

Verena Andreatta, Antonio Luiz Barboza Correia

Rio de Janeiro:  
the Management of the Revitalization  
Project for the Port Districts

**Río de Janeiro:  
la gestión del proyecto  
de revitalización de los barrios  
portuarios**



La fundación de la ciudad de Río de Janeiro, como es bien sabido, se efectuó en el interior de la Bahía de Guanabara, protegida del océano Atlántico, en la costa izquierda, vista desde el mar abierto, en 1567, y poco más tarde, desde su traslado al Morro do Castelo, se desarrolló una ciudad portuaria fortificada, desde la que se embarcaron los productos que caracterizaron la historia colonial de Brasil: azúcar, oro y café.

La colindancia con el mar ha sido el factor más determinante, y la voluntad de construir su fachada al mar una constante en su historia, como bien lo demuestra el reciente Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria-Porto do Río publicado en el año 2001<sup>1</sup>.

La ciudad de Río de Janeiro tiene 1255,28 km<sup>2</sup> de extensión, de los casi un 63% están urbanizados, y alberga 6 millones de habitantes. Es la segunda ciudad en importancia económica de Brasil, con un 8,4% del PIB nacional. El principal motor del desarrollo económico de Río ha sido su puerto, construido al inicio del siglo XX, cuando Río sufrió una fuerte transformación, en base a las intenciones del Gobierno Republicano de aplicar en ella nuevos conceptos urbanísticos y de dotarla de un puerto moderno. El perfil litoral norte fue alterado extraordinariamente, con el relleno de extensas áreas conquistadas al mar, utilizando material obtenido del derribo de los Morros do Senado y Castelo. Como resultado de estas operaciones, Río “saltó” de una estructura urbana aún colonial – caracterizada por una trama de calles estrechas y edificaciones tradicionales –, hacia la ciudad moderna, con amplias avenidas y edificaciones sofisticadas como lo que ocurrió con el proyecto de la Av. Central (hoy Río Branco) y las anchas avenidas del nuevo barrio portuario: Av. Rodrigues Alves o Francisco Bicalho.

El acelerado crecimiento de la ciudad en el primer cuarto del siglo XX exigió nuevas actividades y servicios, lo que fue derivando en

It is a well-known fact that the City of Rio de Janeiro was established in 1567, on the inner part of the Bay of Guanabara, protected from the Atlantic Ocean, on the left coast, as seen from the open sea, and that not long after, when it had been transferred to Morro do Castelo, a fortified port city was developed, from which the products that characterised the colonial history of Brazil were shipped, namely sugar, gold and coffee. The fact that Rio is on the seaboard has invariably been the most crucial factor in its development, and its will to construct a wall against the sea has been ever-present throughout the city's history, as has been demonstrated in the recent Regeneration and Revitalisation Plan for the Port Region-Porto do Río published in 2001<sup>1</sup>.

Rio de Janeiro covers a surface area of 1,255.28 km<sup>2</sup>, of which almost 63% is built up, and the city has a population of 6 million. It is the second city in economic importance in the country, accounting for 8.4% of Brazil's GNP. Rio de Janeiro's main economic driving force has been its port, constructed at the beginning of the 20th Century, when Rio de Janeiro was undergoing a major transformation, as a result of the Republican Government's attempts to apply new urban planning concepts and provide the city with a modern port. The northern coastline was subjected to major changes, extensive zones being reclaimed from the sea, with the use of fill material obtained from demolishing the Morro do Senado and Morro de Castelo. As a result of these activities, Rio de Janeiro took a major leap forward from having a colonial urban structure – characterised by narrow streets and traditional buildings –, to being a modern city, with wide avenues and sophisticated buildings, such as the Av. Central (now Rio Branco) and the wide avenues of the new port district: Av. Rodrigues Alves or Francisco Bicalho. The rapid growth of the city in the first quarter of the 20th Century required new activities and services, which gave rise to the creation of a major business centre, erected following the specialisation and zoning standards that were in vogue at that time: high-rise buildings with separate uses. In 1960, when Brasilia became the new capital, Rio de Janeiro became a City-State, and although it lost much of the power that it had enjoyed with its former status, its rate of urban modernisation carried on undeterred. In 1975 it became the Capital of the State of Rio de Janeiro, conserving not only its economic and political importance but also its cultural significance.

From the 1960s through to the 1980s, the period when the country was undergoing what came to be known as the “Brazilian Miracle”, the city mirrored the rapid growth rate of the Brazilian economy. The major public works to be built in the zone date back to this time, namely (water transfer from the River Guandú, the famous works in the Parque do Fla-

Evolución histórica del litoral norte de Río de Janeiro y la formación del Puerto Moderno sobre el Cais da Gamboa (2002 y 1609).

Historical development of the northern coastline of Rio de Janeiro and the formation of the Modern Port at Cais da Gamboa (2002 and 1609).

mengo on the coast; the enlarging of the Copacabana, Ipanema and Leblon Beaches; the construction of the Metro Network; the port expansion works; the building of a 14 km long bridge between Rio and the City of Niteroi, amongst others. One of the great paradoxes at this stage was a sharp increase in the number of areas where illegal or irregular construction had taken place, leading to new urban settlements referred to as favelas, which are home to nearly one million of the city's inhabitants.

In the 1990s, Rio underwent a process of tertiary consolidation, which affected not only the districts where the city had expanded to the south, with their shopping centres, amusement parks, public facilities, etc., but also in the centres of the more traditional districts, which often followed the model of urban development by tertiarisation. As a result, many people moved away from the city centre and port area, and the population in those zones dropped from 61,000 inhabitants in 1980 to 39,000 in the year 2000.

By the 1980s certain projects were already underway to attempt to reverse this process, seeking to make the best use of the existing services and infrastructure networks while at the same time conserving the constructed historical heritage of the city centre (“Corredor Cultural” Project) and the three districts that constitute the “Port Zone” (Saúde, Gamboa and Santo Cristo, known as the SAGAS Project).

#### **A New Legal Framework Emerges in the 1990s**

The debate about the future of the port

la formación de un importante centro de negocios, erigido según las reglas de especialización y zonificación vigentes en esta época: edificaciones en altura e usos segregados. En 1960, con la transferencia de la Capital a Brasilia, Río de Janeiro fue transformada en Ciudad-Estado, perdiendo la fuerza de su capitalidad, pero mantuvo su ritmo de modernización urbana. En 1975 pasa a ser la Capital del Estado de Río de Janeiro, manteniendo su importancia económica, política y principalmente cultural.

Entre las décadas de 1960 a 1980 la ciudad hizo notar la fase de crecimiento acelerado de la economía brasileña, período denominado de "milagre brasileiro". Son de esta época las grandes obras acaecidas en su territorio (aducción de aguas desde el Guandú, la famosa obra del Parque do Flamengo sobre la costa; el ensanchamiento de las playas de Copacabana, Ipanema y Leblon; la construcción del metro; la expansión del puerto; la construcción del puente de 14 kms entre Río y la ciudad de Niteroi, entre otras. Una de las grandes paradojas de esta fase fue el aumento de áreas de construcción ilegal o irregular, conformando nuevos aglomerados urbanos denominados favelas que albergan casi un millón de habitantes de la ciudad.

En la década de 1990, se ha vivido en Río un proceso de consolidación terciaria. Tanto en los barrios de expansión sur, con sus shopping-centers, parques de atracciones, equipamientos públicos, etc. – así como en los centros de los barrios más tradicionales – reproduciendo en muchos casos el modelo de desarrollo urbano por terciarización. Como consecuencia el centro urbano y portuario sufrió un proceso de emigración y pérdida de su población, pasando de 61.000 habitantes en 1980 a 39.000 en el año 2000.

A inicios de la década 80 ya estaban en marcha algunos proyectos de reversión de este proceso que buscaban el aprovechamiento pleno de los servicios y redes de infraestructura existentes y el mantenimiento de un patrimonio histórico edificado del centro urbano (Proyecto "Corredor Cultural") y de los tres barrios que conforman la "Zona Portuaria" (Saúde, Gamboa y Santo Cristo o Proyecto SAGAS).

### Un nuevo marco legal surge en los años '90

El debate sobre el futuro del área portuaria ya duraba más de 20 años. Han sido propuestos y discutidos diversos proyectos empresariales, académicos, de representantes de la sociedad civil, etc., consolidando la necesidad de una intervención en el área. La coyuntura económica brasileña estuvo marcada por sucesivas recesiones y el puerto de Río presentaba, todavía en la década de los '90, una vertiginosa declinación de su importancia en el escenario nacional. La construcción del puerto de Sepetiba (al oeste, en aguas profundas) había generado una expectativa de desactivación de muchas actividades de las instalaciones portuarias de Río. Este panorama permitió el surgimiento de propuestas de reaprovechamiento de sus instalaciones físicas, similar a lo ocurrido en otras ciudades portuarias del mundo.

En el caso del Puerto de Río de Janeiro, ambas esferas de gobierno federal y municipal, cada una por su cuenta, ya empezaban a estructurar un nuevo marco legal y de acción para el área portuaria. Por un lado el gobierno federal instituyó para los puertos

area had already been raging for more than 20 years. A variety of projects proposed from the business and academic sectors as well as from representatives of civil society, etc., had been discussed, reinforcing the need for intervention in this area. The Brazilian economic situation had been affected by a combination of factors leading to successive recessions, and even in the 1990s, the Port of Rio was still in the throes of a sharp decline in importance where the national scenario was concerned. The construction of the Port of Sepetiba (to the west, in deep waters) had led to the expectation that many of Rio's port facilities and installations would become redundant. This panorama meant that there was an upsurge in the number of proposals for putting the physical facilities to alternative uses, along the same lines as what had happened in many other port cities in the world.

In the specific case of the Port of Rio de Janeiro, both the federal and municipal governments, each one on its own account, had already begun to draw up new legal framework of action for the port area. On the one hand, the federal

government introduced the 1993 Port Modernisation Act nº 8630, which gave rise to the Proport-Rio Programme, which was the responsibility of the Companhia Docas do Rio de Janeiro. Amongst other actions, the programme planned a new physical layout for the port, together with the gradual transfer of port operations from the Cais da Gamboa to the Cajú and São Cristóvão breakwaters. An initial proposal was submitted by the Companhia Docas itself; the latter put forward the idea of private and property management for the redundant Pier Mauá, and the implementation of a shopping centre, but this never materialised.

On the other hand, the municipal 10-Year Master Plan for the City of Rio de Janeiro, dating back to 1992, had already contemplated the revival of the area. Paragraph VII of Article 62, established as a guideline for the use and occupation "the (...) revitalisation of the port area, as expansion from the Centre, guaranteeing the continuity and modernisation of the activities that are required by the Port of Rio de Janeiro (...)", a text which proved to be more of a premise and less of a programmatic plan of action.

brasileños, la Ley de Modernização dos Portos nº 8630 de 1993. De ella nació el Programa 'Proport-Rio', de responsabilidad de la Companhia Docas do Rio de Janeiro. El programa preveía entre otras acciones, una nueva configuración física y la transferencia progresiva de las operaciones portuarias del Cais da Gamboa hacia los diques de Cajú y São Cristóvão. Una primera propuesta fue presentada por la propia empresa Docas, quien propuso la gestión privada e inmobiliaria para el desactivado Pier Mauá, con la implantación de un shopping-center, que al final no se materializó.

Por otro lado, el Plan Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, de 1992, de ámbito municipal, también ya preveía la revitalización del área. El artículo 62, en su párrafo VII, establece como directriz de uso y ocupación la "(...) revitalización del área portuaria, como expansión del Centro, garantizando el mantenimiento y la modernización de las actividades necesarias al puerto de Rio de Janeiro (...)", texto que permaneció más como premisa y menos como acción programática.

### Una nueva política urbanística surge en el año 2001

En el año de 2001 el recién electo gobierno de la Prefeitura do Rio de Janeiro hizo una apuesta para la elaboración de una planificación integral del área portuaria e inició la elaboración de un Plan Municipal para los barrios portuarios, que fue consolidado en el Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria-Porto do Río. En él, la Prefeitura asumió el liderazgo del proceso a través de la Secretaría Municipal de Urbanismo y el Instituto Pereira Passos, siendo las primeras discusiones aquellas acerca del uso del patrimonio inmobiliario existente y subutilizado. Se estableció la necesidad de una intervención que incluía acciones sobre el espacio público, así como sobre los inmuebles con elevado poten-



Fotografía aérea de la Zona Portuária de Rio de Janeiro e ámbito del Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuária - Porto do Rio.

Bird's eye view of the Port Area of Rio de Janeiro and the scope of the Recovery and Revitalisation Plan for the Port Region - Porto do Rio



### A New Urban Planning Policy Emerged in 2001

In 2001, the recently-elected government of the Prefecture of Rio de Janeiro opted for preparing a comprehensive plan for the port area and began to draw up a Municipal Plan for the port districts, which crystallised into the Recovery and Revitalisation Plan for the Port Region-Porto do Rio. In this Plan, the Prefecture took on the role of leader in the process through the Municipal Secretary for Urban Planning and the Instituto Pereira Passos. The first discussions to take place concerned the future use of the existing properties that were being underused. It was established that there was a need to take action not only where public zones were concerned, but also with respect to properties with great potential for renovation, most of these buildings being federal property; this Plan eventually involved the whole area covered by the three port districts, a total of 317 hectares.

The natural geographical structure of the area, i.e. hills, was taken as the basis for defining the spheres of activity, as well as a major roads system that makes the

cial de renovación, en su mayoría de propiedad federal. Este Plan llegó a abarcar integralmente las 317 hectáreas que forman los tres barrios portuarios.

La definición del área de intervención se estableció naturalmente, por la presencia de una estructura geográfica formada por montes; además de un potente sistema viario, que refuerza la estructura territorial, delimitando el barrio con relación al resto de la ciudad. Prácticamente todo el potencial de renovación existente en estos barrios está directamente relacionado con la actividad portuaria que poco a poco ha ido desplazándose hacia el sector de Cajú, más al norte.

Los objetivos principales del Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria, aún están en vigor, señalados en la búsqueda de nuevas inversiones para la Zona Portuaria, la valorización del patrimonio cultural, asociándolo al proceso de recalificación urbana; el estímulo a la creación de nuevos usos en sustitución de aquellos inadecuados o ineficaces; en la mejora de las condiciones de circulación y acceso; la recuperación de las condiciones ambientales locales y la posibilidad de reintegrar esta área a la Bahía de Guanabara; así como el reforzamiento de la vocación residencial, recuperando edificios antiguos, ocupando terrenos vacíos y recalificando áreas de ocupación informal.

### Una estructura organizativa propia

La estructura formal para la elaboración y puesta en marcha del Plan se debe a la constitución de un grupo formado por técnicos de la Diretoria de Projetos Urbanos del Instituto Pereira Passos, que empezó a realizar reuniones con técnicos de la Compañía Docas y todos los demás agentes socio económicos, estructura que se mantiene y es responsable por el seguimiento de las acciones realizadas y en curso.

Por otra parte, dependiendo del tipo de acción a ser implantada, se gestiona por grupos específicos, como por ejemplo, aquél formado para la creación de la Cidade do Samba cuyo órgano gestor fue directamente el Gabinete del Prefeito y la Secretaría Municipal de Obras en conjunto con la Liga de Escolas de Samba. Muchas veces, estas acciones surgieron dentro de un marco sociopolítico, que permitió la visualización de oportunidades para el desarrollo de proyectos y planeamiento estratégico en el sector portuario.

Al momento del desarrollo del Plan, ya existía una conciencia sobre la necesidad de tomar lecciones de otros casos como por ejemplo: Puerto Madero, en Buenos Aires; Port Vell, en Barcelona; o Inner Harbour, en Baltimore. Se planteaba entonces, la formación de una alianza pública entre los gobiernos federal y municipal, para constituir una empresa de gestión propia del Plan. Esta empresa formalmente aún no existe, pero se trabaja para constituir la como un consorcio responsable por la definición de las prioridades de intervención, así como por la adopción de medidas necesarias para viabilizar los diversos proyectos incluidos en el Plan, a través de un sistema de gestión por empresas de Participación Público-Privadas (PPP).

Para involucrar los diversos agentes sociales se formó un grupo de representantes de la sociedad local, denominado Grupo dos Interlocutores. Este grupo está formado por personas de diferentes orígenes y rangos de renta de población, así como por empresarios locales. Su participación se da a partir de la convocatoria de Audiencias Públicas para la validación de los diferentes proyectos desarrollados. Son ejemplos de sus propuestas la construcción de un equipamiento deportivo (Vila Olímpica da Gamboa) y la implantación de una escuela de nivel técnico ubicada en esta zona.

territorial structure more marked, separating the district from the rest of the city. Virtually all the renovation potential for these districts is directly associated with the port activity that has gradually been displaced towards the Cajú sector, which lies further north.

The main aims of the Recovery and Revitalisation Plan for the Port Region are not only still in effect but also strongly emphasised in the quest for new investments for the Port Area, the appreciation of the cultural heritage, associating it with the process of urban land use redesignation, which involves the following: encouraging new uses to replace those that are either unsuitable or inefficient; improving the transport flow and access; improving the local environmental conditions and the possibility of reincorporating this area into the Baía da Guanabara; as well as enhancing the residential nature of the zone, renovating old buildings, taking over unoccupied land and redesignating areas that are illegally occupied.

#### Having its own Organising Structure

A group comprising technicians from the

Urban Planning Department at the Instituto Pereira Passos is in charge of the formal framework within which the Plan is drawn up and put into effect. The group began to hold meetings with technicians from the Companhia Docas and all the other social and economic agents involved, and this structure remains responsible for monitoring the actions that have been taken and those that are under way.

Furthermore, specific groups will be managing certain types of action that are planned, such as for example, the one formed with a view to creating the City of Samba, the running of which is the direct responsibility of the Prefect's Office and the Municipal Department for Public Works, in collaboration with the Liga de Escolas de Samba. Such actions often took place in a socio-political context, which enabled those concerned to envisage opportunities for developing projects and strategic planning in the port sector.

When the Plan came into development, an awareness already existed about the need to learn from other cases, such as: Puerto Madero, in Buenos Aires; Port

### Las propuestas del Plan y su implementación: un proceso continuado

El surgimiento de iniciativas diversas, junto con las nuevas posibilidades del "urbanismo de oportunidades" se sumó a los proyectos ya desarrollados y el Plan sigue un proceso continuado, con los altibajos esperables en sus 6 años de vigencia. En la primera etapa se realizaron proyectos de rehabilitación urbana, es decir, proyectos de nuevo diseño de áreas públicas: calles y plazas existentes. Estas intervenciones sumaban 782.600 m<sup>2</sup>, y parte del presupuesto total fue solicitado al BNDES (Banco Nacional para el Desarrollo Económico e Social). En la segunda fase, la Prefeitura adquirió dos grandes terrenos de propiedad federal. Estos eran el Patio Ferroviario Marítimo, desactivado, y la edificación donde se ubicaba el antiguo Almacén Frigorífico de CIBRAZEM. Sobre el espacio del Patio Ferroviario Marítimo se implantó un equipamiento deportivo y se inició la construcción de la Cidade do Samba.

La ejecución de las obras, ya dentro de una tercera etapa se inició con la Cidade do Samba, un complejo "industrial" destinado a la confección de disfraces y coches alegóricos para las Escuelas de Samba del Grupo Especial. Por otra parte, se construyó la Vila Olímpica da Gamboa, una unidad pública que ofrece prácticas deportivas para la población de los barrios adyacentes. Asimismo se desarrolló el proyecto Favela-Bairro en el Morro da Providencia, programa de mejoras de las condiciones urbanísticas y de infraestructura de saneamiento hacia comunidades de bajos ingresos en situación de ocupación de suelo ilegal o irregular.

En la fase actual, están siendo identificados los inmuebles con posibilidad de re-utilización con nuevos usos, así como la mejor utilización para el Píer Mauá. Se estudian las posibilidades de implantación del Plan, a través de la formación de un Consorcio

Público entre los Gobiernos Federal y Municipal y la adopción de empresas de tipo PPP's para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios, asociados a las obras de infraestructura y reurbanización.

El relanzamiento del centro urbano de Río, como estrategia de optimización de los recursos infraestructurales, es un hecho paralelo a la ejecución del Plan 'Porto do Río'. En el año 2005 una nueva promoción inmobiliaria fue desarrollada en la Rua do Riachuelo, aproximadamente a un km del área de intervención. Después de más de 20 años sin nuevas opciones de vivienda en el Centro ¡fueron vendidos 688 pisos en menos de dos horas! La fuerte demanda de residencia, comenzó a cambiar el paradigma del mercado inmobiliario, que consideraba inviable económicamente la inversión en el centro urbano para vivienda de clases medianas. A partir de este hecho, los inversores inmobiliarios han comenzado a buscar terrenos e inmuebles en el Centro, en la Región Portuaria y en el vecino barrio de São Cristóvão.

En definitiva, las políticas de recalificación y relanzamiento del centro de Río muestran que la perspectiva de combinar usos diversos, residenciales, de ocio, deportivos, etc., bajo una gestión comprometida del Ayuntamiento es económicamente sostenible y significa un llamamiento a que nuevos actores puedan participar en este proceso, así como ocurrió en otras ciudades portuarias en el mundo. La realización de la esperada interface puerto-ciudad en Río de Janeiro está cada vez más cerca de concretarse. Para el futuro de la renovación y modernización urbanística del área central de Río puede tener gran importancia, como actuaciones semejantes la han tenido en otras grandes ciudades como San Francisco, Baltimore, Boston, Ciudad del Cabo, Sydney, Róterdam, Londres y Barcelona.

#### Nota

1. Este artículo es un resumen del texto presentado para el Cuestionario de la Comisión 3 – Regeneración Integral de Barrios de Metropolis (Asociación Mundial de las grandes Metrópolis) elaborado por los mismos autores en el año de 2006 y también puede ser consultado en toda su extensión en la página web de esa institución ([www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)).

El Plan de Recuperación y Revitalización de la Región Portuaria-Porto do Río puede ser consultado en las siguientes direcciones electrónicas:

<http://www.rio.rj.gov.br/ipp/>

<http://www.rio.rj.gov.br/ipp/download/porto-pl.pdf>

<http://www.rio.rj.gov.br/ipp/flash/porto.swf>

Vell, in Barcelona; or Inner Harbour, in Baltimore. A need was then seen for setting up a public venture composed of representatives from both the federal and municipal governments, so that a company could be established to manage the Plan. As yet, this company has not officially been constituted, but work is going ahead on setting it up as a consortium responsible for establishing the intervention priorities, as well as to take whatever measures might be necessary to make feasible the different projects included in the Plan, through a system of management by Public-Private Participation (PPP) Companies.

A group of representatives of local society known as Grupo dos Interlocutores, was formed with a view to involving the different social agents; the group is made up of people from different backgrounds and incomes, as well as local entrepreneurs. They participate by calling Public Meetings to endorse the different projects that are developed.

Examples of their proposals include the construction of the Da Gamboa Olympic Village sports facilities and establishing a technical college in this zone.

### The Plan Proposals and their Implementation: an Ongoing Process

The emergence of a variety of initiatives from among the new possibilities of "urban planning opportunities" in addition to the projects already developed and the Plan has become an ongoing process, with all the vicissitudes that one might expect over the 6 years of its existence. The first stage involved urban rehabilitation projects, that is to say, new designs for public areas: streets and squares; these activities affected 782.600 m<sup>2</sup>, and part of the total funding required was provided by the BNDES (Banco Nacional para el Desarrollo Económico e Social). At the second stage, the Prefecture purchased two large areas of land from the federal government. These were the disused Maritime Railway Yard, and the building that formerly contained the CIBRAZEM Refrigerated Storage Facilities. Sports facilities were constructed on the former Maritime Railway Yard and construction work began on the Do Samba City.

The third stage of the works commenced

with Do Samba City, an "industrial" complex given over to the making of costumes and allegorical floats for the Escolas de Samba del Grupo Especial. Another part of this stage involved the construction of the Gamboa Olympic Village, a public area that enables the inhabitants of the neighbouring districts to indulge in sporting activities. The Favela-Bairro project was also developed on the Morro da Providencia, with a view to improving the urban conditions and sanitation infrastructure for low-income communities who are squatting or occupying land illegally.

At the current stage, properties are being identified and earmarked for potential refurbishment, such as the Pier Mauá, which can clearly be put to better use. The possibility of implementing the Plan by creating a Public Body composed of members of the Federal and Municipal Governments is being studied, as well as using Public-Private Participation (PPP) Companies to develop the property projects associated with the infrastructure and redevelopment works.

The regeneration of the centre of Rio, as a strategy for optimising the infrastruc-

ture resources, works in parallel with the implementation of the Porto do Rio Plan. In 2005, a new property development was undertaken in the Rua do Riachuelo, approximately 1 km from the intervention area. After more than 20 years without any new housing opportunities in the Centre ... no less than 688 flats were sold in less than 2 hours! The heavy demand for homes, began to change the property market, which had hitherto considered it to be economically unfeasible to invest in housing for the middle classes in the city centre. However, after what had happened in such a short space of time, the property investors have started to look for land and properties in the Centre, in the Port Region and in the neighbouring district of São Cristóvão.

All in all, the land redesignation and regeneration policies in the centre of Rio have revealed that the prospect of combining a variety of uses, residential, leisure, sports, etc., under the committed management of the City Council is economically sustainable and amounts to an encouragement to other actors to play an active role in this process, which is exactly what has happened in other port cities in the world.

The creation of the much hoped for port city interface in Rio de Janeiro is closer than ever to being achieved. In the future, the urban renewal of the central area of Rio could well end up being just as important as similar actions that have been taken in other major cities such as San Francisco, Baltimore, Boston, Cape Town, Sydney, Rotterdam, London and Barcelona.

### Note

1. This article is a summary of the text presented for the Commission 3 Questionnaire – Comprehensive Regeneration of the Districts in the Metropolis (World Association of the Great Metropolises) prepared by the same authors in 2006, which can also be referred to in great detail at this institution's website ([www.metropolis.org](http://www.metropolis.org)).

The Recovery and Revitalisation Plan for the Port Region-Porto do Rio can be referred to at the following websites:

[www.rio.rj.gov.br/ipp/](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/)  
[www.rio.rj.gov.br/ipp/download/porto-pl.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/download/porto-pl.pdf)  
[www.rio.rj.gov.br/ipp/flash/porto.swf](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/flash/porto.swf)



Evolución histórica del litoral norte de Río de Janeiro y la formación del Puerto Moderno sobre el Cais da Gamboa (1710, 1817 y 1930).

Historical development of the northern coastline of Rio de Janeiro and the formation of the Modern Port at Cais da Gamboa (1710, 1817 and 1930).