



Juegos olímpicos: impactos espaciales y transformación urbanística en las ciudades anfitrionas. Sydney, Londres, Río de Janeiro y Tokyo

Olympic games: spatial impacts and urban transformation in the host cities. Sydney, London, Rio de Janeiro and Tokyo

Jogos olímpicos: impactos espaciais e transformação urbana nas cidades-sede. Sydney, Londres, Rio de Janeiro e Tóquio

Nuria Palomino Valdés

Universidad de Sevilla
nuriapv1031@gmail.com

Daniel Barrera-Fernández

Universidad de Sevilla
dbarrera@us.es

David Sánchez Benítez

Universidad de Sevilla
dsanchez5@us.es

Resumen: Los Juegos Olímpicos son uno de los megaeventos más significativos a nivel mundial, suponiendo un importante reto económico, social y de transformación urbana para las ciudades anfitrionas. En este trabajo, se analizan los impactos espaciales en el urbanismo, transporte, turismo y vivienda que generan estos eventos deportivos en las ciudades donde se desarrollan. Se estudiaron los casos de Sydney 2000, Londres 2012, Río de Janeiro 2016 y Tokyo 2020. Para llevarlo a cabo, se realizó un análisis espacial de usos de suelo en el parque olímpico e infraestructuras de transporte, se analizó la evolución del número de visitantes y se identificaron las variaciones en el precio de la vivienda. Los resultados muestran importantes diferencias en las cuatro ciudades analizadas, entre las que destacan los planteamientos divergentes a la hora de crear nuevas zonas urbanas e instalaciones o reciclar las existentes, así como el impacto residencial, llevando en ocasiones a la expulsión y gentrificación.

Palabras clave: renovación urbana; turismo; eventos; transporte.

Abstract: The Olympic Games are one of the most significant mega-events worldwide, posing an important economic, social, and urban transformation challenge for the host cities. In this paper, the spatial impacts on urban planning, transportation, tourism, and housing generated by these sporting events in the cities where they take place are analyzed. The cases of Sydney 2000, London 2012, Rio de Janeiro 2016, and Tokyo 2020 were studied. To carry it out, a spatial analysis of land uses in the Olympic Park and surrounding area and of the transport infrastructures were carried out, the evolution of the number of visitors was analyzed as well as the variations in the price of housing. The results show important differences in the four cities analyzed, among which the divergent approaches to creating new urban areas and facilities or recycling existing ones stand out, as well as the residential impact, sometimes leading to expulsion and gentrification.

Keywords: urban renewal; tourism; events; transport.

Resumo: Os Jogos Olímpicos são um dos mega eventos mais significativos do mundo, representando um grande desafio econômico, social e de transformação urbana para as cidades-sede. Este artigo analisa os impactos espaciais no planejamento urbano, transporte, turismo e habitação gerados por esses eventos esportivos nas cidades onde são realizados. Foram estudados os casos de Sydney 2000, Londres 2012, Rio de Janeiro 2016 e Tóquio 2020. Para isso, foi realizada uma análise espacial do uso do solo no Parque Olímpico e das infraestruturas de transporte, foi analisada a evolução do número de visitantes e foram identificadas as variações no preço das moradias. Os resultados mostram diferenças significativas nas quatro cidades analisadas, incluindo abordagens divergentes para criar novas áreas e instalações urbanas ou reciclar as existentes, bem como o impacto residencial, às vezes levando a despejos e gentrificação.

Palavras-chave: renovação urbana; turismo; eventos; transporte.

Introducción y objetivos

Los Juegos Olímpicos son uno de los eventos más relevantes a nivel mundial por el número de espectadores y visitantes y su impulso para el desarrollo y regeneración urbana, su contribución al marketing urbano (HSIEH ET AL., 2021, p.42), así como por los debates en auge en torno a la sostenibilidad de su legado construido (PREUSS Y PLAMBECK, 2021, p.15) y por las crecientes críticas en materia de coste y equidad social.

Para muchas ciudades, albergar unos Juegos Olímpicos es una de sus principales aspiraciones (BOENTE MUÑOZ, 2020, p.10). En la competencia por ser sede olímpica, las distintas ciudades exponen y enfrentan entre sí sus modelos urbanísticos desde las primeras etapas de la candidatura. La celebración de eventos de tal magnitud no solo consiste en la creación de nuevas instalaciones deportivas y la apertura de líneas de transporte, sino que también reconfiguran la gobernanza urbana, la planificación urbana y los planes de desarrollo estratégico, lo que afecta en el largo plazo tanto a la ciudad en general como a las residentes particulares (MÜLLER Y GAFFNEY, 2018, p.251).

El objetivo de este trabajo es analizar los impactos espaciales en la estructura urbana y social que han tenido los Juegos Olímpicos durante las dos últimas décadas en cuatro ciudades anfitrionas: Sydney, Londres, Río de Janeiro y Tokyo. El análisis se centra en cuatro aspectos: las transformaciones urbanas como consecuencia de la construcción de los parques olímpicos, las infraestructuras de transporte creadas o modificadas con motivo de la celebración de los juegos, la estrategia turística y el impacto del evento en el sector turístico y, finalmente, los impactos sobre el mercado de vivienda y desplazamiento de residentes.

Marco teórico

A continuación, se contextualizan los cuatro enfoques con los que se analizan los casos de estudio de acuerdo con los objetivos, que son los parques olímpicos, infraestructuras de transporte, sector turístico y mercado de vivienda en relación con la celebración de los Juegos Olímpicos.

El parque olímpico engloba todo el conjunto de instalaciones deportivas, residenciales, comerciales y de ocio diseñadas especialmente

para la realización de los Juegos Olímpicos. Este término se confunde a menudo con el de villa olímpica, que engloba únicamente a aquellos espacios de carácter residencial donde los atletas y los cuerpos técnicos se alojan durante la celebración del evento (SCHILLER, 2022, p.22).

Tradicionalmente, los parques olímpicos se ubican eligiendo aquellos lugares donde es necesaria una mejora de las comunicaciones o que se encuentran obsoletos o vacantes. La tendencia actual es hacia la reutilización de infraestructuras existentes (TUÑÓN NAVARRO, 2020, p.27). En cuanto a la villa olímpica, con el inicio de los juegos de la era moderna, el espacio destinado a alojar a los atletas tenía un carácter provisional, sin un legado en el hecho urbano. Ya desde mediados del siglo XX se comenzó a producir la comercialización de las viviendas. Este hecho provocó que los Juegos Olímpicos se convirtieran en un incentivo para impulsar proyectos de desarrollo, crecimiento, renovación urbana y mejora de las infraestructuras.

Albergar unos Juegos Olímpicos requiere la existencia de medios rápidos de transporte masivo que permita el desplazamiento de participantes, trabajadores y aficionados. En tiempos pasados, las infraestructuras construidas eran mayormente viales, pero en la actualidad se le da especial importancia a la construcción, mejora o ampliación de los aeropuertos y los sistemas de transporte público como líneas de autobuses, metro y tren. Una vez finalizada su construcción y tras los juegos, estas infraestructuras siguen siendo utilizadas durante décadas por los residentes locales, lo que además genera un gran impulso a la economía local y regional (ZIMBALIST, 2010, p.10).

Las tipologías de infraestructuras de transporte a las que se da más importancia durante los juegos son metro y ferrocarril, complementados con otros modos de transporte, generalmente sistemas de autobús y autobús de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés), así como la mejora de la red viaria y estacionamiento (BARRERA-FERNÁNDEZ Y HERNÁNDEZ-ESCAMPA, 2022, p.250; PÉREZ SENDEROS Y MATEOS MANZANEQUE, 2021, p.1665; SERRANO CASTELLO, 2021, p.15).

Los Juegos Olímpicos son el megaevento por excelencia (BARRERA FERNÁNDEZ ET AL., 2021, p.70), uno de los más prestigiosos entre los eventos deportivos y cuya celebración tiene un importante impacto en el sector turístico, una gran cobertura mediática y un efecto económico

destacado en la ciudad anfitriona. Turismo y Juegos Olímpicos son dos conceptos que van de la mano, el atractivo turístico comienza desde que la ciudad es candidata, por lo que este periodo es aprovechado por muchos gobiernos como estrategia de promoción turística hacia las ciudades anfitrionas.

De acuerdo con García Martín y Such Devesa (2010, p.47), el número de visitantes tiende a aumentar los años posteriores a la elección de las ciudades anfitrionas y anteriores a la celebración de los juegos. El número de llegadas se estabiliza en niveles anteriores de manera rápida y el incremento de las plazas de hotel puede hacer que tras su celebración la oferta supere a la demanda. No obstante, el grado de incidencia en el sector turístico puede variar en función del éxito de las estrategias turísticas, su planificación, los acontecimientos y la distribución de los flujos turísticos en el periodo de referencia.

Los megaeventos como los Juegos Olímpicos suelen suponer una elevación de los precios de la vivienda en los barrios alrededor del Parque Olímpico y un impulso a la promoción de viviendas dirigidas a un sector de mayor poder adquisitivo que la población residente. Es por ello por lo que a menudo se considera que tienen un impacto negativo para las poblaciones locales (CORCILLO Y WATT, 2022, p.239).

Los juegos causan directa e indirectamente varias violaciones del derecho a la vivienda, como los desalojos forzosos, el aumento del coste de la vivienda hasta hacer imposible adquirirla, reducciones en el número de viviendas sociales, discriminación contra minorías y pobres, tipificación como delito de la carencia de vivienda, expropiación de la propiedad privada y falta de transparencia y exclusión de los residentes autóctonos en la toma de decisiones (PLESSIS, 2007, p.54).

Metodología y casos de estudio

Se realizó un estudio comparativo sobre los impactos que generan los Juegos Olímpicos en cuatro ciudades anfitrionas. Se recurrió a análisis de información bibliográfica, que incluyó fuentes documentales de los ayuntamientos de cada una de las cuatro ciudades, planes urbanísticos, documentos de candidatura y datos estadísticos gubernamentales. Asimismo, se elaboró cartografía con base en información de organismos gubernamentales y completada con capas de elaboración propia.

El análisis comparativo se dividió en cuatro categorías: parque olímpico, infraestructuras de transporte, sector turístico y mercado de vivienda. Para el análisis de los parques olímpicos en primer lugar se identificó el área elegida para la construcción del recinto y los antiguos usos de esta. Seguidamente, se clasificaron los usos de suelo. Para cada ciudad, se realizó una cartografía donde se representan las instalaciones deportivas construidas o reutilizadas con motivo de la celebración de los juegos, además de las zonas residenciales, naturales y de espacio público en el parque olímpico.

Para el análisis de las infraestructuras de transporte se identificaron los proyectos llevados a cabo por los gobiernos de cada ciudad, las tipologías de transporte creadas, mejoradas o rehabilitadas, así como el coste aproximado que supusieron dichas actuaciones. Para cada ciudad, se realizaron dos mapas, en el primero se representan las infraestructuras de transporte generales distinguiendo entre las antiguas y las nuevas y en el segundo se muestran las infraestructuras de transporte del parque olímpico.

Para el análisis del sector turístico, se estudió el peso que tiene este sector en la economía de cada país, las previsiones de llegadas de visitadas esperadas con motivo de la celebración de los juegos y las llegadas reales que se produjeron.

Para el análisis del mercado de vivienda, se identificaron los barrios cercanos al parque olímpico y las variaciones en el precio de la vivienda que se produjeron debido a la celebración de los juegos. En el caso de algunas ciudades en las que se dio el fenómeno, se estudió la expulsión de residentes y la demolición de viviendas para construir instalaciones olímpicas.

Los cuatro casos de estudio en este trabajo son Sydney 2000, Londres 2012, Río de Janeiro 2016 y Tokyo 2020. Esta elección se debe a que han sido las últimas ediciones de los juegos celebradas en los diferentes continentes.

Resultados

A continuación, se presenta el análisis de las cuatro ciudades estudiadas, de acuerdo con los objetivos y la metodología planteados anteriormente.

Juegos Olímpicos de Sydney 2000

Parque olímpico

El área elegida para el parque olímpico fue Homebush Bay (Figura 1), que anteriormente era utilizada para albergar mataderos, almacenamiento de armamento, terrenos industriales y áreas de eliminación de desechos sólidos. Los primeros estudios sobre el desarrollo de instalaciones deportivas en esta zona datan de 1973 y abordaron la responsabilidad ambiental y cómo las nuevas instalaciones se integrarían en el área metropolitana. Un factor que fortaleció la justificación para elegir Homebush Bay fue el hecho de que Fox Studios, junto con su parque temático, se habían mudado a la zona (YAMAWAKI Y DUARTE, 2014, p.521).

Se construyeron nuevas instalaciones deportivas, principalmente en terrenos del gobierno estatal y de la Commonwealth. Para ayudar a la candidatura, el gobierno estatal construyó un centro acuático, donde se desarrollaron deportes como buceo y natación entre otros, además de un estadio de atletismo. Una vez aprobada la candidatura se construyó el Super Dome, el estadio cubierto principal que albergó baloncesto y gimnasia. Las nuevas instalaciones se crearon con el objetivo de poder acoger más eventos internacionales y que sirvieran para la población local tras los juegos. Sin embargo, este legado ha implicado costos operativos adicionales que no siempre han estado justificados por los niveles de uso posteriores a los juegos.



Figura 1. Parque olímpico de Sydney en Homebush Bay.

Fuente: elaboración propia.

Infraestructuras de transporte

Las infraestructuras de transporte (Figura 2) jugaron un papel esencial para la candidatura, cuando esta se aprobó en 1993 se pusieron en marcha dos proyectos de alcance metropolitano: la línea ferroviaria y la autopista Central Business District- Aeropuerto.

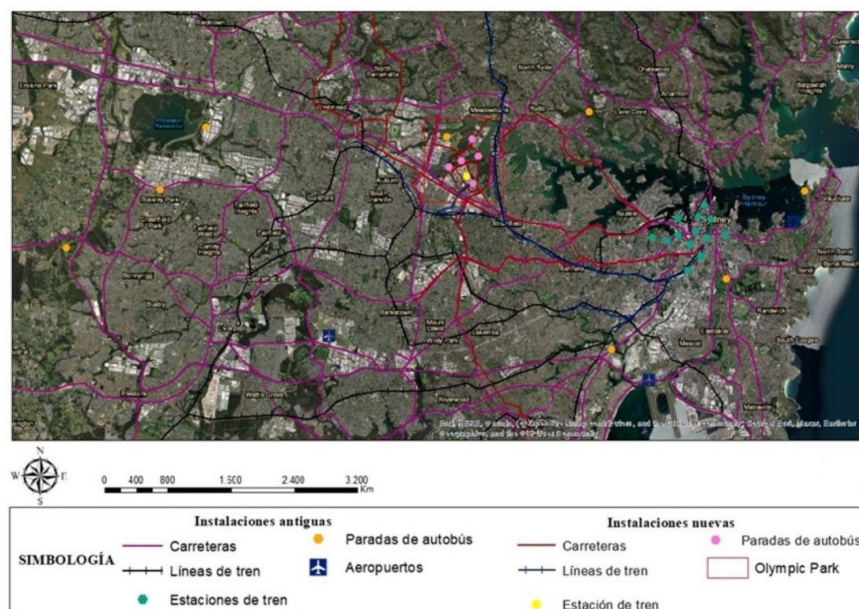


Figura 2. Mapa de las infraestructuras de transporte antiguas y nuevas en Sydney.

Fuente: elaboración propia

La construcción de la línea ferroviaria aportó una capacidad de transporte adicional para los visitantes durante los juegos. La línea tuvo un importante sobre coste, lo que hizo que la empresa constructora entrara en suspensión de pagos y el gobierno estatal tuvo que hacer frente a las deudas para mantenerla en funcionamiento. A pesar de la oposición de la comunidad y de parte del gobierno estatal, la autopista concluyó su construcción en 1999 y supuso una mejora de accesibilidad al aeropuerto de la ciudad. Además, también se realizaron mejoras significativas en el aeropuerto de Sydney, donde los gastos de remodelación de terminales para expandir el tráfico de pasajeros ascendieron a 967 millones de dólares, y se invirtieron 162 millones más para remodelar las instalaciones de carga internacional y mejorar las plataformas y calles de rodaje del aeropuerto.

Sector turístico

En 1998 donde se estimaba que en los años posteriores a los Juegos Olímpicos el número de turistas internacionales crecería en 1,6 millones. Para garantizar que hubiera suficientes habitaciones de hotel, el Ayuntamiento de Sydney otorgó bonificaciones de espacio para el desarrollo de nuevos hoteles. Esto resultó en un aumento significativo en las habitaciones de hotel para el momento de los juegos, con un aumento de la capacidad en un 25%. Sin embargo, pese al impulso de la oferta de alojamiento, el aumento de visitantes fue apenas perceptible.

Tras la celebración de los juegos hubo una fuerte demanda de departamentos en el centro de la ciudad. Esto, unido a que la llegada de visitantes no aumentó como se esperaba, implicó que muchos de los hoteles más antiguos se reconvirtieran para uso residencial (SEARLE, 2012, p.197). La inercia se mantuvo hasta 2008, cuando se construyó el primer hotel en el distrito central tras los juegos. Los niveles de habitaciones crecieron sostenidamente de un 72% aproximadamente después los juegos a más del 80% para 2010.

Mercado de vivienda

Sydney presentó una de las variaciones de precios inmobiliarios más acusadas respecto de otras ciudades anfitrionas. En 1992 los precios en la ciudad crecieron casi un 12%, a pesar de que en ese periodo el área donde se construiría el parque olímpico era de uso industrial y

presentaba un avanzado deterioro ambiental (YAMAWAKI Y DUARTE, 2014, p.525). Con el anuncio de la candidatura ganadora, el precio de la vivienda aumentó en el centro de la ciudad. En 1996 se produjo un significativo aumento de los precios en los municipios de Canada Bay (9,3%), Parramatta (5,0%), Leichhardt (3,8%)y Strathfield (3,4%). Ya en 2000, año en el que se celebraron los juegos, los precios continuaron elevándose, pero de forma más ralentizada.

De 1996 a 2000 el valor del mercado de vivienda aumentó un 99%, entre el año 2000 y 2004 un 80%, y finalmente entre 2004 y 2008 se produjo un descenso al 13%. Estos datos nos muestran que los precios se elevaron tras la elección de la ciudad más que durante y después del evento. No obstante, en el caso de Sydney debemos destacar el crecimiento de la población como factor que afectó al mercado inmobiliario, ya que la ciudad amentó el número de residentes muy por encima que New South Wales: 18% desde 1996 a 2000, 25% de 2000 a 2004 y 19% de 2004 a 2008. Blunden (2012, p.527) afirmó los Juegos Olímpicos favorecieron la duplicación de los precios de las propiedades de 1996 a 2003 y del crecimiento de los alquileres de 1997 a 2005 al acelerar las políticas y desarrollos en el espacio urbano, que se reflejaron en la actividad económica y un mercado inmobiliario más dinámico cerca de las instalaciones del evento.

Juegos Olímpicos de Londres 2012

Parque olímpico

En esta ciudad ya se habían celebrado los Juegos de 1908 en el estadio de WhiteCity y los de 1948 en el de Wembley, pero ninguno de ellos podía ser usado como nueva sede. La atención se centró en una extensa parcela de suelo industrial abandonado en el valle del río Lea, en Startford (Figura 3), a tan solo a cuatro kilómetros al este del centro financiero de Londres, pero que durante más de dos siglos había albergado industrias nocivas y vertederos de residuos tóxicos. Además, este emplazamiento estaba rodeado por zonas residenciales pobres.

Cuando Londres ganó en 2005 la candidatura, se comenzó a trabajar de manera inmediata en la adquisición y descontaminación de los suelos y en la preparación de un plan maestro que incluía los estadios deportivos dentro de un plan de vivienda, trabajo y espacios abiertos.

Se planteó la posibilidad de construir instalaciones olímpicas de nueva planta. No obstante, Londres no quería que sus instalaciones carecieran de uso tras los juegos, más los elevados costes de mantenimiento que conllevaban, por lo que se estableció como condición que muchas construcciones desaparecieran una vez concluidos los juegos y que las instalaciones que contaran con gran capacidad debían ser desmontables o transformables.

Una vez finalizados los juegos se procedió a la retirada de aquellas instalaciones olímpicas de carácter temporal. Hargreaves Architects realizó una remodelación del nuevo parque, que recibiría el nombre de Queen Elizabeth Olympic Park. Este gran espacio verde con singulares instalaciones y equipamientos públicos creó una nueva centralidad y en sus alrededores se construyeron barrios, logrando así la compacidad de esa zona.



Figura 3. Queen Elizabeth Olympic Park de Londres en Stratford.

Fuente: elaboración propia.

Infraestructuras de transporte

Una de las actuaciones más relevantes de cara a Londres 2012 fue la mejora de los servicios de transporte público, invirtiendo más de 6.500 millones de libras (Figura 4). Esta acción constituyó un legado a corto y largo plazo para la ciudad, lo que influyó a su vez de manera positiva

en el turismo. Además, las herramientas de modelización del tráfico usadas para la gestión del flujo de vehículos siguen siendo usadas en la actualidad.

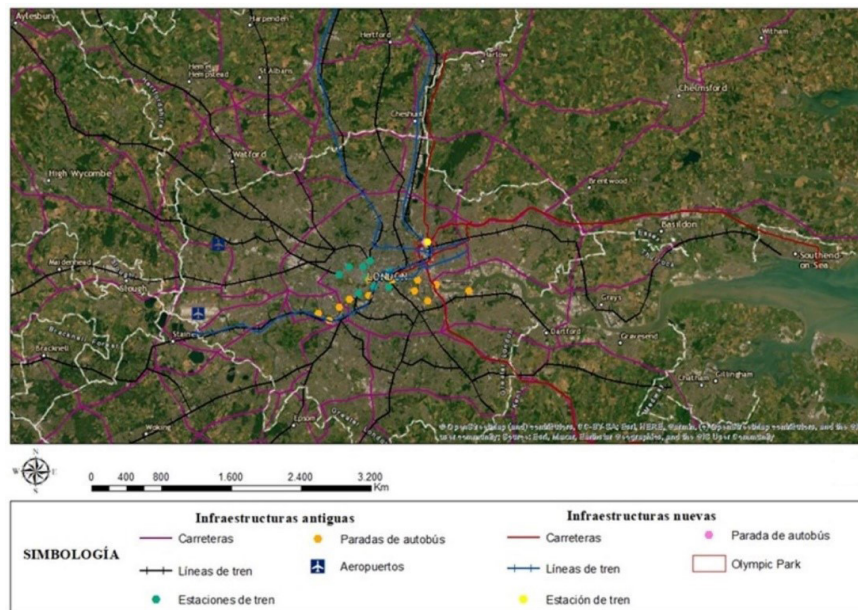


Figura 4. Mapa de las infraestructuras de transporte antiguas y nuevas en Londres.

Fuente: elaboración propia.

Sector turístico

Los objetivos y líneas de actuación seguidos en la estrategia turística fueron impulsar el turismo doméstico, diseñar un programa para revalorizar el turismo de negocios, reforzar e incrementar la competitividad del país como destino de eventos, no aumentar la oferta hotelera de Londres y enfocarse en la calidad, el personal, la sostenibilidad y la accesibilidad (GARCÍA MARTÍN Y SUCH DEVESA, 2010, p.49). En relación con este último punto, en 2006 solo el 34% de los hoteles de Londres contaban con calidad acreditada, por lo que de cara al año 2012 la Agencia de Desarrollo Local puso a disposición de los hoteleros 1,6 millones de libras para lograr dicha acreditación.

Mercado de vivienda

El este de Londres sufrió un intenso proceso de gentrificación y expulsión por motivo del aumento del precio de la vivienda motivado por la celebración del evento. Por ejemplo, en la urbanización de Clays Lane en Newham más de 400 casas fueron demolidas, lo que provocó el desalojo de sus residentes (URBAN INITIATIVES, 2011, p.14). Este

desplazamiento de residentes conllevó una gran oposición social contra los programas de regeneración urbana (WATT, 2013, p.102).

Juegos Olímpicos de Río de Janeiro 2016

Parque olímpico

Río de Janeiro utilizó la celebración de mega eventos como estrategia de marketing empresarial para mejorar su proyección mundial y para llevar a cabo una ambiciosa renovación urbanística de partes centrales de la ciudad. Así, la ciudad fue sede de la FIFA World Cup en 2014 y de los Juegos Olímpicos en 2016.

Se aprovechó el evento para recuperar su zona portuaria a través del proyecto "Porto Maravilha" (Figura 5), con el que los contenedores e infraestructuras abandonados dejarían paso a un nuevo entorno postindustrial ocupando una nueva posición de centralidad económica y urbana, orientado hacia la cultura y el sector servicios (CASTRO COMA, 2011, p.215).

La distribución de las instalaciones olímpicas se dividió en cuatro zonas: Copacabana, Maracanã, Deodoro y Barra da Tijuca. Al situarse el parque olímpico en Barra da Tijuca, esta se convirtió en el epicentro de los juegos. Las grandes inversiones que se realizaron en esta zona tenían como objetivo la creación de un espacio que pudiera disputar el estatus de centralidad económica al centro urbano actual (BAYER, 2016, p.6).



Figura 5. Parque olímpico de Río de Janeiro en Barra da Tijuca.

Fuente: elaboración propia.

Infraestructuras de transporte

Para las obras de reforma y mejora de las infraestructuras de transporte (Figura 6) se realizaron inversiones que ascendieron a 3.970 millones de dólares (COLLADO COMES, 2012, p.112). Entre las reformas u obras más importantes que se llevaron a cabo se encuentran la reforma de las dos terminales de aeropuerto, construcción de cuatro sistemas BRT, ampliación de la línea 1 de metro e interconexión entre las dos líneas de metro, mejora de la red ferroviaria suburbana y ampliación de la red de carreteras, mejora de los sistemas de control de tráfico y mejora de los servicios de autobús.

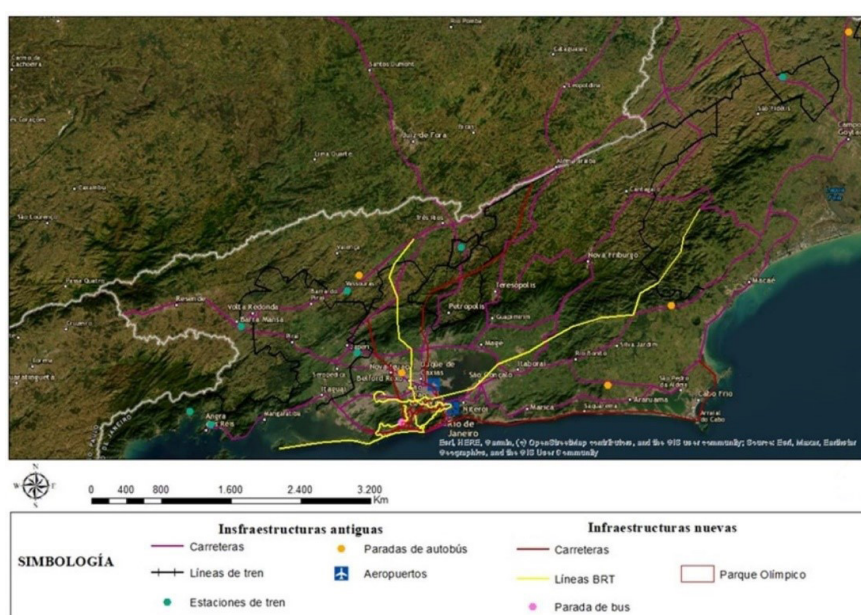


Figura 6. Mapa de las infraestructuras de transporte antiguas y nuevas en Río de Janeiro.

Fuente: elaboración propia.

Sector turístico

La ciudad tuvo un significativo incremento del flujo de turistas en los años de celebración de la FIFA World Cup en 2014 y los Juegos Olímpicos en 2016, llegando a más de 1,5 millones de turistas extranjeros. Este aumento de turistas se mantuvo en los siguientes años. El flujo turístico en Brasil, a partir de estos eventos, también se vio incrementado y los viajeros que eligen Río de Janeiro siempre están por encima del 20% (PASQUALIN ET AL., 2021, p.63).

Si hacemos una comparación de turistas domésticos y turistas internacionales de la FIFA World Cup en 2014 y los Juegos Olímpicos en 2016, para el turista doméstico la celebración de estos eventos se convirtió en una gran oportunidad para asistir a ellos, de manera que el 91,2% en el campeonato futbolístico y el 79,9% durante los juegos participó por primera vez en un evento de este tipo. En el caso de los extranjeros, fue el 66% en la FIFA World Cup en 2014 y el 57,1% en los Juegos Olímpicos en 2016 los que asistieron por primera vez. A su vez, el 84,2% de los extranjeros durante la copa de fútbol y el 73,9% durante los juegos visitó la ciudad por primera vez (MORAES ZOUAIN ET AL., 2018, p.132).

Mercado de vivienda

Con motivo de la celebración de los juegos de 2016 se llevaron a cabo desalojos de las favelas, lo que se conoce popularmente como *remoções*. El caso que más se visibilizó fue el de Vila Autódromo donde un grupo de residentes elaboró, con la ayuda de dos universidades públicas, un plan de urbanización como alternativa al proyecto de reasentamiento (DE LUNA FREIRE, 2022, p.171). Además, se realizó un gran acto de protesta en 2012, durante la Conferencia de la ONU para el Desarrollo Sostenible, lo que aumentó la repercusión internacional del caso. Sin embargo, en 2014 se publicaron varios decretos de expropiación. Gran parte de los antiguos residentes se desplazaron a la periferia de la ciudad, alojándose principalmente en viviendas sociales construidas con fondos federales del Programa Minha Casa, Minha Vida.

Juegos Olímpicos de Tokyo 2020

Parque olímpico

Los juegos de Tokyo estaban previstos realizarse entre julio y agosto de 2020, pero el estallido de la pandemia de COVID-19 obligó a aplazarlos para el verano de 2021. En la capital nipona ya se habían celebrado con anterioridad los Juegos Olímpicos de 1964. El evento se planteó en términos de reutilización de las sedes existentes, sostenibilidad y optimización y reducción de los costes asociados a las nuevas construcciones.

La idea original era ubicar todas las instalaciones dentro del Expressway, pero no fue así finalmente y algunas de las instalaciones

se extendieron por el área del GranTokyo. Los estadios, pabellones y villa olímpica, entre otros, se repartieron por toda la ciudad e incluso en Chiba, Saitama o Yokohama, ciudades satélites de su alrededor(Figura 7). A pesar de esta dispersión, los juegos se ubicaron principalmente en el centro y la zona costera de la ciudad, las denominadas Heritage Zone y Tokyo Bay Zone. Con todo ello se pretendía dar un uso al espacio de la bahía y más tarde regenerar las islas; además, los recintos construidos buscaban convertirse en catalizadores de desarrollo a largo plazo, para atraer nuevas zonas comerciales y residenciales, así como equipamientos.

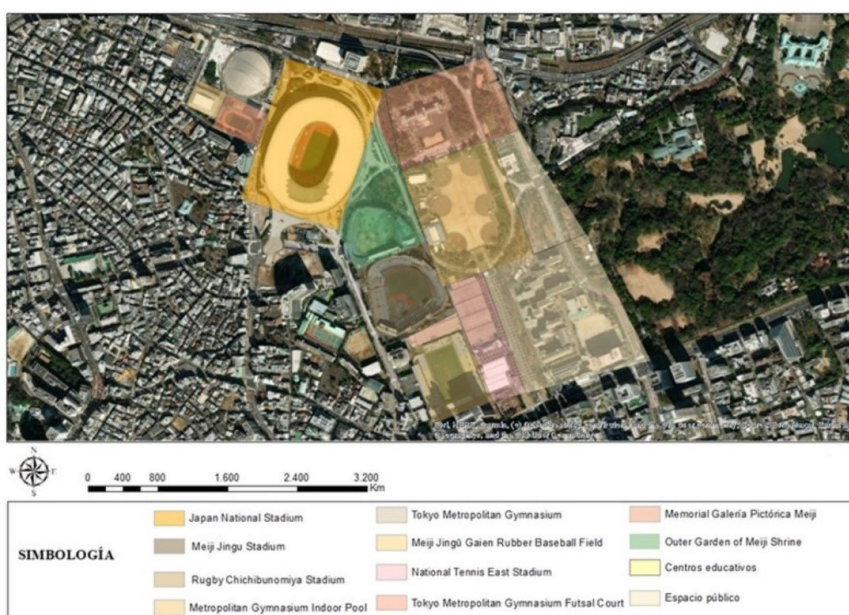


Figura 7. Parque olímpico de Tokyo en Shinjuku.

Fuente: elaboración propia.

Infraestructuras de transporte

Uno de los objetivos era la conexión entre la zona de la bahía y la costera a través de un poderoso sistema público de transporte y la mejora y ampliación de las restantes infraestructuras (Figura 8). En el caso de las líneas ferroviarias, se mejoraron la línea de Yurikamome, que da servicio a la zona olímpica de Ariake, y la línea de Rinkai, que fluye de manera perpendicular a las islas de la bahía. La red de carreteras también se mejoró con el objetivo de potenciar el carácter circular de la ciudad. En el caso de los aeropuertos, se reforzaron las infraestructuras que conectaban con los de Narita y Haneda. Por último, un sistema de

autobuses lanzadera conectó la villa olímpica en Harumi con el resto de las instalaciones olímpicas.

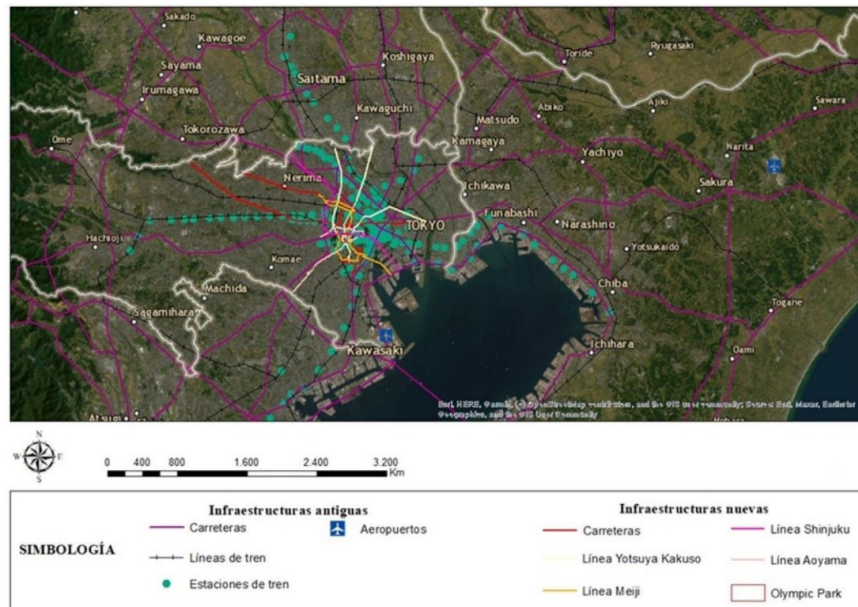


Figura 8. Mapa de las infraestructuras de transporte antiguas y nuevas en Tokio.

Fuente: elaboración propia.

Sector turístico

La pandemia de COVID-19 tuvo un impacto significativo en el turismo relacionado con los juegos. Gran parte de la población japonesa se oponía a la celebración del evento y, de hecho, tan solo un mes antes de que dieran inicio cientos de personas salieron a las calles para manifestarse en contra, alegando que aumentaría el número de contagios. Las autoridades y el comité organizador argumentaron que el evento se realizaría de manera segura, tomando todas las medidas necesarias (ALEGRE, 2021, p.198). El 8 de julio, a dos semanas del evento, se declaró el estado de emergencia en Tokio, lo que supuso que el evento se llevara a cabo sin espectadores.

Mercado de vivienda

La reconstrucción del estadio nacional con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de Tokyo 2020 provocó un desplazamiento de grupos de personas vulnerables, caso muy parecido al que se vio anteriormente en Río de Janeiro y Londres. Además, la expansión de la infraestructura provocó la expulsión de personas sin hogar que vivían en el parque que rodeaba el estadio y sus alrededores. Igualmente,

la decisión de demoler una urbanización cercana construida para los juegos de 1964 obligó a sus inquilinos, la mayoría ancianos, a desalojar sus viviendas y ser reubicados (SUZUKI ET AL., 2018, p.92). En cuanto a precios inmobiliarios, estos aumentaron un 2,1% con motivo de la celebración de los juegos.

Discusión

A continuación, se presenta la discusión relativa a los impactos espaciales que generaron los Juegos Olímpicos comparando las cuatro ciudades (Tabla 1).

Tabla 1. Resumen de los principales impactos analizados en las cuatro ciudades anfitrionas.

		Sydney	Londres	Río	Tokyo
Parque Olímpico	Área elegida	Homebush Bay	Stratford	Barra de Tijuca	Heritage Zone y Tokyo Zone
	Instalaciones conservadas	-	-	-	Meiji Jingu Stadium
					National Tennis East Stadium
					Meiji Jingu Gaien Rubber Baseball Field
	Instalaciones nuevas	Athletic centre	VeloPark	Arena Multiuso	Japan National Stadium
		Quodos Bank Arena	Marathon Community Track	Área com Telão	Metropolitan Gymnasium Indoor Pool
		Golf Range	Hockye y Tennis Centre	Esportes Aquaticos	Tokyo Metropolitam Gymnasium Futsal Court
		Tennis World	London Stadium	Quadras de Tênis	Tokyo Metropolitan Gymnasium
		The Dome	Acuatic Centre	Hóquei na grama	
		Warm Up Arena	Cooper Box Arena	Instalações de midia	
		Acuatic Centre		Natação	
		Spotless Stadium		Velódromo	
		Anz Stadium		Centro Olímpico de Treinamento	
Coste total	665 millones de dólares	537 millones de libras	656 millones de dólares	156.900 millones de yenes	

Infraestructuras de transporte	Infraestructura de transporte mejoradas	Aeropuerto de Sydney	Servicios de transporte público (trenes, autobuses...)	Reforma de los aeropuertos de Tom Jobim y Santos Dumont	Red de carreteras
				Amplificación de la Línea 1 de metro en la zona sur	Líneas ferroviarias
				Red ferroviaria suburbana	Autobuses lanzadera
	Infraestructura de transporte nuevas	Autopista CBD-aeropuerto	Líneas de ferrocarril	Sistemas BRT	Sistema de transporte público que conectara la zona de bahía con la costera
		Línea ferroviaria y estación Wolli Creek	Herramientas de modelización de tráfico	Líneas de autobuses	
				Construcción de carreteras	
	Coste total	+600 millones de dólares	894 millones de libras	3970 millones de dólares	-
Sector turístico	Media de turistas que recibe la ciudad	7,5 millones de visitantes al año	20,7 millones de visitantes al año	6,3 millones de visitantes al año	31,9 millones de visitantes al año
	Previsión del nº de turistas	1,6 millones de visitantes adicionales	1,1 millones de visitantes adicionales	1,4 millones de visitantes adicionales	-
	Nº de turistas que asistieron	111.000 visitantes	2,2 millones de visitantes	1,17 millones de visitantes	-
Mercado de vivienda	Aumento de precios inmobiliarios	12%	2,56%	16,90%	2,10%
	Barrios más afectados	Auburn	Docklands	-	-
		Bankstown	East Village		
		Botany Bay	Carpenters		
		Canterburry	Clay Lane		
		Hurtsville			
		Kogarah			
		Ku-ring-gai			
		Rockdale			
		Ryde			
		Sydney			
	Parramatta				
	Expulsión de población		East Village	Vila Autódromo	
	-	Carpenters		-	
		Clay Lane			

Fuente: elaboración propia.

Parque olímpico

En Sydney, en la zona de Homebush Bay, antes del año 2000 ya se evidenciaban significativos impactos sobre el territorio derivado de la construcción del parque olímpico, dejando un legado de terrenos públicos, acceso ferroviario, instalaciones deportivas y abundantes zonas verdes. Sin embargo, un hecho resaltable es que muchas de las instalaciones deportivas no han tenido un uso específico tras la celebración de los juegos, lo que ha derivado en su infrautilización. Un aspecto positivo es que se ha desplazado la sede de los principales eventos deportivos del centro histórico al centro geográfico de la ciudad. En Londres, se preveía que el impacto de los juegos se centrara en el legado social, en el sector turístico y en impulsar el comercio y la inversión. Podemos decir que estas expectativas sí se cumplieron. Para evitar que las instalaciones olímpicas se convirtieran en “elefantes blancos”, se decidió conservar su capacidad y potencial para organizar competiciones y otros festivales deportivos.

En Río de Janeiro, el proyecto “Porto Maravilha” ha sido uno de los proyectos urbanísticos más importantes que se han realizado en la ciudad, cuyo principal objetivo era recuperar y revitalizar el área portuaria a través de la atracción de flujos económicos en forma de inversiones, visitantes, eventos y sedes de multinacionales. Sin embargo, el proyecto dio paso a un modelo de ciudad sustentada en el crecimiento económico fuertemente dependiente del desarrollo inmobiliario que trajo problemas y tensiones, especialmente respecto del desplazamiento de residentes. En Tokyo, la celebración de los Juegos Olímpicos fue un hecho histórico que se diferencia de los otros casos al desarrollarse en un contexto de pandemia mundial. Las transformaciones urbanas, incluidas las del parque olímpico, no representaron grandes cambios en la ciudad. No obstante, las obras realizadas en diversos puntos de la ciudad, especialmente en las islas de la bahía, supusieron un reinicio en el planteamiento de uso y recuperación de la Bahía de Tokyo.

Del análisis de los parques olímpicos, hay que resaltar que de las cuatro ciudades solo Tokyo apostó por la reutilización de las infraestructuras y la rehabilitación de recintos deportivos, mientras que las otras tres ciudades construyeron nuevas instalaciones. En este caso, se confirma la nueva tendencia apuntada por Tuñón Navarro

(2020, p.27) hacia la reutilización de las infraestructuras olímpicas ya existentes de cara a lograr una mayor sostenibilidad.

Infraestructuras de transporte

En Sydney, las mejoras en las infraestructuras de transporte tuvieron un gran impacto no solo en el territorio sino también en la población local, por la mejora de las comunicaciones y la accesibilidad a la ciudad y por la nueva facilidad con la que se puede llegar de los alrededores del parque olímpico al centro de la ciudad. En Londres, la ampliación y mejora de la red de transporte público fue una de las actuaciones más relevantes de los juegos de 2012. Esto supuso un impacto muy positivo en la conectividad y accesibilidad de toda la ciudad.

En Río de Janeiro, las infraestructuras de transporte se transformaron por completo. Con el anuncio de que la ciudad se convertiría en sede comenzaron las obras, con el objetivo de que estas obras dejaran un legado de mejora urbana de la red de transporte interurbano de la cual los habitantes pudieran aprovecharse. En Tokyo, las actuaciones relacionadas con los transportes se basaron principalmente en la mejora y ampliación de las infraestructuras ya existentes. Debido a la localización del parque olímpico en la zona de la bahía, se planteó la idea de desarrollar un poderoso sistema de transporte público que conectara toda la costa, lo cual se logró con un éxito rotundo y mejoró no solo la conectividad, sino también la accesibilidad hacia estas zonas, anteriormente de difícil acceso desde el centro de la ciudad.

Del análisis de las infraestructuras de transporte hay que mencionar que el impacto fue positivo, puesto que en cada uno de los cuatro casos de estudio se llevaron a cabo iniciativas para construir, mejorar o rehabilitar estas infraestructuras, dotando así las ciudades de mayor conectividad y accesibilidad. En los cuatro casos se confirma el legado provechoso que dejan en las ciudades anfitrionas los proyectos ligados a la mejora y construcción de infraestructuras de transporte, de acuerdo con autores como Searle (2012, p.197), Collado Comes (2012, p.112) y Serrano Castello (2021, p.15).

Sector turístico

En Sydney, el turismo representó una oportunidad dinamizadora para la economía de la ciudad. Sin embargo, el aumento del volumen de turistas no fue el esperado y el número de visitantes se mantuvo relativamente estable. La reconversión de muchos hoteles en uso residencial permitió evitar un problema de exceso de oferta. En Londres, al ganar la candidatura de 2012 se puso en marcha una estrategia turística que permitiera aumentar las cifras de turistas y, sobre todo, la calidad de la estancia. Los flujos turísticos durante la época pre olímpica y olímpica no mostraron cambios muy significativos, sería en años posteriores cuando el número de visitantes comenzara a crecer como consecuencia de la estrategia turística que llevaron a cabo las instituciones locales y nacionales.

En Río de Janeiro, el volumen de turistas en general no experimentó grandes diferencias entre el Mundial de Fútbol y los Juegos Olímpicos, sino que se mantuvo bastante equilibrado. En lo que respecta a llegada de turistas internacionales sí es resaltable que la FIFA World Cup atrajo cerca de 1 millón de extranjeros a todo Brasil, mientras que los Juegos Olímpicos atrajeron 410 mil turistas internacionales solo a Río de Janeiro. En Tokyo, el turismo fue uno de los sectores donde las consecuencias de la pandemia se hicieron más notorias. Japón había recibido más de treinta millones de turistas durante 2019 y con la celebración de los juegos se esperaba superar esta cifra, que resultó finalmente anecdótica.

Del análisis del sector turístico, destacamos los casos de Londres y Río de Janeiro, donde la llegada de visitantes con motivo de la celebración de los juegos superó las previsiones. En estos dos casos, se confirma el cumplimiento de las expectativas turísticas estudiados por García Martín y Such Devesa (2010, p.50) y Moraes Zouain et al. (2018, p.126). Sydney, por su parte, no tuvo un aumento de turistas significativo, dando como resultado que no se cumplieran las previsiones esperadas, en sintonía con los planteamientos de Searle (2012, p.198). Por último, los juegos de Tokyo fueron celebrados en un contexto de pandemia mundial, por lo que no hubo visitantes.

Mercado de vivienda

En Sydney, el mercado inmobiliario presentó un aumento considerable de precios desde el periodo pre olímpico, más concretamente en Canada Bay, Leichhardt, Strathfield y Parramatta. Los siguientes años hasta la celebración, los precios continuaron aumentando, pero de forma más ralentizada. En Londres, la gentrificación de la zona este implicó una transformación física, económica y social de la zona. Hasta entonces habían vivido familias de clase trabajadora, pero con la noticia de que Londres albergaría los juegos los precios se dispararon de manera casi inmediata. Además, centenares de casas fueron demolidas y muchas de estas familias fueron expulsadas de sus hogares, especialmente en East Village, Clay Lane y Newham. A ello se sumó la eliminación de puestos de trabajo locales e instalaciones comunitarias.

En Río de Janeiro destaca el impacto social del desplazamiento de los residentes de varias favelas, como en el caso de Vila Autódromo. Los desalojos se justificaron en la urgencia de las intervenciones urbanas acordadas para el proyecto olímpico, de acuerdo con las demandas de los organizadores y las instituciones locales, el sector público e inmobiliario y las grandes constructoras. Sin embargo, estas actuaciones no hicieron más que agravar las desigualdades socioespaciales en la ciudad. En Tokyo, respecto al mercado de vivienda no hay ningún hecho destacable, no se construyó una villa olímpica debido a que se reutilizó la ya existente, pero con algunas mejoras que requerían las medidas impuestas debido a la COVID-19. En cuanto a los precios inmobiliarios, estos aumentaron de forma leve con motivo de la celebración de los juegos.

En el análisis del mercado de vivienda, en las cuatro ciudades se produjo un aumento del precio de la vivienda, destacándose sobre todo en Sydney y Londres. El caso de Río de Janeiro fue uno de los más impactantes a nivel social debido a la expulsión de residentes de las favelas cercanas al parque olímpico. En estos tres casos, se confirman los fenómenos de desplazamiento de población y de encarecimiento del precio de la vivienda estudiados por Plessis (2007, p.54) para los Juegos Olímpicos. En Tokyo, no se dio este significativo aumento de precios, solo un 2,1%, debido a que se celebraron a “puerta cerrada” como consecuencia de la COVID-19.

Conclusiones

Albergar Juegos Olímpicos trae consigo intervenciones a gran escala realizadas en cortos periodos de tiempo, caracterizadas por los cambios urbanos ocasionados. Es por ello por lo que, como se ha mostrado en las cuatro ciudades analizadas, y destacando especialmente los casos de Sydney, Londres y Río de Janeiro, las ciudades anfitrionas deciden ubicar el parque olímpico en antiguas zonas industriales en desuso, con el fin de revitalizar estas áreas. Sin embargo, en la mayoría de los casos, una vez finalizados los juegos, estas zonas vuelven a caer en desuso total o parcialmente.

Las numerosas reformas urbanas realizadas en las ciudades anfitrionas son la principal ventaja derivada de la celebración de estos mega eventos. Se llevan a cabo iniciativas que traen consigo resultados beneficiosos no solo para la ciudad, sino también para su región circundante. Entre las más destacadas se encuentran las infraestructuras de transporte, lo cual supone un impacto muy positivo al mejorar la conectividad y accesibilidad de la ciudad y favorecer la movilidad de los residentes.

No obstante, también existen factores negativos, entre los que destacamos el impacto que tiene la celebración de los Juegos Olímpicos en el precio de vivienda. En la investigación hemos podido observar la variabilidad que tiene este sector en cada una de las cuatro ciudades analizadas. Otro aspecto que es significativamente llamativo es el desalojo y expulsión de residentes en tres de las ciudades: Londres, Río de Janeiro y Tokyo, las cuales en muchos casos se realizaron de forma violenta y suponiendo una violación de los derechos de las personas que allí residían.

El turismo es probablemente uno de los legados más anticipados de los juegos. Sin embargo, cuando una ciudad es elegida sede olímpica las previsiones turísticas no siempre se cumplen, como hemos mostrado en los casos de Sydney y Tokyo. Además de la atracción de visitantes, un aspecto a resaltar de los juegos modernos es que las ciudades candidatas se valen de ellos como herramienta de marketing urbano para atraer inversiones internacionales y mejorar su imagen y reputación, todo ello con el fin de posicionar la ciudad en la escala global.

Agradecimientos

Esta investigación se enmarca en el proyecto "Writing Urban Places. New Narratives of the European City (Writingplace)" (CA18126, Comisión Europea).

Referencias

ALEGRE, Natalia. Tokio 2020+ 1: los Juegos Olímpicos en estado de emergencia. *Bordes*, n.21, p. 195-202, sep. 2001. <https://publicaciones.unpaz.edu.ar/OJS/index.php/bordes/article/view/1011>

BAYER, Mats Felipe Lucia Bayer. Conflictos en torno al espacio urbano y dinámicas de apropiación en el Río de Janeiro Olímpico. El caso de Vila Autódromo. En: CONGRESO INTERNACIONAL CONTESTED CITIES, Madrid, 4-7 jul. 2016. <http://contested-cities.net/working-papers/2016/conflictos-en-torno-al-espacio-urbano-y-dinamicas-de-apropiacion-en-el-rio-de-janeiro-olimpico-el-caso-de-vila-autodromo/>

BARRERA-FERNÁNDEZ, Daniel; HERNÁNDEZ-ESCAMPA, Marco. Mobility in urban events: walkability and accessibility in the Guelaguetza. *Annals of Leisure Research*, v. 25, n. 2, p. 247-272, abr. 2022. <https://doi.org/10.1080/011745398.2020.1800497>

BARRERA FERNÁNDEZ, Daniel; HERNÁNDEZ ESCAMPA, Marco; MORALES BASALDÚ, Alejandro; HERNÁNDEZ GÓMEZ, Martha Aranza. Eventos culturales en ciudades históricas. Impacto urbano, percepción de los visitantes e imagen de la ciudad. *Patrimonio: Economía Cultural y Educación para la Paz (MEC-EDUPAZ)*, v. 1, n. 15, p. 64-99, sep-mar. 2019. <http://dx.doi.org/10.22201/fpsi.20074778e.8.1.15>

BLUNDEN, H. The Olympic Games and Housing. En: LENSKYJ, Helen Jefferson; WAGG, Stephen (Ed.). *The Palgrave Handbook of Olympic Studies*. Londres: Palgrave Macmillan, 2012, p. 520-532. https://doi.org/10.1057/9780230367463_33

BOENTE MUÑOZ, Álvaro María. El impacto económico, político y social del proyecto olímpico moderno. 73 hojas. Trabajo Fin de Grado

en Administración y Dirección de Empresas y Grado en Relaciones Internacionales - Universidad Pontificia de Comillas, 2020. <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/41155>

CASTRO COMA, Mauro. Del sueño olímpico al proyecto Porto Maravilha: el 'eventismo' como catalizador de la regeneración a través de grandes proyectos. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 3, n.2, p. 211-227, jul.-dic. 2011. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193121369006>

COLLADO COMES, Juan José. Impacto socio-económico de los grandes eventos. El caso de Brasil. 145 hojas. Tesis de Especialidad en Economía - Universidad Politécnica de Cataluña, may. 2012. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099.1/15738>

CORCILLO, Piero; WATT, Paul. Social mixing or mixophobia in regenerating East London? 'Affordable housing', gentrification, stigmatisation and the post-Olympics East Village. *People, Place and Policy*, v. 16, n.3, p. 236-254, nov. 2022. <https://doi.org/10.3351/ppp.2022.8325576466>

DE LUNA FREIRE, Leticia. Desalojos de favelas en Río de Janeiro, Brasil: antiguo problema, nuevas justificativas. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, v. 26, n.1, p. 168-183, ene. 2022. <https://doi.org/10.1344/sn2022.26.35144>

GARCÍA MARTÍN, Juan Manuel; SUCH DEVESA, María Jesús. Influencia de los mega-eventos en la oferta alojativa de un destino: Los Juegos Olímpicos. *Revista de Análisis Turístico*, n.10, p. 45-55, 2010.

HSIEH, Yun-Che, LIN, Kuo-Wei; WU, Xiao-Qing. A study on the benefits of sports tourism on city marketing. *European Journal of Management and Marketing Studies*, v. 6, n.2, p. 39-48, 2021. <http://dx.doi.org/10.46827/ejmms.v6i2.999>

MORAES ZOUAIN, Deborah, BASTOS LOHMANN, Paola, VIRKKI, Kaarina; FERREIRA BEZERRA, Marcio. Juegos Olímpicos Rio 2016 y Copa del Mundo 2014: un análisis comparativo de la demanda turística doméstica e internacional. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, v. 27, n.1,

p. 121-139, ene. 2018.http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322018000100007&lng=es&nrm=iso&tlng=es

MÜLLER, Martin; GAFFNEY, Christopher. Comparing the urban impacts of the FIFA World Cup and Olympic Games from 2010 to 2016. *Journal of Sport and Social Issues*, v. 42, n.4, p. 247-269, may. 2018.<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0193723518771830>

PASQUALIN, Vera da Cunha, KOLOTOUCHKINA, Olga; GARCÍA-GUARDIA, María Luisa. La cultura y los eventos deportivos como parte esencial de la estrategia de diplomacia pública: Madrid, Río de Janeiro y Doha. *Diálogo com a Economia Criativa*, v. 6, n.17, p. 59-76., may.-ago., 2021. <https://doi.org/10.22398/2525-2828.61759-76>

PÉREZ SENDEROS, Rodrigo; MATEOS MANZANEQUE, Sonia. Los planes de acción para la movilidad de grandes eventos deportivos. *R-Evolucionando el transporte*, v. 26, n.1, p. 1663-1671, 2021.

PLESSIS, Jean du. Las dimensiones olímpicas del desplazamiento inducido por el deporte. *Revista Migraciones Forzadas*, n.28, p. 54-55, oct. 2007.<https://doi.org/10.36443/10259/6945>

PREUSS, Holger; PLAMBECK, Anke. Utilization of Olympic Stadiums: a conceptual stadium legacy framework. *International Journal of Sports Marketing and Sponsorship*, v. 22, n.1, p. 10-31, mar. 2021.<http://dx.doi.org/10.1108/IJSMS-06-2020-0110>

SCHILLER, Kay. *Landscape, Architecture, and Democracy: Planning, Appropriating, and Experiencing the Munich Olympic Park and Village*. Cambridge: Harvard University Press, 2022.

SEARLE, Glen. The long-term urban impacts of the Sydney Olympic Games. *Australian Planner*, v. 49, n.3, p. 195-202, sep. 2012.<https://doi.org/10.1080/07293682.2012.706960>

SERRANO CASTELLO, Esteban. Los Mega Eventos como herramienta actual de transformación urbana. El caso de Tokio 2020. 100 hojas. Trabajo Fin de Grado en Fundamentos de la Arquitectura – Universidad Politécnica de Valencia, 26 jul. 2021. <http://hdl.handle.net/10251/170178>

SUZUKI, Naofumi; OGAWA, Tetsuo; INABA, Nanako. The right to adequate housing: Evictions of the homeless and the elderly caused by the 2020 Summer Olympics in Tokyo. *Leisure Studies*, v. 37, n.1, p. 89-96, 2018. <https://doi.org/10.1080/02614367.2017.1355408>

TUÑÓN NAVARRO, Jorge. Tokio 2020 en 2021?. Tesis Doctoral en Comunicación, Unión Europea y Relaciones Internacionales - Universidad Carlos III.

URBAN INITIATIVES. *Stratford Metropolitan Master-plan Supporting Document: Evidence Base*. Executive Summary. Londres: Borough of Newham, 2011.

WATT, Paul. 'It's not for us' Regeneration, the 2012 Olympics and the gentrification of East London. *City*, v. 17, n.1, p. 99-118, feb. 2013. <https://doi.org/10.1080/13604813.2012.754190>

YAMAWAKI, Yumi; DUARTE, Fabio. Olympics and urban legacy in Sydney: Urban transformations and real estate a decade after the games. *Journal of Urban Design*, v. 19, n.4, p. 511-540, jun. 2014. <https://doi.org/10.1080/13574809.2014.923745>

ZIMBALIST, Andrew. ¿Merece la pena?. *Finanzas y Desarrollo*, n.47, p. 8-11, 2010.

Nuria Palomino Valdés

Graduada en Geografía y Gestión del Territorio en la Universidad de Sevilla. Actualmente cursando el Máster en Gestión del Territorio, Instrumentos y Técnicas de Intervención en la Universidad de Sevilla, con especialización en los módulos temáticos de Tratamiento y Análisis de Datos y Evaluación Ambiental de Planeamiento Urbanístico.

Sevilla – España. Código postal 41004

Correo electrónico: nuriapv1031@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-7190-7630>

Daniel Barrera-Fernández

Arquitecto por la Universidad de Sevilla. Doctor por la Universidad de Málaga. Actualmente es profesor en la Universidad de Sevilla, anteriormente lo fue en la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca y Universidad de Guanajuato. Sus campos de trabajo son el urbanismo, turismo, patrimonio y movilidad sostenible.

Sevilla – España. Código postal 41004

Correo electrónico: dbarrera@us.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2670-5370>

David Sánchez Benítez

Licenciado en Biología y Geografía por la Universidad de Sevilla. Actualmente es profesor en la Universidad de Sevilla.

Sevilla – España. Código postal 41004

Correo electrónico: dsanchez5@us.es

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9581-2981>

Recebido para publicação em setembro de 2023.

Aprovado para publicação em janeiro de 2024.