hong Kong. Extraído de https://www.icho.hk/documents/Intangible-Cultural-Heritage-Inventory/First_hkich_inventory_E.pdf

PCDC. (2013). Callowhill-Chinatown North Strategic Plan. Extraído de https://www.phila.gov/media/20190517135230/Callowhill_Chinatown_North_Strategic_Plan_2013.pdf

PCDC. (2017). Chinatown-Neighborhood-Plan-2017. Extraído de <https://www.phila.gov/media/20190517155317/Chinatown-Neighborhood-Plan-2017.pdf>

Pew Charitable Trusts. (2018). Philadelphia's Immigrants: Who they are and how they are changing the city. Extraído de <https://philanthropynewsdigest.org/features/research-briefs/philadelphia-s-immigrants-who-they-are-and-how-they-are-changing-the-city>

PolicyLink y Sojourner Consulting. (2020). Chinatown Future Histories: Public Space and Equitable Development. Extraído de https://chinatown-pcdc.org/wp-content/uploads/2020/07/pl_report_CFN_FINAL_RGB.pdf

PolicyLink. (2020). PolicyLink applied research agenda - Immigrant food systems. Extraído de <https://www.policylink.org/applied-research-immigrant-food-systems>

Reina, V., & Aiken, C. (2019). Asian and Latino/a Access to Philadelphia Housing Programs. Extraído de <https://www.design.upenn.edu/work/fair-housing-study>

SBAN. (2021). "Small Business Anti-Displacement Toolkit". Extraído de https://antidisplacement.org/wp-content/uploads/2021/09/Toolkit_FINAL.pdf

Servicio de Parques Nacionales. (2023). Programa de Monumentos Históricos Nacionales. Extraído de <https://www.nps.gov/orgs/1582/index.htm>

Servicio de Parques Nacionales. (2023). What is the National Register of Historic Places?. Extraído de <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/what-is-the-national-register.htm>

Servicio de Parques Nacionales. (s.f.). [Registro Nacional de Lugares Históricos]. Extraído de <https://www.nps.gov/maps/full.html?mapId=7ad17cc9-b808-4ff8-a2f9-a99909164466>

Taller público. (2017). Chinatown Connections. Extraído de https://pacdc.org/2017/wp-content/uploads/2018/07/chinatownconnections_finalreport.pdf

Understanding and Manifestation. Extraído de https://www.researchgate.net/publication/275900434_Intangible_Cultural_Heritage_Understanding_and_Manifestation

