SYDNEY Y LOS JUEGOS OLÍMPICOS DEL NUEVO MILENIO

Juan José Pons Izquierdo

Departamento de Geografía. Universidad de Navarra

Universidad de Almería
2002

SYDNEY Y LOS JUEGOS OLÍMPICOS DEL NUEVO MILENIO

Juan José Pons Izquierdo
Departamento de Geografía. Universidad de Navarra

LOS JUEGOS OLIMPICOS: UN RETO Y UNA OPORTUNIDAD

La celebración de grandes eventos deportivos o culturales se ha convertido en uno de los principales factores desencadenantes de cambios urbanos en nuestro tiempo. De entre todos los posibles acontecimientos de este tipo, los Juegos Olímpicos de verano destacan por tratarse del evento de mayor seguimiento y repercusión mundial.

La organización de unos Juegos Olímpicos se convierte en una excelente oportunidad para llevar a cabo transformaciones urbanas que van mucho más allá de la construcción de importantes infraestructuras deportivas. De hecho, el mayor beneficio que las ciudades pueden obtener de la celebración de un evento de este tipo, no proviene de esa dirección, sino más bien de la oportunidad de renovar o construir nuevas infraestructuras de transporte, espacios urbanos o áreas comerciales y de servicios. Las transformaciones pueden afectar a aspectos tales como la calidad ambiental, la conservación del patrimonio e incluso el impacto sobre el mercado inmobiliario; se pueden ceñir a áreas muy concretas o afectar al conjunto de la ciudad y del territorio circundante.

Esta gran variedad de posibles cambios urbanos hace en muchos casos difícil reconocer cuáles han sido las transformaciones, dónde y cómo se han producido, y hasta qué punto han sido debidas efectivamente a la organización del evento o al propio devenir histórico de la ciudad.

Por otro lado, cada vez cobra mayor importancia el simple hecho de poder centrar la atención de millones de personas de todo el mundo, durante un período de tiempo prolongado (preparativos y celebración de los Juegos), en una determinada ciudad. Las ciudades ven esta circunstancia como una excelente oportunidad de promoción, un escaparate abierto al mundo en el que mostrar las excelencias de una ciudad, su patrimonio, la capacidad de organizar grandes eventos y guiar exitosamente a cientos de miles de personas, etc.

En cualquiera de los dos sentidos que hemos citado –como transformación urbana o como promoción de su imagen–, podemos señalar que la organización de un evento de repercusión mundial como los

Juegos Olímpicos, constituye una importante oportunidad para las ciudades. Y parece evidente que así lo perciben sus responsables, ya que desde la organización de los Juegos de Los Ángeles o Seúl (una y dos candidaturas respectivamente), hasta los actuales (ocho ciudades candidatas en el caso de Sydney), el interés por constituirse en sede olímpica parece haberse disparado (Botella, 1996).

A pesar de ello, también conviene recordar que además de una oportunidad, la organización de unos Juegos Olímpicos constituye un singular reto que, de no ser superado con éxito, puede dañar de forma importante la imagen de la urbe.

LOS JUEGOS OLÍMPICOS DEL NUEVO MILENIO

Con esta perspectiva, la ciudad de Sydney ha afrontado la organización de los Juegos Olímpicos del año 2000 con una indudable intención de regeneración de algunos espacios y de mejora de sus infraestructuras y –por encima de todo– como una forma de lanzar internacionalmente la imagen de Sydney como metrópoli moderna y cosmopolita.

Para abordar el estudio de los principales cambios acaecidos, resulta indispensable sistematizar de alguna manera las distintas transformaciones llevadas a cabo de cara a la celebración de los Juegos. Por un lado se deben definir qué tipo de cambios se consideran relevantes para el futuro de la ciudad y cuáles no lo son; y por otro, cómo se pueden ordenar éstos para que sean fácilmente comprensibles. Además, en un estudio de la obligatoria brevedad del presente, se deben seleccionar necesariamente los aspectos más relevantes, para poder centrar la atención en ellos.

Respecto a la primera cuestión, nos interesa conocer fundamentalmente aquellos cambios que permanecerán en la ciudad como herencia de la era olímpica. Por tanto, evitaremos referirnos a los de carácter coyuntural, que las autoridades de Sydney han puesto en marcha durante la celebración de los Juegos y en los días previos. En cuanto al orden en la exposición, resulta un tanto complicado, ya que las cuestiones que vamos a abordar son de muy distinta naturaleza, y por tanto difícilmente sistematizables.

Empezaremos por la transformación más evidente de la ciudad de cara a los Juegos: la regeneración del área industrial de Homebush Bay para convertirla en el Parque Olímpico, principal sede de los Juegos. A continuación expondremos las transformaciones en el sistema de transporte, y por último abordaremos brevemente la apuesta por el impulso internacional de Sydney a través de la *venta* de su imagen.

HOMEBUSH BAY

Uno de los elementos más destacados de la candidatura olímpica de Sydney fue la apuesta por un modelo compacto de desarrollo de los Juegos, tratando de reducir el número de sedes y concentrando todo lo posible las instalaciones deportivas (Sidney Olympics Bid Ltd., 1992). Fruto de su éxito, la mayor parte de las competiciones deportivas se llevarán a cabo en el Área Metropolitana de Sydney, principalmente en el Parque Olímpico situado en Homebush Bay.

Esta zona ocupa una extensión de unas 760 Ha. y está situada a orillas del río Parramata y de otros cursos fluviales de menor entidad, aproximadamente a unos 18 kilómetros del CBD de Sydney.

FIGURA 1: Localización de las sedes olímpicas en el marco del Área Metropolitana de Sydney. Elaboración propia.

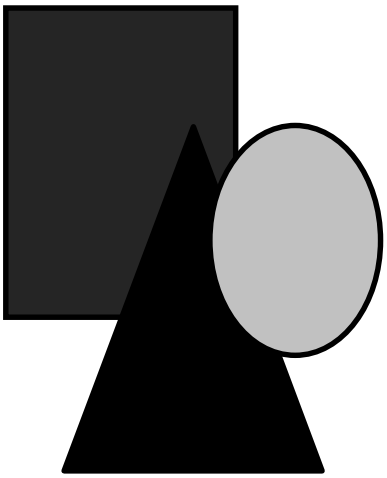
Las áreas de Homebush Bay y Newington (emplazamiento de la Villa Olímpica) han venido siendo utilizados desde los primeros tiempos de la colonización europea (1807). En primer lugar fueron zonas de explotación agroganadera, y posteriormente tuvieron una gran diversidad de usos: arsenal de la marina, matadero, fábricas de ladrillo, industrias químicas, vertedero de basura, etc. (Olympic Co-ordination Authority, 1999). El desarrollo de estas actividades fue degradando progresivamente el paisaje originario de manglares y vegetación lacustre propio de la zona. Esta acción destructiva se combinó además, con la desecación de terrenos a costa del río Parramata y de los humedales de la península de Homebush Bay.

Desde comienzos de la década de los setenta las autoridades gubernamentales tomaron conciencia de la necesidad de recuperación de la zona, que se encuentra situada en una situación privilegiada, prácticamente en el centro geográfico del Área Metropolitana. A partir de ese momento, y hasta la aprobación definitiva del Homebush Bay Masterplan (1996), transcurren casi veinticinco años, en los que se suceden un total de ocho planes distintos para la zona (Olympic Co-ordination Authority, 1995). En todos ellos se apuesta por la regeneración mediante la creación de un complejo de instalaciones deportivas de carácter internacional.

En 1988 –cinco años antes de que Sydney sea designada ciudad olímpica– cesan las últimas actividades industriales en la zona y con motivo del segundo centenario de la ciudad, se inaugura el denominado Bicentennial Park. La renovación del Homebush Bay ha comenzado.

A partir del Plan que se elabora ese mismo año, la zona pasa a ser el lugar elegido como principal emplazamiento de las instalaciones deportivas, dentro de las candidaturas de Sydney para los Juegos Olímpicos de 1996 y de 2000. Con el éxito de esta última, comienza el proceso de construcción de una buena parte de las infraestructuras necesarias para poner a punto el Homebush Bay, incluyendo las instalaciones deportivas, las infraestructuras de transporte, la Villa Olímpica y un gran espacio natural denominado Millennium Park, que ocupará, en el momento de su finalización (previsiblemente en el año 2010), casi un 60% del espacio total.

FIGURA 2: Esquema del Parque Olímpico en Homebush Bay . Fuente: OCA.



El diseño del Parque Olímpico ha permitido recuperar una importante zona situada en el centro de la aglomeración urbana y crear un nuevo espacio ciudadano con indudable vocación terciaria y de ocio. *El nuevo corazón de Sydney* es el lema con el que las autoridades locales desean identificar esta zona. No obstante, habrá que esperar para ver qué papel cumplen las nuevas instalaciones y zonas residenciales de Homebush Bay dentro de su entorno urbano.

CAMBIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES

El capítulo dedicado a los transportes es uno de los principales aspectos contemplados por los organizadores de los Juegos Olímpicos de Sydney. La experiencia de los problemas surgidos en la anterior cita olímpica de Atlanta'96 puso alerta a los responsables de la organización respecto al peligro que

supone para el éxito de los Juegos el hecho de no contar con un adecuado sistema de transporte colectivo.

Precisamente por esta necesidad de adecuar el sistema de transporte a unas necesidades muy superiores a las habituales, las inversiones en este campo son, en muchos casos, más cuantiosas que las dedicadas a las propias infraestructuras deportivas, y –con seguridad– más decisivas para el futuro de la ciudad.

La ciudad de Sydney elaboró en 1993 una estrategia –concorde con el planeamiento general del área metropolitana– para el desarrollo de su sistema de transporte (Department of Planning, 1993). A partir de ese documento básico, la elección de Sydney como sede de los Juegos Olímpicos ha propiciado en algunos casos ligeros retoques dentro de las actuaciones previstas, y en otros simplemente un adelanto de la fecha de ejecución prevista.

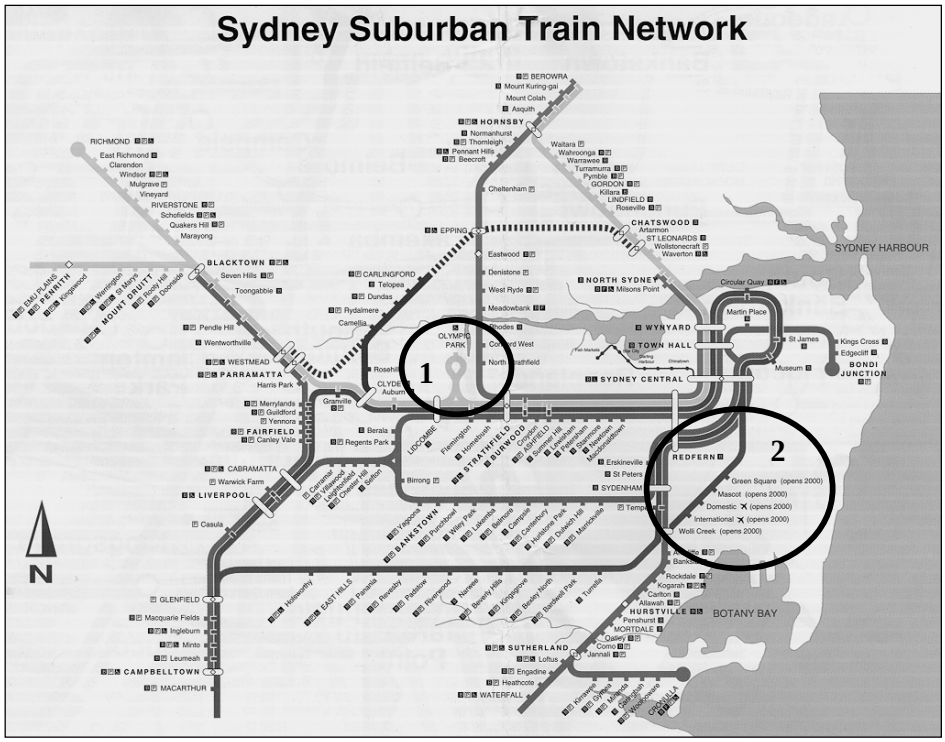
Las principales actuaciones en materia de transportes se han centrado en torno a dos áreas bien diferenciadas: por un lado los accesos a la zona de Homebush Bay y por otro el aeropuerto y su conexión con el CBD de Sydney.

En el Parque Olímpico se ha construido una estación de ferrocarril, con un nuevo trazado de algo más de 5 Km. de longitud en forma de bucle y soterrado en su parte central, para evitar una excesiva presencia de los trenes en la cercanía de las zonas frecuentadas por el público. Este medio de transporte se prevé que sea el más utilizado para el acceso a Homebush Bay, con una capacidad máxima de 50.000 viajeros por hora. Además, se ha construido también un muelle de acceso para dar servicio a la zona por medio de ferrys. Ambas infraestructuras quedarán integradas, después de la celebración de los Juegos, dentro del sistema de transporte urbano de la ciudad.

Pese al indispensable papel que estos nuevos elementos jugarán durante el desarrollo de las competiciones deportivas, su relevancia para el futuro de Sydney no es comparable con los cambios llevados a cabo en torno al aeropuerto y a sus accesos. Es precisamente en este punto donde las inversiones han sido más cuantiosas y, por tratarse de proyectos largamente estudiados, donde los beneficios serán más evidentes para residentes y turistas.

Junto a la profunda remodelación de las terminales del aeropuerto, se ha procedido a construir una doble conexión con el centro de la ciudad, que permite reducir a unos 10 minutos el tiempo de viaje entre estos dos lugares. Por un lado, la conexión del aeropuerto con el sistema de transporte ferroviario urbano, mediante la creación una nueva línea denominada “Airport Rail Link”; por otra, la construcción de una vía rápida subterránea (“Eastern Distributor”), que recorre zonas densamente construidas y permite evitar casi veinte cruces de calles y avenidas con semáforos (Freestone, 2000). El coste por separado de cualquiera de estas dos obras es superior al coste de construcción del estadio olímpico, lo que ofrece una idea clara de su magnitud e importancia para la ciudad.

FIGURA 3: Esquema del transporte urbano ferroviario, con indicación de los principales cambios: 1. Homebush Station 2. Airport Rail Link. Fuente: City Rail.



La única línea de tranvías de la ciudad ha sido también ampliada coincidiendo con los Juegos Olímpicos. Cuatro nuevas estaciones y un total de 3,1 Km. han permitido enlazar el trazado existente con el *inner western*. Está previsto que en los próximos años se lleve a cabo una nueva ampliación de 2,5 Km. como continuación de las obras recientemente inauguradas.

Por último, pero no por ello menos importante para la ciudad, se ha procedido a modernizar ciertos aspectos del sistema de transporte urbano. Estos cambios han afectado sobre todo a las estaciones de tren de mayor tránsito, mejorando su aspecto, haciéndolas más accesibles y sobre todo implementando un nuevo sistema de información electrónica a los viajeros que sustituye a los viejos paneles manuales utilizados hasta ahora. Además, se ha procedido a renovar las instalaciones de Circular Quay, el principal punto de partida del importante sistema de transporte fluvial de la Bahía de Sydney.

El conjunto de todas estas transformaciones en los diferentes medios de transporte de Sydney ha sido posiblemente la mayor operación acometida en la ciudad de cara a la realización de los Juegos Olímpicos.

"MARKETING SYDNEY"

Parece evidente que la repercusión de los Juegos Olímpicos sobrepasa con mucho el ámbito local, para convertirse en un acontecimiento de entidad mundial. De hecho, sólo una parte muy pequeña de las personas interesadas en el desarrollo de las competiciones deportivas viaja a la ciudad organizadora y participa directamente como espectador de las mismas. La gran mayoría del público sigue el desarrollo de los Juegos a través de los distintos medios de comunicación, lo que permite ampliar extraordinariamente su repercusión.

A partir de esta premisa, se comprende que la ciudad organizadora de un evento de este tipo trate de aprovechar toda la expectación creada en torno a la cita olímpica para ofrecer al mundo la mejor imagen de sí misma.

En el caso de Sydney, se ha puesto especial hincapié en presentar la ciudad como un atractivo lugar para visitar y para invertir, destacando los aspectos más positivos de su entorno urbano y ambiental (Freestone, 2000).

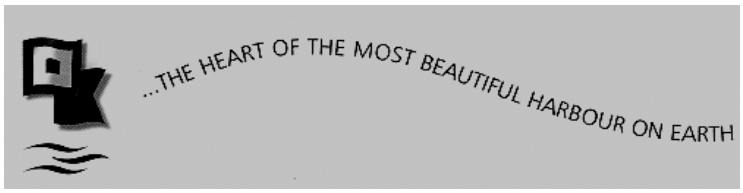
Para ello, se han invertido importantes esfuerzos en diferentes campañas de imagen de la ciudad y de los Juegos Olímpicos, por medio de la impresión de folletos, difusión de videos, campañas de radio y televisión, páginas web, etc. En este impulso a la imagen de la ciudad (e indirectamente de todo el país) han colaborado de una manera muy estrecha las autoridades públicas y el sector privado. En la figura 4 se enumeran algunos de los principales rasgos urbanos de Sydney destacados en las campañas.

FIGURA 4: Atractivos turísticos de Sydney. Fuente: Adaptación propia a partir de Freestone (2000).

Entorno Construido	Entorno Natural	Entorno Social
Sedes olímpicas	Bahía de Sydney	*Cultura indígena*
Homebush Bay	Harbour Cruises	Djamu Gallery
Entorno urbano	Playas	Diversidad cultural
Harbour Bridge - Rascacielos	Bondi Beach	Restaurantes
Arquitectura	Fauna	Herencia colonial
Opera House	Koala Park	The Rocks
Ocio	Parques Nacionales	Ambiente homosexual
Darling Harbour	Blue Mountains	Oxford Street
Compras	Parques Públicos	Recursos educativos
Paddy's Market	Royal Botanic Gardens	Australian Museum

Este esfuerzo no ha estado únicamente dedicado al público en general, sino que se ha centrado también en sectores de población con intereses más específicos. Un ejemplo de este tipo de campañas es la denominada "Positioning Sydney", dirigida a empresarios y que trata de destacar las ventajas competitivas de la ciudad sobre los países asiáticos y otras ciudades australianas para la instalación de empresas.

FIGURA 5: Ejemplo una de las campañas de imagen sobre Sydney (izda.) y logotipo de los "Green Games" (dcha.).



Por otro lado el marketing específicamente olímpico ha tratado de presentar los Juegos de Sydney bajo dos lemas fundamentales: "The Games of the New Millennium" y "The Green Games". Este último tiene especial relevancia, ya que desde el primer momento de presentación de la candidatura se ha tratado de cuidar con especial esmero todas las repercusiones ambientales, presentando a Sydney como una ciudad ecológica.

El resultado del impulso olímpico –en términos de imagen– para la ciudad de Sydney es todavía imposible de evaluar con exactitud aunque, en cualquier caso, si el desarrollo de los Juegos se ve acompañado por el éxito, sin duda se hará realidad otro de los lemas que más se han podido escuchar en anuncios televisivos y radiofónicos: "The winner is... Sydney".

UNA VISIÓN MÁS CRITICA

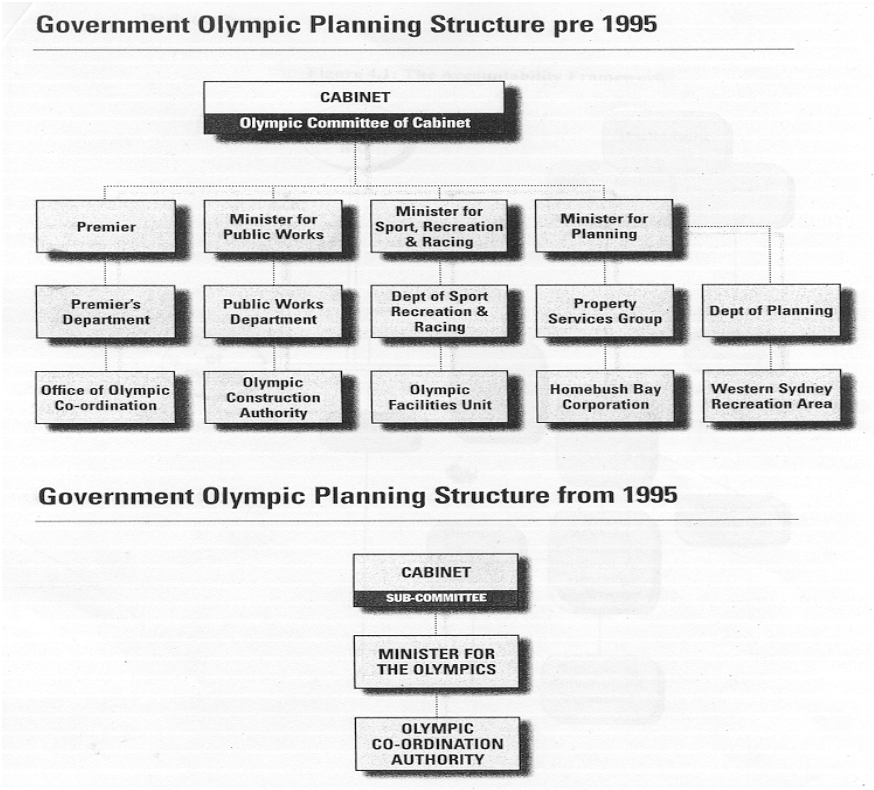
Hasta aquí hemos expuesto algunos de los cambios más destacados de la ciudad de Sydney, con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos del año 2000. Sin embargo, no sería adecuado terminar este estudio sin dar entrada a otras consideraciones un tanto más críticas acerca de los transformaciones que se han llevado cabo y de las que han quedado pendientes. Sirva este apartado –a modo de conclusión– para recapitular lo expuesto hasta ahora y destacar otras cuestiones que a nuestro entender pudieron ser mejoradas.

La organización de los Juegos Olímpicos ha servido para que Sydney cuente desde este momento con un complejo de instalaciones deportivas de categoría internacional. Además, en su conjunto la actuación en el área de Homebush Bay ha permitido recuperar una zona muy castigada desde el punto de vista ambiental. No obstante, toda esta gran operación de transformación urbana no ha contado con un adecuado tratamiento para su integración en el contexto de la ciudad.

Por una parte, en la elección de Homebush Bay como localización principal de los Juegos ha primado el criterio de oportunidad local, sin tenerse en cuenta la repercusión de ese emplazamiento en el conjunto del área metropolitana. De esta manera el Parque Olímpico queda situado en las inmediaciones de una de las vías de alta capacidad más congestionadas de toda la ciudad, sin que se hayan llevado a cabo mejoras en esas infraestructuras.

Desde otro punto de vista, la zona de instalaciones deportivas y los terrenos ocupados por la Villa Olímpica difícilmente podrán articularse de una manera adecuada con su entorno circundante, ya que se encuentran separados por espacios industriales y por grandes parques, autopistas, vías de tren y el

FIGURA 6: Cambio en el modelo organizativo de los Juegos Olímpicos de Sydney. Fuente: OCA.



propio río Parramata. De esta manera, las nuevas áreas construidas con motivo de los Juegos Olímpicos quedarán –si no se actúa para remediarlo– aisladas de su entorno inmediato, a modo de un cuerpo extraño en el tejido industrial de la zona.

A la vista de todo ello, podemos afirmar que ha faltado una visión de conjunto de las actuaciones y una reflexión sobre el futuro de esas nuevas áreas residenciales e infraestructuras deportivas dentro del contexto urbano en el que deben insertarse.

Con respecto a la construcción de infraestructuras de transporte, el avance ha sido muy importante, pero por debajo de las necesidades reales de una ciudad como Sydney, que aspira a convertirse en una referencia urbana mundial. El sistema de transporte en su conjunto sigue siendo confuso: no hay que olvidar que la ciudad cuenta con cinco redes de transporte diferentes (trenes, autobuses, tranvías, monorraíl y ferrys); la mayor parte son de titularidad pública, otras privadas; con diferentes tipos de tarifas y pases incompatibles entre sí, etc.

Podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que la ciudad ha perdido una buena oportunidad de llevar a cabo cambios urbanos de mayor calado. Los proyectos acometidos no han servido para solucionar, –ni siquiera para tratar de atajar– los problemas más importantes que tiene planteados la

urbe. Apenas ha existido un debate previo sobre las actuaciones y se ha pecado de una cierta improvisación.

La complicación administrativa en la primera etapa de organización de los Juegos ha podido ser la responsable de la pérdida de un tiempo precioso (dos o tres años) indispensables a la hora de planificar mejor las actuaciones que se han llevado a cabo. En la figura 6 se aprecia con claridad la diferencia entre el modelo organizativo vigente hasta 1995, que se mostró claramente ineficaz, y el cambio que se produjo a partir de esa fecha hacia un modelo mucho más simplificado.

Por último, cabe destacar que el esfuerzo mejor conseguido se ha llevado a cabo en el campo de la proyección internacional de la ciudad de Sydney. En este sentido los Juegos Olímpicos pueden ser más beneficiosos para la ciudad que cualquiera de las grandes infraestructuras que se han construido. Algunas de las imágenes *vendidas* a todo el mundo como la de los "Green Games" podrían ser más que discutibles, pero en cualquier caso parecen haber servido a su propósito de impulsar internacionalmente a Sydney.

REFERENCIAS

BOTELLA PAHISSA, M. (1996): "The keys to success of the Barcelona Games", en Moragas, M. y Botella M. [Ed.], *The keys to success,* Universitat Autònoma de Barcelona.

Department of Planning (1993): Integrated Transport Strategy for Greater Sydney: a first release for public discussion, New South Wales Department of Planning, Sydney.

FREESTONE, R. [Ed.] (2000): *Sydney 2000 and the Olympics*, UNSW Planning Studies nº 5.

KIRKHAM, S. J. (1994): *2000 Olympics, Sydney : an urban design forum, bread or circuses?*, University of New South Wales, Sidney (Tesis Doctoral).

Olympic Co-ordination Authority (1995): *Homebush Bay Masterplan Report*, OCA, Sydney.

Olympic Co-ordination Authority (1999): *History of Homebush Bay*, OCA, Sydney.

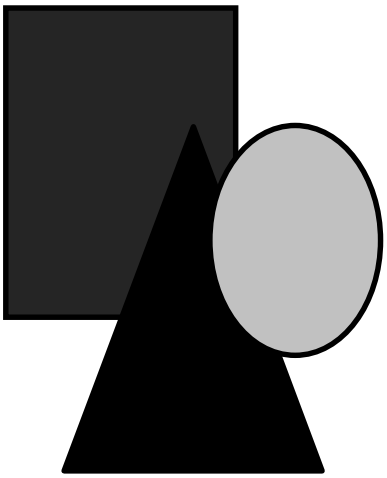
SALE, C. (2000): "A geographical study of Sydney, the 2000 Olympics City" en *Interaction*, v.28, no.1, pp. 28-40

Sydney Olympics Bid Ltd. (1992): Fact Sheets: A presentation of the bid by the city of Sydney to host the Games of the XVII Olimpiad in the year 2000, Sydney.

WAITT, G. (1986): "Lessons from the 'Green' Games, Sydney 2000" en South Australian Geographer, v.15, no.1, Apr 2000, pp.31-41.

A partir del Plan que se elabora ese mismo año, la zona pasa a ser el lugar elegido como principal emplazamiento de las instalaciones deportivas, dentro de las candidaturas de Sydney para los Juegos Olímpicos de 1996 y de 2000. Con el éxito de esta última, comienza el proceso de construcción de una buena parte de las infraestructuras necesarias para poner a punto el Homebush Bay, incluyendo las instalaciones deportivas, las infraestructuras de transporte, la Villa Olímpica y un gran espacio natural denominado Millennium Park, que ocupará, en el momento de su finalización (previsiblemente en el año 2010), casi un 60% del espacio total.

FIGURA 2: Esquema del Parque Olímpico en Homebush Bay . Fuente: OCA.



El diseño del Parque Olímpico ha permitido recuperar una importante zona situada en el centro de la aglomeración urbana y crear un nuevo espacio ciudadano con indudable vocación terciaria y de ocio. *El nuevo corazón de Sydney* es el lema con el que las autoridades locales desean identificar esta zona. No obstante, habrá que esperar para ver qué papel cumplen las nuevas instalaciones y zonas residenciales de Homebush Bay dentro de su entorno urbano.

CAMBIOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTES

El capítulo dedicado a los transportes es uno de los principales aspectos contemplados por los organizadores de los Juegos Olímpicos de Sydney. La experiencia de los problemas surgidos en la anterior cita olímpica de Atlanta'96 puso alerta a los responsables de la organización respecto al peligro que

supone para el éxito de los Juegos el hecho de no contar con un adecuado sistema de transporte colectivo.

Precisamente por esta necesidad de adecuar el sistema de transporte a unas necesidades muy superiores a las habituales, las inversiones en este campo son, en muchos casos, más cuantiosas que las dedicadas a las propias infraestructuras deportivas, y –con seguridad– más decisivas para el futuro de la ciudad.

La ciudad de Sydney elaboró en 1993 una estrategia –concorde con el planeamiento general del área metropolitana– para el desarrollo de su sistema de transporte (Department of Planning, 1993). A partir de ese documento básico, la elección de Sydney como sede de los Juegos Olímpicos ha propiciado en algunos casos ligeros retoques dentro de las actuaciones previstas, y en otros simplemente un adelanto de la fecha de ejecución prevista.

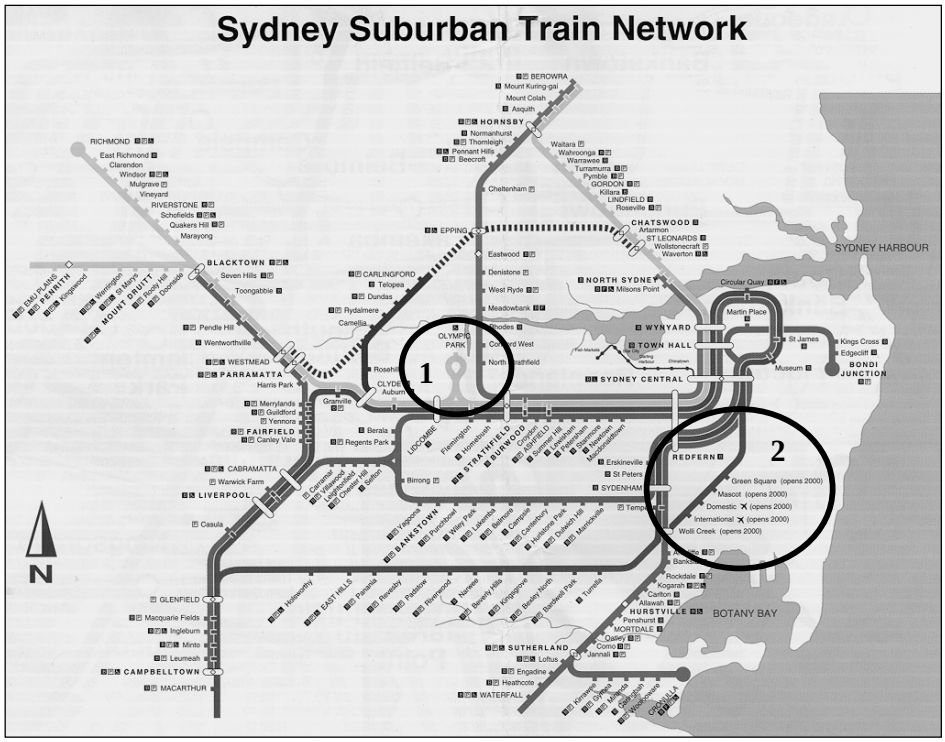
Las principales actuaciones en materia de transportes se han centrado en torno a dos áreas bien diferenciadas: por un lado los accesos a la zona de Homebush Bay y por otro el aeropuerto y su conexión con el CBD de Sydney.

En el Parque Olímpico se ha construido una estación de ferrocarril, con un nuevo trazado de algo más de 5 Km. de longitud en forma de bucle y soterrado en su parte central, para evitar una excesiva presencia de los trenes en la cercanía de las zonas frecuentadas por el público. Este medio de transporte se prevé que sea el más utilizado para el acceso a Homebush Bay, con una capacidad máxima de 50.000 viajeros por hora. Además, se ha construido también un muelle de acceso para dar servicio a la zona por medio de ferrys. Ambas infraestructuras quedarán integradas, después de la celebración de los Juegos, dentro del sistema de transporte urbano de la ciudad.

Pese al indispensable papel que estos nuevos elementos jugarán durante el desarrollo de las competiciones deportivas, su relevancia para el futuro de Sydney no es comparable con los cambios llevados a cabo en torno al aeropuerto y a sus accesos. Es precisamente en este punto donde las inversiones han sido más cuantiosas y, por tratarse de proyectos largamente estudiados, donde los beneficios serán más evidentes para residentes y turistas.

Junto a la profunda remodelación de las terminales del aeropuerto, se ha procedido a construir una doble conexión con el centro de la ciudad, que permite reducir a unos 10 minutos el tiempo de viaje entre estos dos lugares. Por un lado, la conexión del aeropuerto con el sistema de transporte ferroviario urbano, mediante la creación una nueva línea denominada “Airport Rail Link”; por otra, la construcción de una vía rápida subterránea (“Eastern Distributor”), que recorre zonas densamente construidas y permite evitar casi veinte cruces de calles y avenidas con semáforos (Freestone, 2000). El coste por separado de cualquiera de estas dos obras es superior al coste de construcción del estadio olímpico, lo que ofrece una idea clara de su magnitud e importancia para la ciudad.

FIGURA 3: Esquema del transporte urbano ferroviario, con indicación de los principales cambios: 1. Homebush Station 2. Airport Rail Link. Fuente: City Rail.



La única línea de tranvías de la ciudad ha sido también ampliada coincidiendo con los Juegos Olímpicos. Cuatro nuevas estaciones y un total de 3,1 Km. han permitido enlazar el trazado existente con el *inner western*. Está previsto que en los próximos años se lleve a cabo una nueva ampliación de 2,5 Km. como continuación de las obras recientemente inauguradas.

Por último, pero no por ello menos importante para la ciudad, se ha procedido a modernizar ciertos aspectos del sistema de transporte urbano. Estos cambios han afectado sobre todo a las estaciones de tren de mayor tránsito, mejorando su aspecto, haciéndolas más accesibles y sobre todo implementando un nuevo sistema de información electrónica a los viajeros que sustituye a los viejos paneles manuales utilizados hasta ahora. Además, se ha procedido a renovar las instalaciones de Circular Quay, el principal punto de partida del importante sistema de transporte fluvial de la Bahía de Sydney.

El conjunto de todas estas transformaciones en los diferentes medios de transporte de Sydney ha sido posiblemente la mayor operación acometida en la ciudad de cara a la realización de los Juegos Olímpicos.

"MARKETING SYDNEY"

Parece evidente que la repercusión de los Juegos Olímpicos sobrepasa con mucho el ámbito local, para convertirse en un acontecimiento de entidad mundial. De hecho, sólo una parte muy pequeña de las personas interesadas en el desarrollo de las competiciones deportivas viaja a la ciudad organizadora y participa directamente como espectador de las mismas. La gran mayoría del público sigue el desarrollo de los Juegos a través de los distintos medios de comunicación, lo que permite ampliar extraordinariamente su repercusión.

A partir de esta premisa, se comprende que la ciudad organizadora de un evento de este tipo trate de aprovechar toda la expectación creada en torno a la cita olímpica para ofrecer al mundo la mejor imagen de sí misma.

En el caso de Sydney, se ha puesto especial hincapié en presentar la ciudad como un atractivo lugar para visitar y para invertir, destacando los aspectos más positivos de su entorno urbano y ambiental (Freestone, 2000).

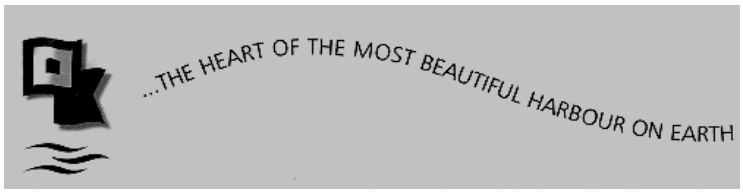
Para ello, se han invertido importantes esfuerzos en diferentes campañas de imagen de la ciudad y de los Juegos Olímpicos, por medio de la impresión de folletos, difusión de videos, campañas de radio y televisión, páginas web, etc. En este impulso a la imagen de la ciudad (e indirectamente de todo el país) han colaborado de una manera muy estrecha las autoridades públicas y el sector privado. En la figura 4 se enumeran algunos de los principales rasgos urbanos de Sydney destacados en las campañas.

FIGURA 4: Atractivos turísticos de Sydney. Fuente: Adaptación propia a partir de Freestone (2000).

Entorno Construido	Entorno Natural	Entorno Social
Sedes olímpicas	Bahía de Sydney	*Cultura indígena*
Homebush Bay	Harbour Cruises	Djamu Gallery
Entorno urbano	Playas	Diversidad cultural
Harbour Bridge - Rascacielos	Bondi Beach	Restaurantes
Arquitectura	Fauna	Herencia colonial
Opera House	Koala Park	The Rocks
Ocio	Parques Nacionales	Ambiente homosexual
Darling Harbour	Blue Mountains	Oxford Street
Compras	Parques Públicos	Recursos educativos
Paddy's Market	Royal Botanic Gardens	Australian Museum

Este esfuerzo no ha estado únicamente dedicado al público en general, sino que se ha centrado también en sectores de población con intereses más específicos. Un ejemplo de este tipo de campañas es la denominada "Positioning Sydney", dirigida a empresarios y que trata de destacar las ventajas competitivas de la ciudad sobre los países asiáticos y otras ciudades australianas para la instalación de empresas.

FIGURA 5: Ejemplo una de las campañas de imagen sobre Sydney (izda.) y logotipo de los "Green Games" (dcha.).



Por otro lado el marketing específicamente olímpico ha tratado de presentar los Juegos de Sydney bajo dos lemas fundamentales: "The Games of the New Millennium" y "The Green Games". Este último tiene especial relevancia, ya que desde el primer momento de presentación de la candidatura se ha tratado de cuidar con especial esmero todas las repercusiones ambientales, presentando a Sydney como una ciudad ecológica.

El resultado del impulso olímpico –en términos de imagen– para la ciudad de Sydney es todavía imposible de evaluar con exactitud aunque, en cualquier caso, si el desarrollo de los Juegos se ve acompañado por el éxito, sin duda se hará realidad otro de los lemas que más se han podido escuchar en anuncios televisivos y radiofónicos: "The winner is... Sydney".

UNA VISIÓN MÁS CRITICA

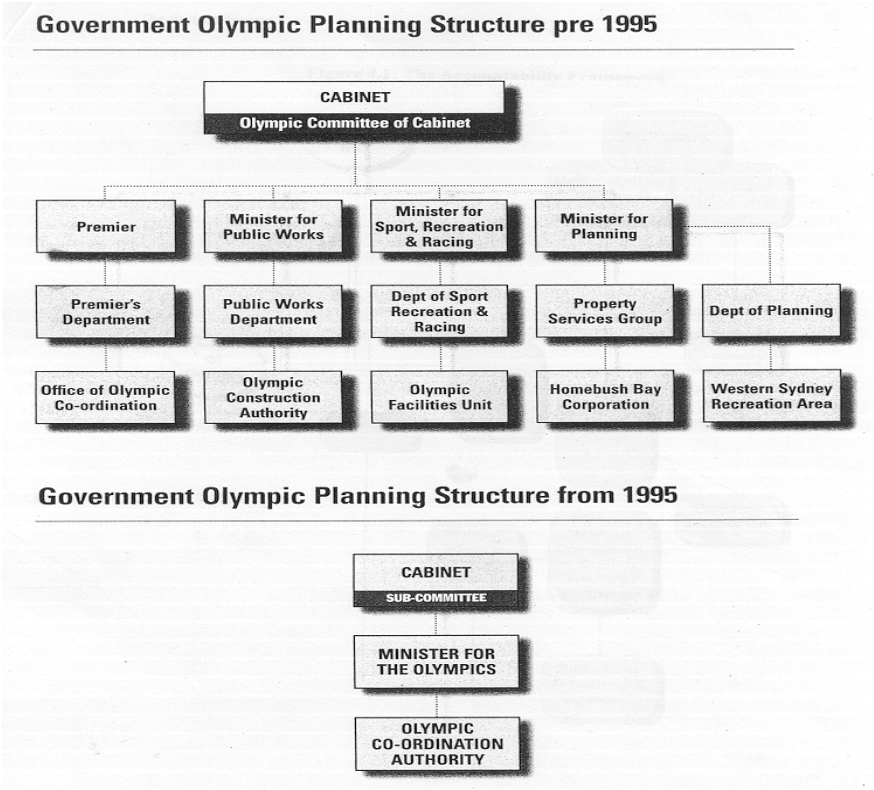
Hasta aquí hemos expuesto algunos de los cambios más destacados de la ciudad de Sydney, con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos del año 2000. Sin embargo, no sería adecuado terminar este estudio sin dar entrada a otras consideraciones un tanto más críticas acerca de los transformaciones que se han llevado cabo y de las que han quedado pendientes. Sirva este apartado –a modo de conclusión– para recapitular lo expuesto hasta ahora y destacar otras cuestiones que a nuestro entender pudieron ser mejoradas.

La organización de los Juegos Olímpicos ha servido para que Sydney cuente desde este momento con un complejo de instalaciones deportivas de categoría internacional. Además, en su conjunto la actuación en el área de Homebush Bay ha permitido recuperar una zona muy castigada desde el punto de vista ambiental. No obstante, toda esta gran operación de transformación urbana no ha contado con un adecuado tratamiento para su integración en el contexto de la ciudad.

Por una parte, en la elección de Homebush Bay como localización principal de los Juegos ha primado el criterio de oportunidad local, sin tenerse en cuenta la repercusión de ese emplazamiento en el conjunto del área metropolitana. De esta manera el Parque Olímpico queda situado en las inmediaciones de una de las vías de alta capacidad más congestionadas de toda la ciudad, sin que se hayan llevado a cabo mejoras en esas infraestructuras.

Desde otro punto de vista, la zona de instalaciones deportivas y los terrenos ocupados por la Villa Olímpica difícilmente podrán articularse de una manera adecuada con su entorno circundante, ya que se encuentran separados por espacios industriales y por grandes parques, autopistas, vías de tren y el

FIGURA 6: Cambio en el modelo organizativo de los Juegos Olímpicos de Sydney. Fuente: OCA.



propio río Parramata. De esta manera, las nuevas áreas construidas con motivo de los Juegos Olímpicos quedarán –si no se actúa para remediarlo– aisladas de su entorno inmediato, a modo de un cuerpo extraño en el tejido industrial de la zona.

A la vista de todo ello, podemos afirmar que ha faltado una visión de conjunto de las actuaciones y una reflexión sobre el futuro de esas nuevas áreas residenciales e infraestructuras deportivas dentro del contexto urbano en el que deben insertarse.

Con respecto a la construcción de infraestructuras de transporte, el avance ha sido muy importante, pero por debajo de las necesidades reales de una ciudad como Sydney, que aspira a convertirse en una referencia urbana mundial. El sistema de transporte en su conjunto sigue siendo confuso: no hay que olvidar que la ciudad cuenta con cinco redes de transporte diferentes (trenes, autobuses, tranvías, monorraíl y ferrys); la mayor parte son de titularidad pública, otras privadas; con diferentes tipos de tarifas y pases incompatibles entre sí, etc.

Podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que la ciudad ha perdido una buena oportunidad de llevar a cabo cambios urbanos de mayor calado. Los proyectos acometidos no han servido para solucionar, –ni siquiera para tratar de atajar– los problemas más importantes que tiene planteados la

urbe. Apenas ha existido un debate previo sobre las actuaciones y se ha pecado de una cierta improvisación.

La complicación administrativa en la primera etapa de organización de los Juegos ha podido ser la responsable de la pérdida de un tiempo precioso (dos o tres años) indispensables a la hora de planificar mejor las actuaciones que se han llevado a cabo. En la figura 6 se aprecia con claridad la diferencia entre el modelo organizativo vigente hasta 1995, que se mostró claramente ineficaz, y el cambio que se produjo a partir de esa fecha hacia un modelo mucho más simplificado.

Por último, cabe destacar que el esfuerzo mejor conseguido se ha llevado a cabo en el campo de la proyección internacional de la ciudad de Sydney. En este sentido los Juegos Olímpicos pueden ser más beneficiosos para la ciudad que cualquiera de las grandes infraestructuras que se han construido. Algunas de las imágenes *vendidas* a todo el mundo como la de los "Green Games" podrían ser más que discutibles, pero en cualquier caso parecen haber servido a su propósito de impulsar internacionalmente a Sydney.

REFERENCIAS

BOTELLA PAHISSA, M. (1996): "The keys to success of the Barcelona Games", en Moragas, M. y Botella M. [Ed.], *The keys to success,* Universitat Autònoma de Barcelona.

Department of Planning (1993): Integrated Transport Strategy for Greater Sydney: a first release for public discussion, New South Wales Department of Planning, Sydney.

FREESTONE, R. [Ed.] (2000): *Sydney 2000 and the Olympics*, UNSW Planning Studies nº 5.

KIRKHAM, S. J. (1994): *2000 Olympics, Sydney : an urban design forum, bread or circuses?*, University of New South Wales, Sidney (Tesis Doctoral).

Olympic Co-ordination Authority (1995): *Homebush Bay Masterplan Report*, OCA, Sydney.

Olympic Co-ordination Authority (1999): *History of Homebush Bay*, OCA, Sydney.

SALE, C. (2000): "A geographical study of Sydney, the 2000 Olympics City" en *Interaction*, v.28, no.1, pp. 28-40

Sydney Olympics Bid Ltd. (1992): Fact Sheets: A presentation of the bid by the city of Sydney to host the Games of the XVII Olimpiad in the year 2000, Sydney.

WAITT, G. (1986): "Lessons from the 'Green' Games, Sydney 2000" en South Australian Geographer, v.15, no.1, Apr 2000, pp.31-41.