

Ligando cidades, aproximando pessoas



Ligando cidades, aproximando pessoas

	 Prefácio do gove Apresentação do Artigo do presid Artigo do vice-p
	DER-RJ na HistSede do DER-RJNovo Mapa Rod
	Obras Icônicas • Avenida Brasil • Túnel Noel Rosa • Autoestrada Lag • Túnel Rebouças
	 Elevado Paulo d Estradas Históricas RJ-165 – Paraty RJ-107 – Estrada
	Corredores Metropol • RJ-071 – Linha • RJ-085 – Via Lig • RJ-104 – Rodov • RJ-109 – Arco N
	• RJ-234 – Rodov • Ponte da Integra • RJ-122 – Rodov • RJ-186 - Santo A
	Estradas Turísticas • RJ-151 – Rodov • RJ-140 - Mirant • RJ-163 – Capeli • RJ-116 – Rodov • RJ-130 – Rodov
Estrada Lagoa-Barra (Viaduto do Joá)	Estradas VicinaiSinalizaçãoUsinasExpediente

	SUMARIO	
	Prefácio do governador	4
	Apresentação do secretário	6
	Artigo do presidente do DER-RJ	8
	Artigo do vice-presidente do DER-RJ	10
	• DER-RJ na História	1
	• Sede do DER-RJ	10
	Novo Mapa Rodoviário	2
	Obras Icônicas	
	• Avenida Brasil	22
	• Túnel Noel Rosa	2
	• Autoestrada Lagoa-Barra	2
	• Túnel Rebouças	28
	• Elevado Paulo de Frontin	30
	Estradas Históricas	
	• RJ-165 – Paraty-Cunha	34
	• RJ-107 – Estrada Velha da Estrela	30
	1ty 107 Estrada Venia da Estreia	
	Corredores Metropolitanos	
	• RJ-071 – Linha Vermelha	38
	• RJ-085 – Via Light	42
	• RJ-104 – Rodovia Niterói-Manilha	43
me for the	• RJ-109 – Arco Metropolitano do Rio de Janeiro	4
	Estradas da Produção	
	• RJ-234 – Rodovia Prefeito Eliel Almeida Ribeiro	48
	Ponte da Integração	49
	• RJ-122 – Rodovia Engenheiro Fernando Mac Dowell	52
	• RJ-186 - Santo Antônio de Pádua	54
	Estradas Turísticas	
	• RJ-151 – Rodovia Fernando Pereira Graça	5
A CONTRACTOR OF THE PARTY OF TH	• RJ-140 - Mirante da Prainha	5
	• RJ-163 – Capelinha-Mauá	6
The state of the s	• RJ-116 – Rodovia Presidente João Goulart	6
	• RJ-130 – Rodovia Terê-Fri	6
	• Estradas Vicinais	6
	• Sinalização	6
	• Usinas	6
	• Expediente	7



DER-RJ:
oito décadas
fazendo parte
da história do
crescimento
do Rio

A melhoria nas estradas tem influenciado diretamente na qualidade de vida dos moradores dos 92 municípios, na chegada de novas empresas, na redução de acidentes de trânsito e no escoamento da produção das cidades."

Cláudio Castro Governador do Estado do Rio de Janeiro O desenvolvimento econômico e social do Rio de Janeiro é resultado do sucesso das políticas públicas realizadas pela nossa gestão em diversas áreas. Mas os projetos de infraestrutura ganham destaque especial na retomada de crescimento do estado. Isso porque as ações de melhorias nas estradas fluminenses têm influenciado diretamente na qualidade de vida dos moradores dos 92 municípios, na chegada de novas empresas, na redução de acidentes de trânsito e no escoamento da produção das cidades. É um incentivo também para o turismo, já que os acessos às regiões fluminenses ficam mais fáceis e rápidos. Tem ainda impacto positivo no meio ambiente, com as rodovias bem pavimentadas e sem congestionamentos, emitindo menos poluentes.

Essas são algumas das missões que vêm sendo cumpridas há oito décadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ), vinculado à Secretaria de Infraestrutura e Obras Públicas. Já são 6 mil km de rodovias pavimentadas e 1,2 mil km de estradas vicinais recuperadas. São obras como a Avenida Brasil, o Túnel Rebouças e a Autoestrada Lagoa-Barra. No interior, são intervenções como a RJ-163, que liga a Rodovia Presidente Dutra, entre Resende e Itatiaia, a Visconde de Mauá, no Médio Paraíba; a RJ-124, que permite acesso rápido à Região Serrana e às Baixadas Litorâneas; e a RJ-125, permitindo o acesso a cidades como Miguel Pereira e Paty do Alferes, no Centro-Sul Fluminense.

Hoje, tenho orgulho de incluir nessa lista de obras emblemáticas os mais de 880 km que estamos revitalizando, que equivalem a duas vezes o caminho Rio-São Paulo. Um investimento de R\$ 3,9 bilhões por meio do PactoRJ, maior pacote de investimentos já feito no estado.

RJ-106

Já o programa Estradas AgroRJ está melhorando 10 mil km de rodovia, com recursos de R\$ 100 milhões e beneficiando 30 mil pessoas.

Entre as estradas que estão sendo transformadas pelo Departamento estão as principais da Região dos Lagos, como as RJs 106, 102 e 140, em Búzios, São Pedro da Aldeia e Arraial do Cabo. Outra via que vem sendo beneficiada pelas iniciativas do DER-RJ é a Terê-Fri, com uma das obras mais esperadas pela população da região. A rodovia Paraty-Cunha também passa por melhorias, muitas delas aguardadas há mais de 40 anos pelos moradores do entorno.

A lista é extensa. E o desenvolvimento do comércio e do turismo é certo. Investir na infraestrutura viária é garantir um futuro melhor para todos nós.

 $\overline{}$



A construção do desenvolvimento do Rio de Janeiro passa pela história do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ) que, ao longo de seus 80 anos, criou uma rede de oportunidades para os fluminenses. Estradas são vivas e levam desenvolvimento para as regiões que cortam, estimulam a economia, criam novos destinos e transformam, definitivamente, a realidade de todos.

Durante sua história, além de manter uma malha rodoviária de 6 mil quilômetros de estradas pavimentadas e 1.200 km de estradas vicinais, o DER-RJ fez do Rio de Janeiro um grande motor do desenvolvimento do país. Obras como a construção da Avenida Brasil criaram uma nova rota para a expansão da cidade e a atração de centrais logísticas e grandes empresas. A consolidação das vias para a Região dos Lagos fez com que as várias cidades que compõem a Costa do Sol tivessem um incremento na economia através do turismo.

Ao unir os produtores rurais a seus mercados consumidores e desenvolver novos destinos turísticos, a evolução das rodovias foi consolidando o nosso estado como parte importante desse processo de transformação do país e indutor do crescimento da Região Sudeste. Estamos sempre buscando melhorar e ampliar a nossa malha rodoviária com o objetivo de fazer do Rio de Janeiro, cada vez mais, um estado de sucesso.

Nesses 80 anos cabe-nos aplaudir tudo o que já foi feito pelo Rio de Janeiro e traçar planos para que a cada ano tenhamos mais conquistas, novas rotas e mais desenvolvimento. Afinal, construir um Rio de Janeiro melhor e mais cidadão é o nosso trabalho. E estamos fazendo com competência e responsabilidade.

Que venham os próximos 80 anos!



DER-RJ: garantindo o crescimento do estado

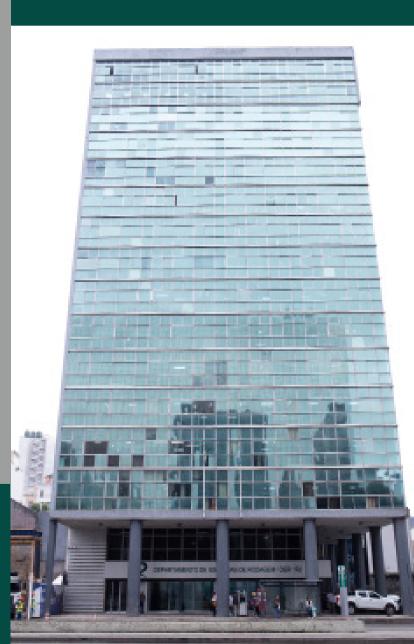


É uma honra estar à frente do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ) principalmente quando os 80 anos marcam sua sólida histórica neste Estado. Um órgão que representa muito para o desenvolvimento de nosso estado, pela construção de rotas, desenvolvimento de economias locais e dinamização do turismo através da criação de uma malha rodoviária que atende a todos os segmentos e possibilita um acesso de qualidade a mercados e serviços.

A história do DER-RJ é marcada por grandes obras, como a Avenida Brasil, a primeira via expressa do país, ligando o Centro do Rio à Zona Oeste e possibilitando conexões com as novas estradas que ligariam o Rio de Janeiro a São Paulo e a Minas Gerais. A execução do Túnel Rebouças, por muitos anos o maior do país, também ajudou a ligar de forma rápida e segura as Zonas Norte e Sul da capital fluminense. Mais recentemente, a Linha Vermelha surgiu como uma alternativa de qualidade na ligação entre a cidade do Rio de Janeiro e a Baixada Fluminense, apenas para citar obras na capital.

Obras de grande importância também foram executadas nas mais diferentes regiões do estado, garantindo o desenvolvimento não apenas de centros urbanos, mas também das áreas rurais, de onde vem grande parte da produção que abastece o território fluminense e estados vizinhos. Estrada é vetor de desenvolvimento, não apenas econômico, mas também social. Uma malha de qualidade cria oportunidades de trabalho e de lazer, transformando as economias regionais e permitindo um crescimento sustentável de todo o estado do Rio de Janeiro.

CO DER-RJ está de braços abertos para atender aos 92 municípios fluminenses. A população pode contar com nosso trabalho e dedicação na construção de um Rio de Janeiro com mais oportunidades. Esse trabalho é permanente."





A nova logo chega mais de 45 anos depois para reforçar os conceitos de sustentabilidade e modernidade.



Em 1975, com a fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro, o DER passou a assumir o RJ.



A primeira logo, de 1946, ainda quando o Rio de Janeiro era a capital federal, mostrava um viaduto e a letra G, de Guanabara. O Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ) chega aos seus 80 anos com ânimo renovado, construindo caminhos e conexões. E, para demonstrar esse vigor, renovou sua marca, que não representava mais a imagem que o acompanhou nos últimos 40 anos. Sai a visão plana e dura de uma estrada fria, reta e sem vida e entra um olhar mais realista de nosso estado.

A nova marca do DER-RJ reforça a busca por tecnologias que tornem as estradas mais seguras e dialoguem com o meio ambiente. Algumas das nossas rodovias, principalmente aquelas localizadas em parques nacionais e áreas de proteção, possuem zoopassagens aéreas e subterrâneas, reforçando a proteção da nossa fauna. No traçado da nova logo mostramos ainda a estrada sinuosa, marca do relevo de nosso estado, que se estende entre a montanha, a baixada e a orla marítima.

É um novo momento que tenho o prazer de participar, na busca de novas tecnologias que permitam um aprimoramento constante na segurança das rodovias. Estamos criando projetos voltados ao interior do estado que irão levar cada vez mais dignidade para as pessoas e desenvolvimento para o estado do Rio de Janeiro. Sabemos da importância das estradas na construção de uma economia mais sólida e de um estado mais forte.

E eu quero estar aqui vibrando, sempre a cada ano, comemorando cada nova obra, aplaudindo de pé a pavimentação de estradas vicinais e o fortalecimento de nossa malha rodoviária. Que o DER-RJ tenha cada vez mais reconhecida a sua importância. Que sejam mais 80 anos de muito crescimento e desenvolvimento em prol de um estado que ofereça mais oportunidades a todos os fluminenses.

Novos tempos, nova logo



A nova marca do DER-RJ reforça a busca por tecnologias que tornem as estradas mais seguras e dialoguem com o meio ambiente."

Gladstone Felippo Santana

Vice-presidente do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ)



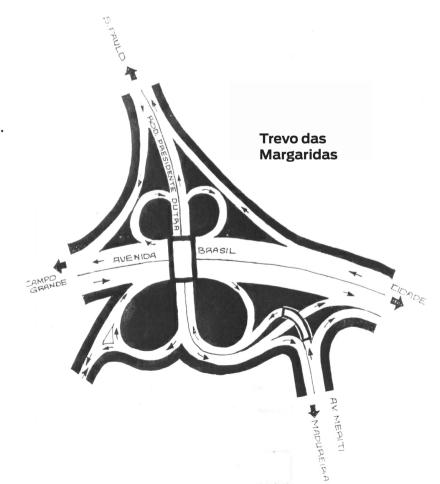
DER-RJ na História

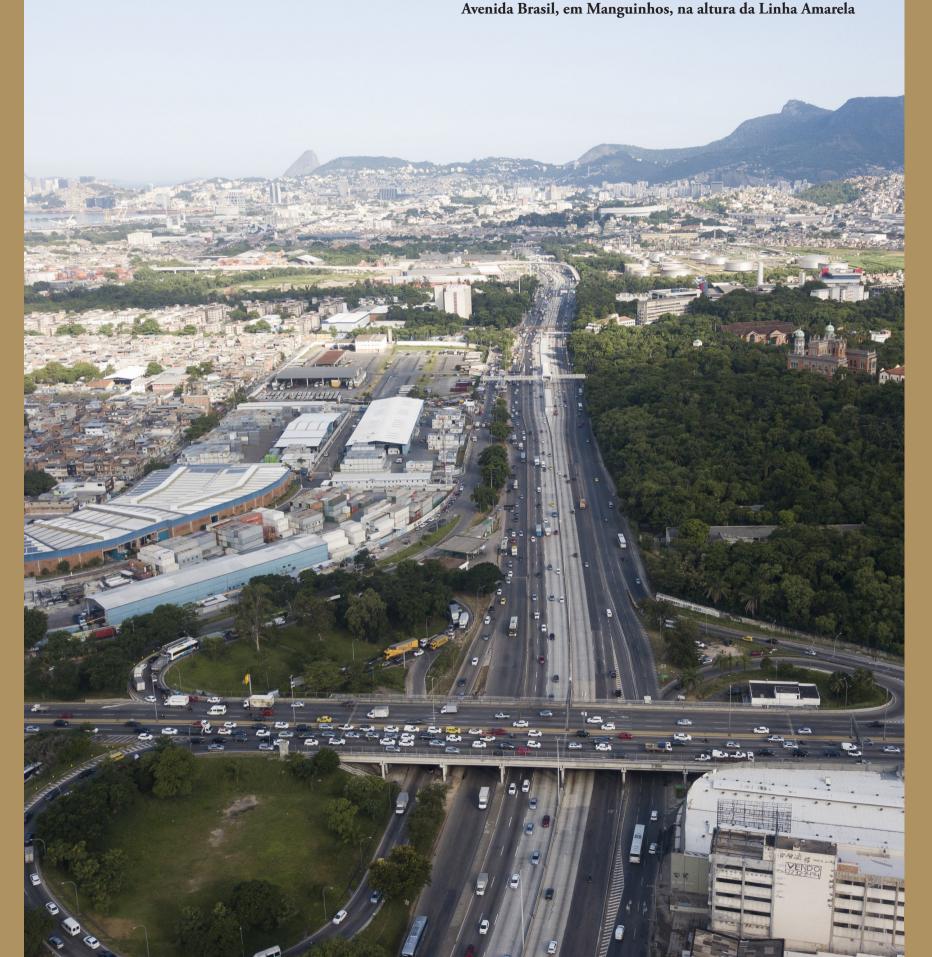
Os anos 40 foram de grandes transformações na cidade do Rio de Janeiro, então Capital Federal. Além da abertura da Avenida Presidente Vargas, que remodelou o centro da cidade, a construção da sede do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ), um marco no novo boulevard, e a abertura de estradas mostraram bem a importância do rodoviarismo no Rio de Janeiro.

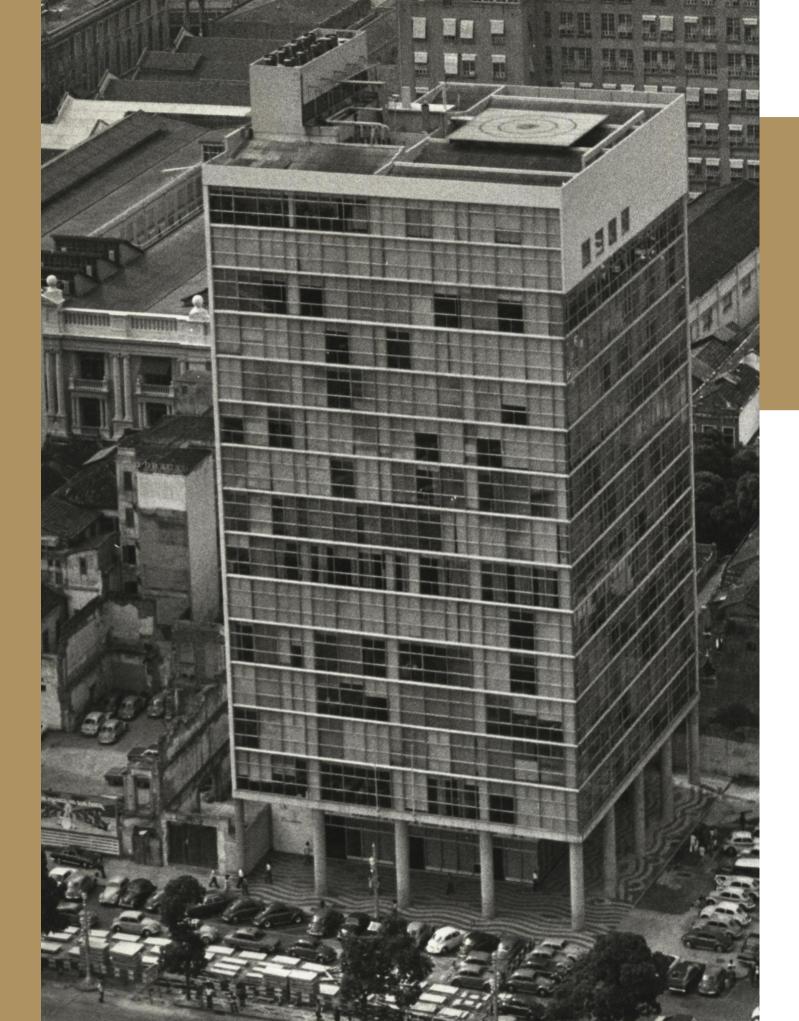
Obras como a Avenida Brasil - que expandia a cidade em relação à Zona Oeste, fora da margem da linha férrea da Leopoldina -, a abertura do Túnel Rebouças, ligando as Zonas Norte e Sul, assim como a Autoestrada Lagoa-Barra permitiram o crescimento da capital fluminense.

Nas décadas seguintes, a implantação de rodovias como a Amaral Peixoto (RJ-106), que substituiu o traçado da Linha de Ferro Maricá, permitiu mais velocidade nos acessos a novas áreas de produção rural e turís-

tica. Da mesma forma, a Rodovia Presidente João Goulart (RJ-116), unia a Região Metropolitana ao Noroeste Fluminense, servindo de canal de troca de mercadorias e serviços. Vale lembrar que o transporte rodoviário de cargas representa mais de 60% do segmento no país, daí a importância das estradas bem conservadas, que conectam regiões e permitem que mesmo áreas distantes dos grandes centros possam se transformar em centros de logística e abastecimento de municípios menores.







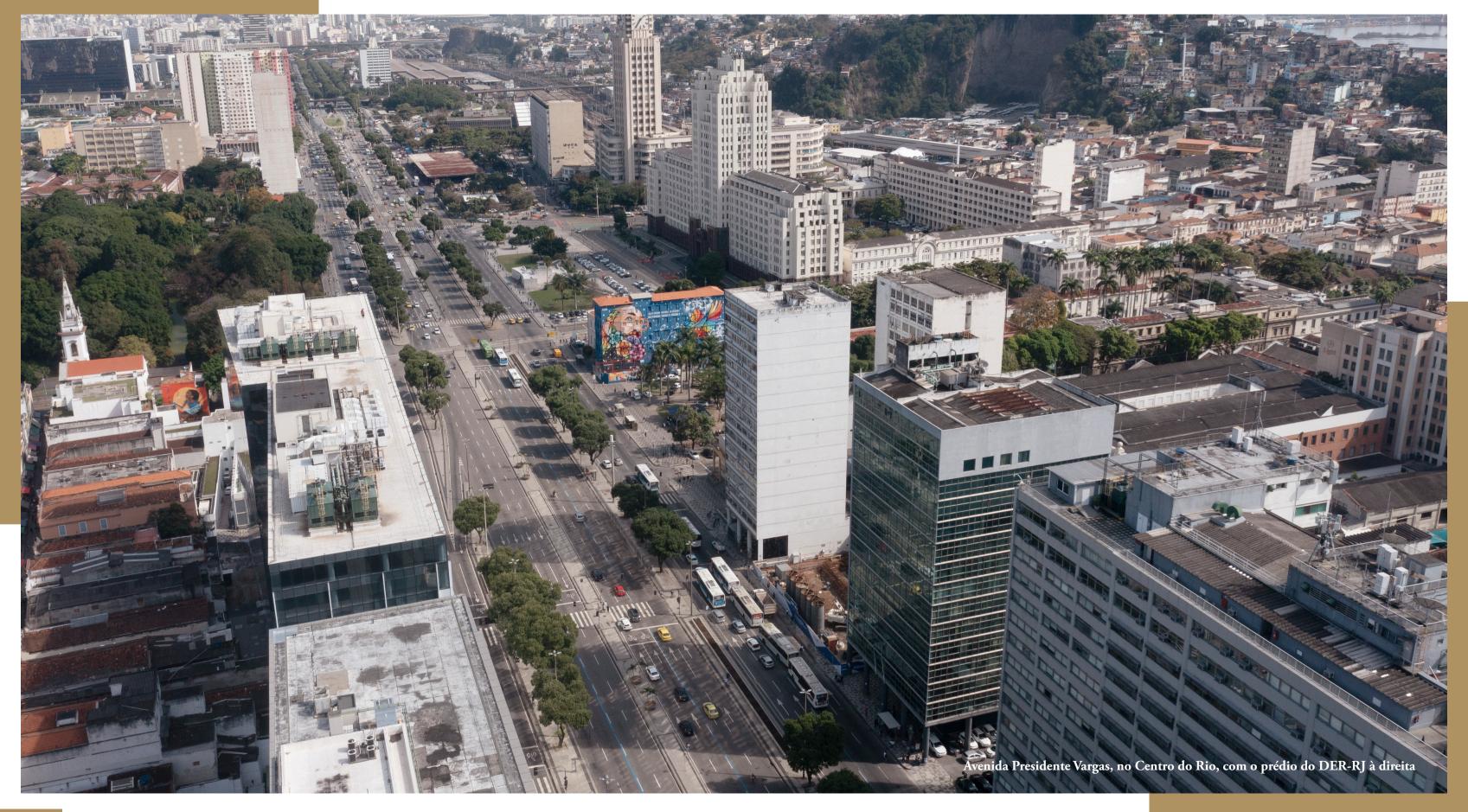
Sede DER-RJ

Construído na década de 50, o edifício Engenheiro Carlos Soares Pereira foi um dos expoentes da construção civil no Centro do Rio de Janeiro. Com 15 andares e um auditório para 350 pessoas, o prédio marcou um novo momento na então recém-aberta Avenida Presidente Vargas, sendo referência para as futuras obras na área.

O prédio leva o nome do engenheiro que participou da construção da nova avenida considerada mais um boulevard carioca, sendo idealizador e primeiro diretor do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, em 11 de Fevereiro de 1943.

Atualmente, o número 1.100 da Avenida Presidente Vargas abriga não apenas o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ), mas também a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Obras Públicas (SEIOP) e a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp).







Mapa Rodoviário 1942

O Rio de Janeiro sempre teve vocação para as rodovias. A primeira estrada foi aberta no estado em 1841, por alemães, abrindo caminho entre a Raiz da Serra e Petrópolis, favorecendo o trânsito dos tropeiros que vinham de Minas Gerais com ouro e pedras preciosas para o porto do Rio. Já a primeira rodovia pavimentada ligava a cidade de Petrópolis a Juiz de Fora, em Minas Gerais, em 1851.

Coube ao Rio de Janeiro também receber a primeira rodovia asfaltada, em 1920, na estrada que hoje é a BR-040, na Serra de Petrópolis.

Novo Mapa Rodoviário

Assim como nas estradas e túneis na capital fluminense e região metropolitana, as rodovias substituíram as ferrovias em muitos dos trajetos e criaram uma conexão entre a capital e os mais distantes pontos do estado do Rio de Janeiro. A construção de um Rio de Janeiro sólido e desenvolvido foi fruto dessa interiorização dos acessos, realizado pelas estradas, em sua maioria pavimentadas. Atualmente, o DER-RJ está trabalhando para apresentar o novo mapa rodoviário, com uma radiografia precisa das estradas que fazem do nosso estado sinônimo de sucesso e desenvolvimento.







Avenida Brasil

Construída na década de 1940, a Avenida Brasil foi o principal indutor do desenvolvimento em direção à Zona Oeste do Rio de Janeiro, então capital federal. A obra serviu para trazer para a cidade inúmeras empresas, que se instalaram ao longo do traçado, permitindo o surgimento de novos bairros e sua expansão, assim como criou um novo canal de ligação entre o Centro e os bairros distantes. O primeiro trecho ligava apenas até o acesso à Rodovia Washington Luiz, caminho para Petrópolis. Aos poucos ela foi se expandindo, chegando aos seus quase 59 km, até Santa Cruz.

Segundo dados da Prefeitura do Rio, que opera a via, há 26 bairros no entorno da Avenida Brasil, que tem tráfego diário estimado em cerca de 800 mil veículos, na chamada migração pendular – trabalhadores que saem da Baixada Fluminense e das Zonas Norte e Oeste da cidade em direção ao Centro.

A primeira tentativa de se construir uma via para automóveis entre o Caju e o bairro de Irajá foi em 1906, na administração do prefeito Pereira Passos. Em 1916 o projeto estava sendo discutido nos primeiros congressos sobre estradas de rodagem no país, sendo que alguns trechos da futura rodovia começaram a ser considerados no período do presidente Washington Luís, entre 1926 e 1928. A obra acabou sendo executada na Era Vargas, inclusive para desafogar o tráfego nas ruas que margeavam a linha ferroviária e, até então, eram o único acesso ao Centro.





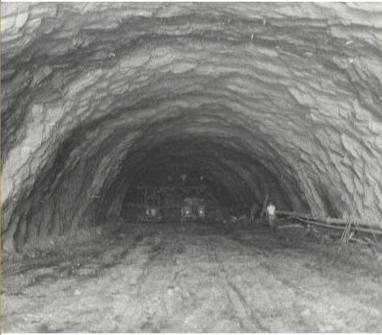


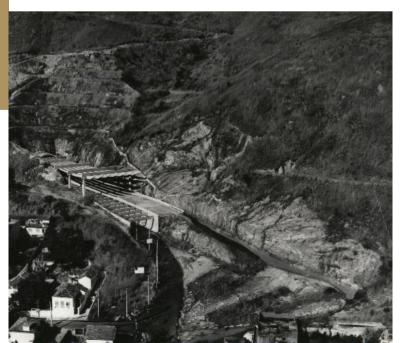
Túnel Noel Rosa

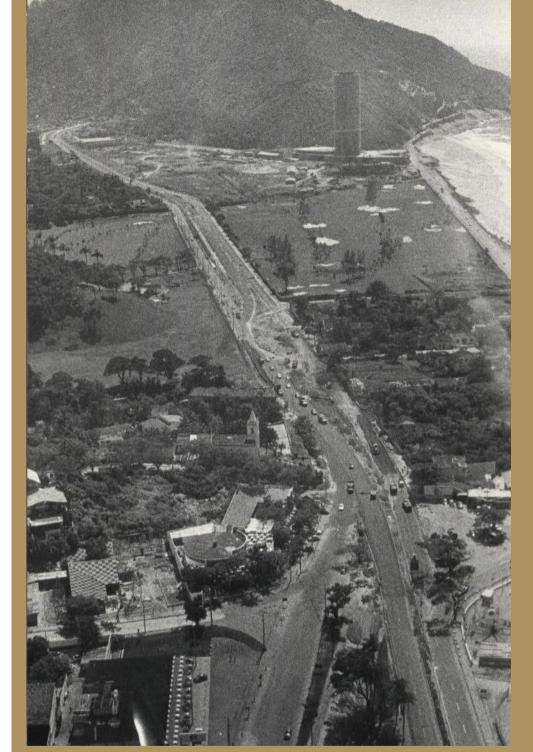
Parte do antigo projeto da Linha Verde (RJ-083), criado em 1960, o Túnel Noel Rosa (homenagem a um dos maiores compositores da Música Popular Brasileira) liga hoje os bairros de Vila Isabel e Riachuelo. A antiga proposta da rodovia era conectar a Gávea, na Zona Sul, até a Rodovia Presidente Dutra, na Baixada Fluminense, passando por parte da Tijuca, na Zona Norte.

As obras começaram em 1972 e foram finalizadas em 1978. O túnel possui 720 metros de extensão e duas galerias sobrepostas. É, assim como a Avenida Pastor Martin Luther King (antiga Avenida Automóvel Clube), um dos poucos trechos da Linha Verde ainda existentes.









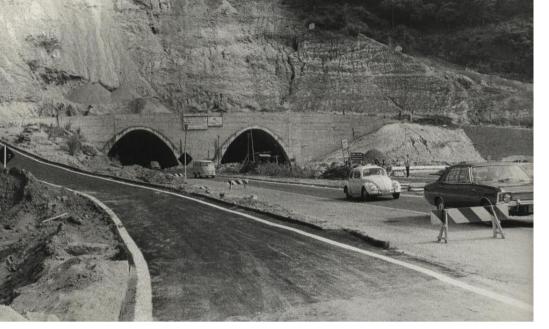
Autoestrada Lagoa-Barra

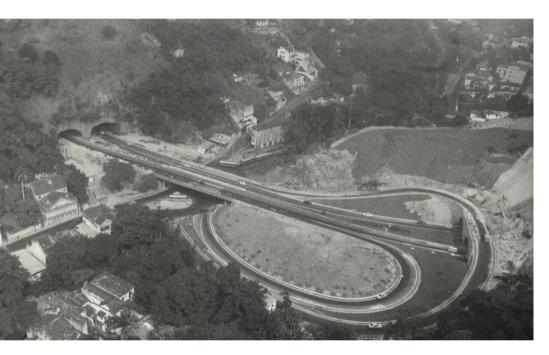
O acesso à Barra da Tijuca por carro, até 1929, era exclusivamente via Jacarepaguá, pelo Alto da Boa Vista. Em 1927, com a construção da Estrada do Joá, surgiu, por uma estrada sinuosa, a ligação entre São Conrado, que já tinha uma via de acesso à Zona Sul (pela Avenida Niemeyer), desde 1916.

As obras de construção dos túneis de São Conrado, do Elevado do Joá (Viaduto das Bandeiras) e do Túnel do Joá, entre 1970 e 1971, permitiram um acesso mais rápido entre a Zona Sul e a Barra da Tijuca.

Na metade da década de 70, com a construção do Túnel Dois Irmãos (rebatizado em 1997 como Túnel Zuzu Angel), e a finalização da Autoestrada Lagoa-Barra (batizada em 2018 como Autoestrada Engenheiro Fernando Mac Dowell), houve a dinamização do crescimento econômico da Barra da Tijuca, com a construção de grandes condomínios e investimentos comerciais.



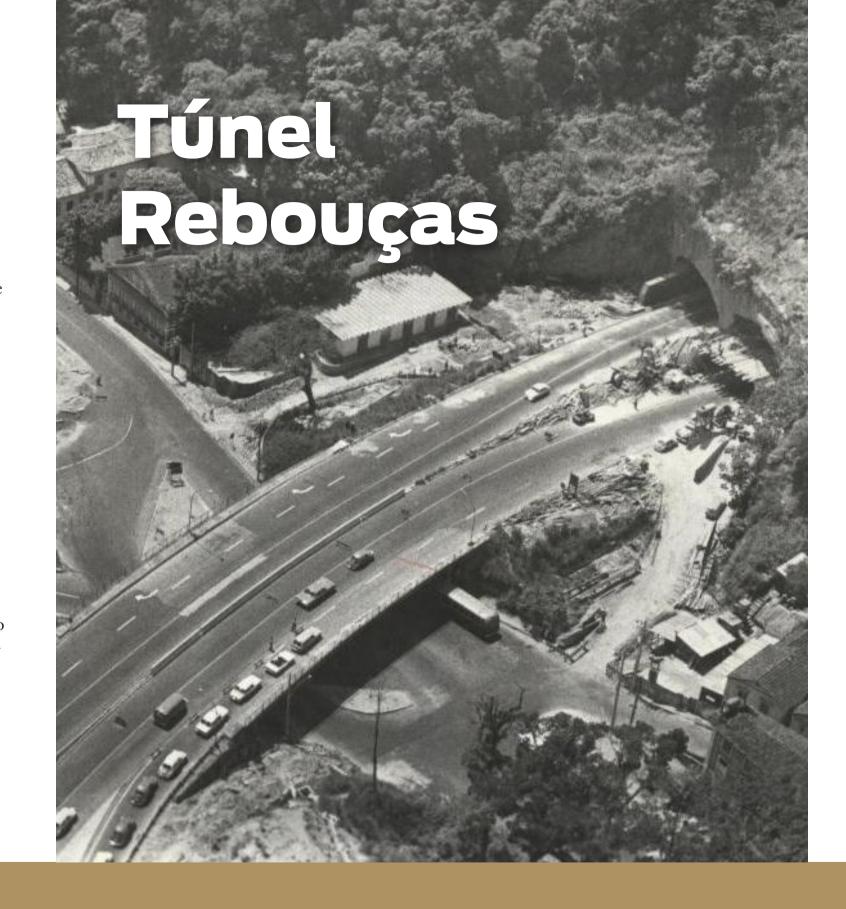






O Túnel Rebouças, segundo maior túnel do Rio de Janeiro, começou a ser construído em abril de 1962. A proposta era fazer uma ligação rápida e de qualidade entre a Zona Norte e a Zona Sul, retirando parte do trânsito no Centro. Em 1967, com a ligação entre os bairros do Rio Comprido e a Lagoa Rodrigo de Freitas, a cidade passou a viver um novo momento. As galerias são monitoradas por câmeras de TV e possui sistema de controle de poluição. O tráfego atualmente é de 190 mil veículos ao dia.

O novo túnel recebeu o nome dos engenheiros militares da época do Império: André e Antônio Rebouças. André Rebouças ganhou notoriedade na então capital do Império por solucionar a questão do abastecimento de água.



Elevado Paulo de Frontin

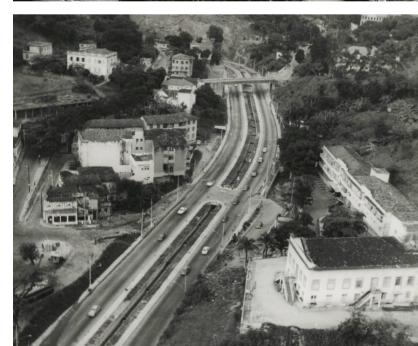


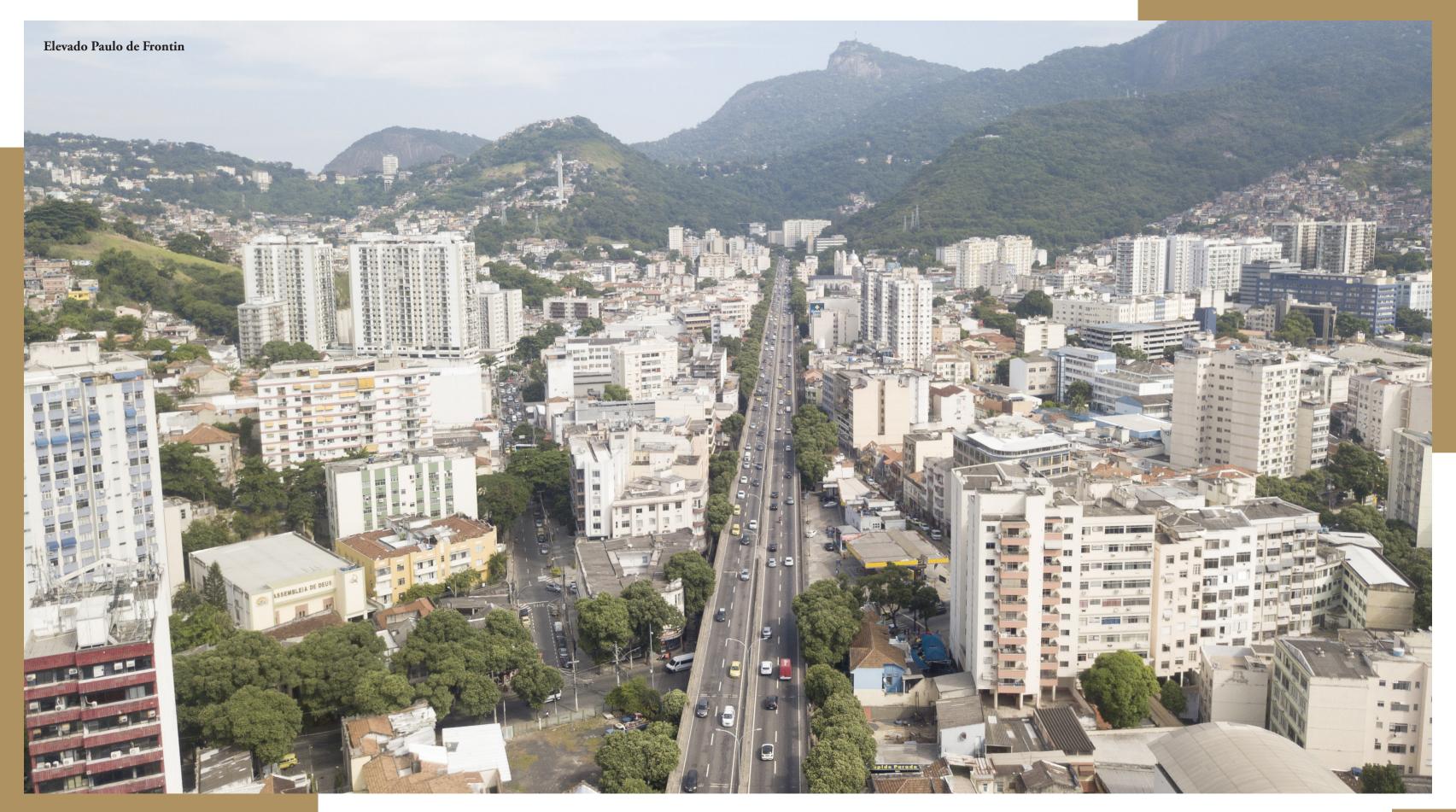
Com 5,2 km de extensão, o Viaduto Engenheiro Freyssinet, conhecido como Elevado Paulo de Frontin, no Rio Comprido, Zona Norte do Rio, é uma via expressa que liga o Túnel Rebouças ao início da Linha Vermelha. As obras do viaduto sobre a Avenida Paulo de Frontin começaram em 1969 e, como a previsão da entrega era para meados de 1971, vários turnos se revezavam para dar conta do trabalho. O acidente com um caminhão destruiu parte da obra da via elevada.

Com a queda de parte da construção, as obras são retomadas em janeiro de 1972, três meses após o acidente, e o elevado é finalizado em 1974. O trecho que desmoronou foi reconstruído ao mesmo tempo em que se realizou o reforço estrutural de todo o viaduto. Ao contrário da concepção inicial, toda a Avenida Paulo de Frontin foi interditada para a instalação de andaimes e escoras para sustentar o elevado durante a fase de cura da concretagem. O elevado foi estendido por cerca de dois quilômetros, até o Campo de São Cristóvão, onde se conecta com a Linha Vermelha.



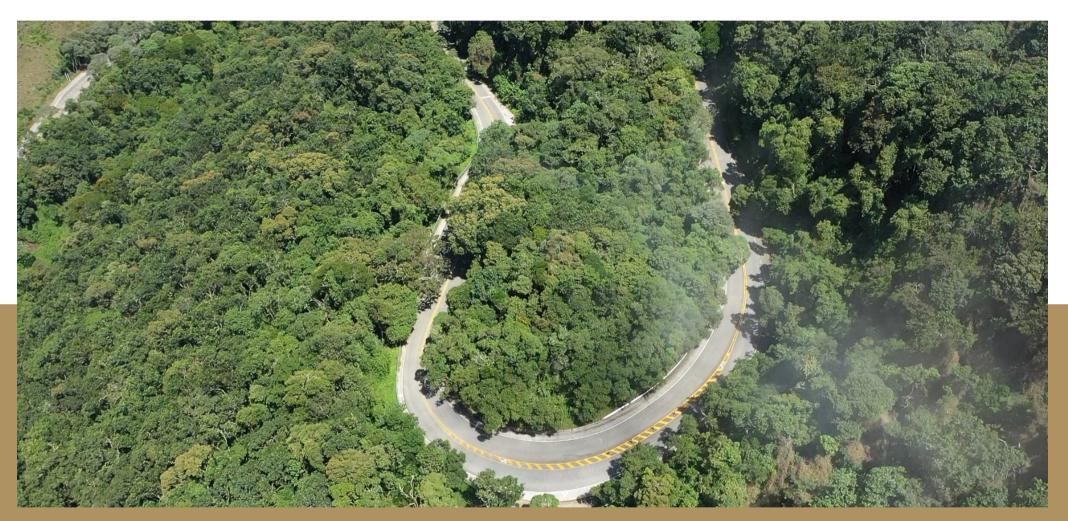


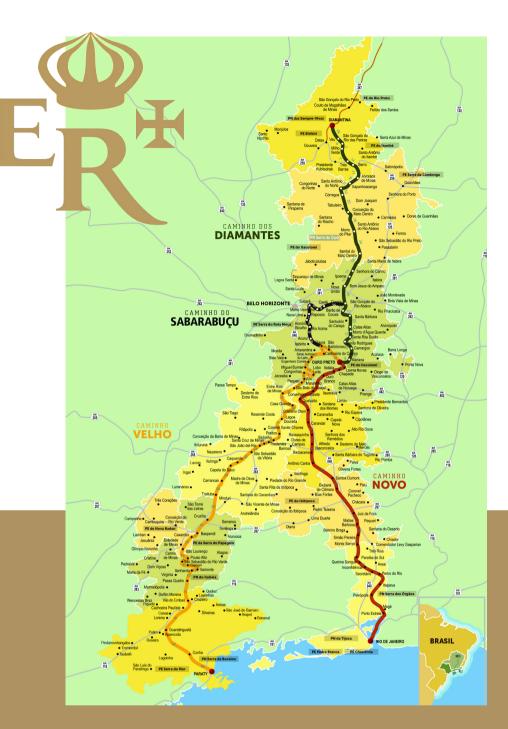




RJ-165

Paraty-Cunha





A Estrada Parque Comendador Antônio Conti (RJ-165), mais conhecida como Paraty-Cunha, segue o antigo traçado da Estrada Real (Caminho Velho), que levava o ouro de Minas Gerais para o porto de Paraty, na época do Brasil Colônia. Por muito tempo foi a única saída terrestre da cidade, atual Patrimônio da Humanidade da Organização das Nações Unidas para a Educação Ciência e Cultura (Unesco). Parte da rodovia - que era totalmente em paralelepípedo - foi parcialmente pavimentada em 1954. A conexão de Paraty aos demais municípios fluminenses aconteceu apenas em 1970, com a construção da Rodovia Rio-Santos.

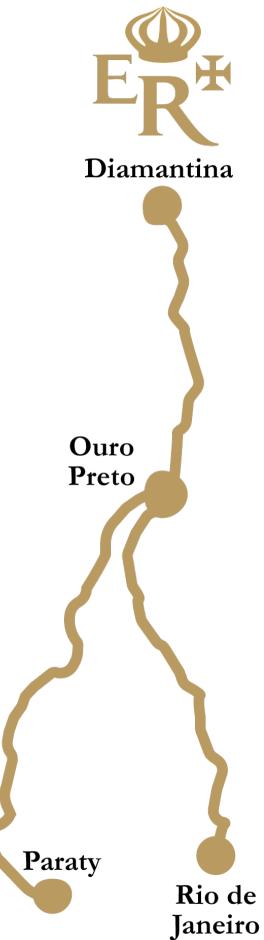
Historicamente, a estrada começa a tomar forma em 1597, quando uma expedição portuguesa de Martim Correia de Sá saiu do Rio de Janeiro em direção a Paraty. Os soldados abriram caminho na mata, chegando a Cunha, combatendo os Tamoios que eram aliados dos franceses.

A estrada liga Paraty, no Sul Fluminense, ao município de Cunha, na região das Estâncias Climáticas de São Paulo, sendo uma importante rota alternativa para os moradores do Vale do Paraíba paulista acessarem as belas praias fluminenses. Parte da estrada corta o Parque Nacional da Serra da Bocaina, com zoopassagens e pistas em paralelepípedo. Entre o Parque Nacional e a BR-101, em Paraty, toda a rodovia está pavimentada.

RJ-107

Considerada a primeira estrada do país, a RJ-107, também conhecida por Estrada da Serra Velha da Estrela, que liga o distrito de Raiz da Serra, em Duque de Caxias, ao Alto da Serra, em Petrópolis, é tombada pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Inepac). Foi construída em 1841, por engenheiros alemães, o que favoreceu a ascensão de Petrópolis à categoria de cidade, em 1843. A nova rota diminuiu em dez dias a viagem dos tropeiros que vinham de Diamantina, em Minas Gerais, com ouro e pedras preciosas, para o Porto do Rio de Janeiro.

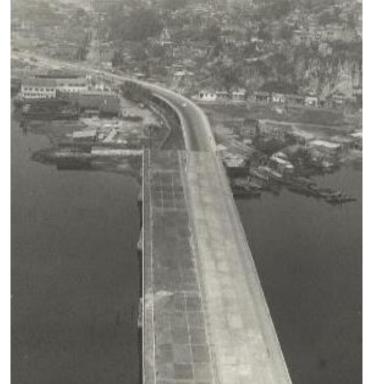
Pavimentada em paralelepípedo, a rodovia, usada como alternativa para o acesso a Petrópolis quando a estrada que liga o Rio a Belo Horizonte (BR-040) está interditada na altura da Serra, a RJ-107 tem manutenção permanente.













Linha Vermelha

A Rodovia RJ-071, a Via Expressa Presidente João Goulart, mais conhecida como Linha Vermelha, liga a Baixada Fluminense ao Centro do Rio de Janeiro, transformando-se numa importante alternativa à Avenida Brasil. A primeira parte da rodovia, inaugurada em 1978, num trecho de 5,2 km, unia o Elevado Paulo de Frontin, na Cidade Nova, ao Campo de São Cristóvão. Quatorze anos depois, em 1992, foi entregue a segunda parte, entre São Cristóvão e a Ilha do Governador. Após a conclusão da terceira etapa da obra, dois anos depois, a Linha Vermelha chegou à Rodovia Presidente Dutra, em São João de Meriti.

Em 2007, a rodovia foi transferida para a administração municipal pelo prazo de 50 anos, passando a Prefeitura do Rio a ser responsável pela manutenção e operação da via. Em 2023, o Estado do Rio de Janeiro retomou o trecho de cerca de 14 km entre o acesso à Ilha do Governador e a Rodovia Presidente Dutra, trecho da via que corta os municípios de Duque de Caxias e São João de Meriti.

A inauguração da Linha Vermelha absorveu o excesso de tráfego da Avenida Brasil, assim como possibilitou a criação de linhas especiais de ônibus, diminuindo o tempo de deslocamento dos trabalhadores da Baixada Fluminense até o Centro do Rio.

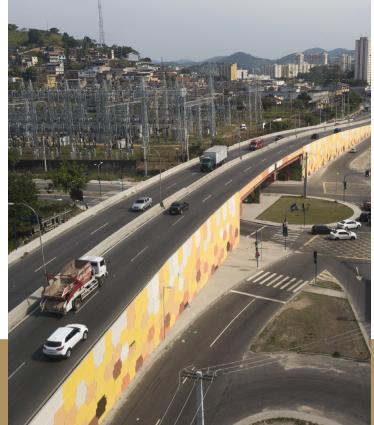


Via Light

A RJ-081, mais conhecida por Via Light, foi construída em 1998, ligando Nova Iguaçu, na Baixada Fluminense, à Pavuna, na capital fluminense, cortando os municípios de São João de Meriti, Nilópolis e Mesquita. A estrada apresenta-se como uma opção de deslocamento dos moradores da região, fugindo dos engarrafamentos constantes da Rodovia Presidente Dutra. O nome Via Light é porque a estrada foi construída ao longo das torres de transmissão da companhia.







RJ-104

Com 25 km de extensão, a RJ-104 (Rodovia Niterói-Manilha) foi construída na década de 1950, com o nome Rodovia Tronco Norte Fluminense. A estrada começa na localidade da Caixa D'Água, no bairro do Fonseca, em Niterói, e termina na altura do Trevo de Manilha, em Itaboraí. É uma das principais rotas de quem sai de Niterói em direção a São Gonçalo, fazendo conexão também com a RJ-106, em direção à Região dos Lagos.

Por ser uma estrada localizada próxima a bairros populosos, há inúmeras passarelas e vários redutores de velocidade ao longo da via.

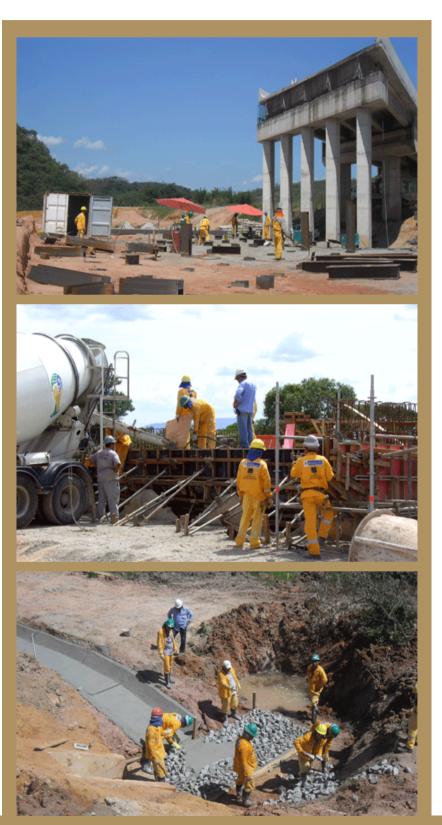
A Avenida 22 de Maio, principal artéria de Itaboraí, também faz parte da rodovia, entretanto está sob administração da prefeitura local.



Arco Metropolitano

Embora estivesse no Plano Rodoviário desde 1976, a construção da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, mais conhecida por Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, tomou forma a partir de 2008. Ao estado coube a construção da área 'virgem' (formada por campos e pastos), de cerca de 72km, que cortava os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. A nova rodovia, posteriormente repassada ao governo federal, tinha como proposta unir a Rodovia Rio-Santos, em Itaguaí, à mesma rodovia, em Manilha (Itaboraí), sendo cortada pela Rodovia Presidente Dutra (BR-116) e pela Rodovia Washington Luís (BR-040).

A estrada, uma via expressa, tinha como proposta a diminuição do trânsito na Rodovia Presidente Dutra, em especial na Baixada Fluminense, na Avenida Brasil, o principal corredor de transporte da cidade do Rio de Janeiro.











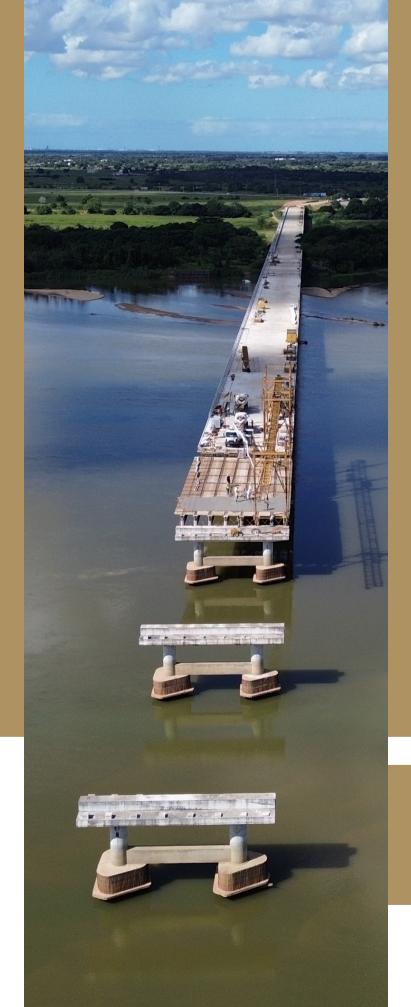
"Graças a estradas como a RJ-234, a nova bacia leiteira do Norte e Noroeste Fluminense está se expandindo. Era um sonho antigo. Está se transformando numa rota comercial importante entre a produção local e os mercados da Região Serrana e da capital".

Vanderson Santos

Diretor da Cooperativa de Agricultura Familiar de Italva

RJ-234 Italva

Com seus 25 quilômetros de extensão, a RJ-234 (Rodovia Prefeito Eliel Almeida Ribeiro) tem seu valor no escoamento da produção agrícola. Ligando os municípios de São Fidélis e Italva, é uma das principais rotas econômicas da Região Noroeste Fluminense. A estrada permite que toda a produção de hortifruti, inclusive de São José de Ubá, e laticínios de Italva chegue aos mercados consumidores de Minas Gerais e Espírito Santo, ao se conectar com a BR-356. Para atender às normas de segurança viária e de tráfego, foi construído um trevo no entroncamento com a rodovia federal.



Ponte da Integração

A retomada da construção da Ponte da Integração (de São João da Barra a São Francisco de Itabapoana) foi um compromisso assumido pelo Governador Cláudio Castro com a população do Norte do estado do Rio de Janeiro. A intervenção tirou do papel um sonho antigo dos moradores de Campos, São João da Barra e São Francisco de Itabapoana.

Estima-se que mais de um milhão de pessoas serão beneficiadas após a conclusão da ponte, graças aos empregos gerados a partir do desenvolvimento do Porto de Açu. Além disso, a Ponte da Integração vai incrementar o escoamento de produção do polo de fruticultura, assim como as usinas de cana-de-açúcar instaladas no Norte Fluminense. A obra vai facilitar também o acesso de visitantes às diversas praias e hotéis-fazenda situados nos municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, impulsionando o fluxo turístico e gerando novos empregos.

Sobre o Rio Paraíba do Sul, a ponte tem 1.344 metros de comprimento, 16,2 metros de largura e 35 pilares, ligando São João da Barra a São Francisco de Itabapoana.



RJ-122

Ligação entre Guapimirim e Cachoeiras de Macacu

Dentro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a RJ-122 tem 36 quilômetros e liga Guapimirim, no pé da Serra dos Órgãos, a Cachoeiras de Macacu. Tem seu início na BR-116 e se estende até a RJ-116, sendo uma rota alternativa da Capital Fluminense para Nova Friburgo, evitando o trânsito intenso da Ponte Rio-Niterói e da Niterói-Manilha.

O cenário rural ao longo de sua extensão inspira produtores audiovisuais a utilizarem a estrada nas gravações de cenas para filmes e novelas. A estrada abriga diversas propriedades rurais, alguns haras, a Fazenda Escola da Universidade Federal Fluminense (UFF) e uma indústria de bebidas.

A RJ-122 é ainda uma importante rota de saída de caminhões. A rodovia foi uma das primeiras da América Latina a receber pavimentação com alto teor de borracha.





"Somos muito dependentes de rodovias. Aqui em Campos dos Goytacazes, temos inúmeras RJs e mais de mil quilômetros de estradas vicinais. Tenho como lema que estrada boa é sinônimo de aumento da produção agropecuária."

Ronaldo Bartholomeu dos Santos Junior

Presidente do Sindicato Rural de Campos dos Goytacazes

RJ-186 Santo Antônio de Pádua

A RJ-186 é uma importante rodovia do Noroeste Fluminense. Com 102 km de extensão, liga Santo Antônio de Pádua, na divisa com Minas Gerais, a Bom Jesus do Itabapoana, na divisa com o Espírito Santo. A via serve de corredor para a circulação de pessoas e mercadorias entre os dois municípios e os estados, além de São José de Ubá, que está às margens da rodovia. Passam pela estrada os caminhões que movimentam a produção agrícola da região, levando frutas, verduras e legumes para os mercados mineiro e capixaba, garantindo também o escoamento da produção cafeeira.





Com 185 km de extensão, a RJ-151 é de suma importância para o escoamento da produção, principalmente leiteira, no Sul do estado. Margeando o Rio Preto, divisa dos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, a estrada liga Campo Alegre, no distrito de Visconde de Mauá, em Resende, até Comendador Levy Gasparian, no acesso a Juiz de Fora.

A rodovia corta também os municípios de Valença e Rio das Flores, tendo importância fundamental durante o Ciclo do Café. Ao longo dos tempos a estrada serviu para escoar a produção cafeeira, na época dos barões, e hoje leva turistas para as inúmeras fazendas centenárias que ajudaram a reviver a economia de toda a região.





"O turismo rodoviário é fundamental para o desenvolvimento econômico e social da Costa do Sol. As melhorias das estradas são responsáveis pela geração de emprego e renda das 13 cidades que compõem a nossa região."

Carlos Cunha

Presidente da Associação de Hotéis de Cabo Frio

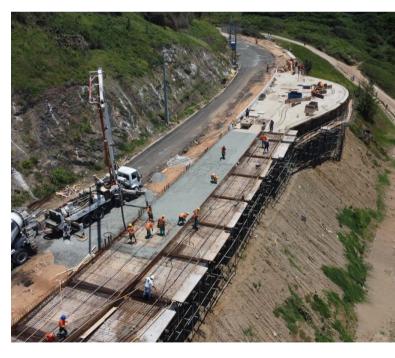
Mirante da Prainha

Inaugurada em 2022, a obra do Mirante da Prainha, na RJ-140, na entrada de Arraial do Cabo, se tornou um importante ponto turístico da cidade. O espaço tem uma extensão de mais de 40 metros e é um complemento urbanístico ao trabalho de contenção da encosta feito pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ). Com iluminação, deque de madeira e canteiros de plantas e flores, o Mirante conta ainda com vagas de estacionamento para idosos e pessoas com deficiência.

O volume de turistas em Arraial do Cabo no ano de 2022 chegou a 2 milhões de pessoas, segundo a administração local, levando em consideração o total de pessoas contabilizadas como população flutuante, que apenas vem para o município para passar o dia e retorna para a cidade de origem.

O Mirante da Prainha está localizado logo na entrada da cidade, na primeira praia com vista quando o turista chega. A obra tinha como objetivo atender a necessidade de contenção da estrada, mas se tornou mais um importante atrativo, proporcionando benefícios para o município. Com espaço amplo, o que seria apenas uma obra de contenção, transformou o visual e a experiência ainda mais agradáveis para quem deseja registrar os momentos em Arraial do Cabo, lugar lindo para perfeitos clicks nessa era "instagramável", além de ser ótimo para os amantes do cicloturismo e caminhadas.





RJ-163 Capelinha-Mauá

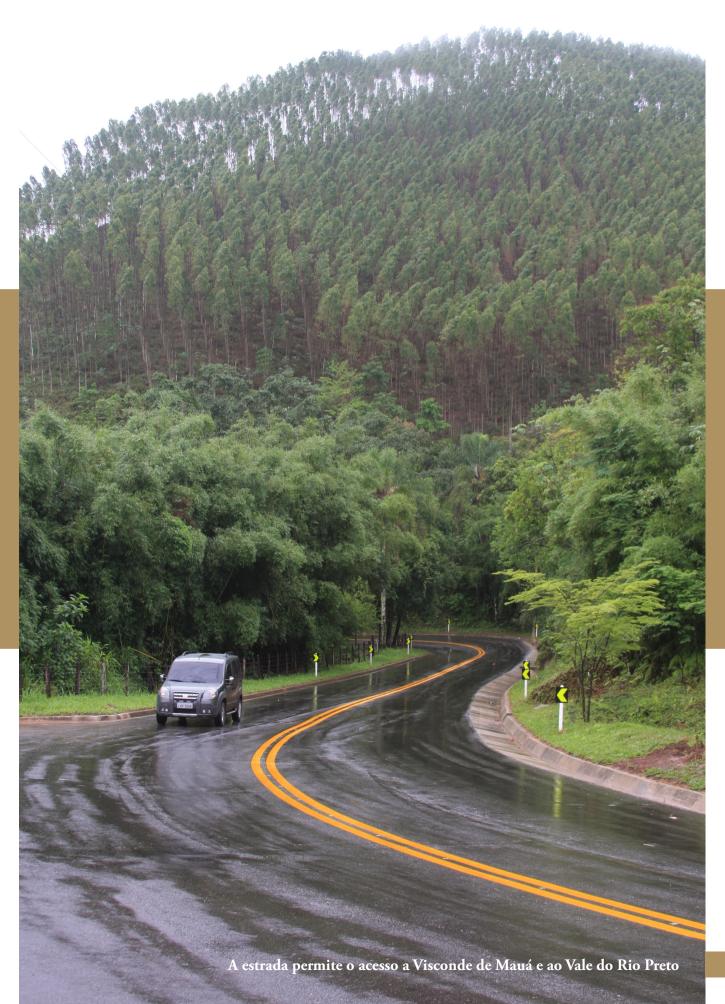
A história de Visconde de Mauá, distrito de Resende, foi totalmente transformada com a pavimentação da RJ-163. Antes refém das condições climáticas, já que a estrada sinuosa e de leito natural impedia o acesso à região em dias de chuva, o local passou a receber não apenas serviços, mas transformouse em importante destino turístico, recebendo visitantes de todos os pontos do país. A pavimentação da RJ-163 era esperada há décadas pela população local. Com extensão de 29,5 km, ela recebe os nomes de Rodovia Coronel Rubens Tramujas Mader, até Penedo, distrito de Itatiaia; e Rodovia Vereador Quirino, de Penedo até Visconde de Mauá.

Por cortar o Parque Nacional do Itatiaia - o mais antigo parque nacional do Brasil - a via recebeu tratamento de estrada-parque, com zoopassagens (aéreas e subterrâneas), assim como instalação de placas de limite de velocidade. A rodovia tem sido apontada por empresários e moradores como de fundamental importância para o desenvolvimento do turismo não apenas no distrito, mas também nas localidades de Maromba (complexo de cachoeiras) e Maringá-MG, que tem como acesso a RJ-151.

"Nossa região esperava há 100 anos por uma estrada pavimentada e sinalizada que desse segurança aos nossos moradores e fomentasse a economia do turismo. A estrada permitiu que todos esses serviços vitais estivessem acessíveis à população."

Osvaldo Caniato

Presidente da Associação Turística e Comercial da Região de Visconde de Mauá - Mauatur



RJ-116

O currículo dela é extenso - literalmente. A RJ-116, que tem o nome oficial de Rodovia Presidente João Goulart, é uma das maiores estradas estaduais do território fluminense. Com seus 273 quilômetros, a via interliga 13 cidades, nas Regiões Metropolitana, Serrana e Noroeste. A RJ-116 tem seu início na BR-101, em Itaboraí, passa por Cachoeiras de Macacu, Nova Friburgo, Bom Jardim, Cordeiro, Macuco, São Sebastião do Alto, Itaocara, Aperibé, Santo Antônio de Pádua, Miracema, Laje do Muriaé, terminando seu traçado em Itaperuna, na BR-356.

Uma estrada com essa magnitude não pode deixar de ser observada em seu papel fundamental no desenvolvimento de todos os municípios que ela conecta, tendo protagonismo no cenário econômico do estado como via de escoamento de hortifrutigranjeiros das regiões produtoras para a capital.

O investimento para assegurar os cuidados por quem transita por ela são inúmeros. Nos últimos anos, o DER-RJ se mostrou bem atuante em ações como contenção de encostas, recuperação asfáltica em diversos trechos, além de alargamento de pontes.





RJ-130 Terê-Fri

A RJ-130 é um dos belos caminhos que contornam a Serra dos Órgãos, ligando Teresópolis a Nova Friburgo, na Região Serrana. No início de 2022, o Governo do Estado iniciou uma das revitalizações mais esperadas pela população. As obras incluíram recuperação de meio-fio, manutenção e melhorias na rede de drenagem, recomposição das defensas e guarda-corpo das pontes, a renovação do asfalto e da sinalização horizontal em toda a sua extensão- a rodovia tem 68 quilômetros.

Inserida na região conhecida como Serra Verde Imperial, a Terê-Fri é uma rota para os turistas que visitam a região durante todo o ano. Também é uma importante via de escoamento da produção rural, com relevância histórica dentro do contexto de desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro.

Substituição de ponte de madeira em estrada vicinal

Principais canais de escoamento da produção agrícola e leiteira, as estradas vicinais representam a alma dos municípios. Normalmente em leito natural, elas estão recebendo uma atenção especial do Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ) com a utilização de produtos que podem proporcionar melhor trafegabilidade em períodos de muita chuva. Além disso, muitas das pontes de madeira estão sendo substituídas pelas de concreto, evitando riscos para quem vive ou passa pela região.

A expectativa é de que pelo menos 70% dos 1,2 mil km de estradas vicinais sejam asfaltadas nos próximos três anos, facilitando ainda mais o acesso dos produtores rurais aos principais mercados consumidores. Da mesma forma, o turismo rural ganha um novo impulso com a pavimentação dessas novas estradas.

"O trabalho de revitalização e conservação das rodovias e estradas fluminenses, realizado pelo DER-RJ, tem garantido desenvolvimento para cada um dos 92 municípios. As obras transformam o Estado do Rio de Janeiro no principal protagonista do país quando o assunto é economia."

André Português

Presidente da Associação Estadual de Municípios do Rio de Janeiro (Aemerj) e prefeito de Miguel Pereira





Sinalização

A sinalização é essencial para segurança, orientação e direcionamentos no trânsito. Quando o assunto é sinalização vertical, as placas regulamentam, advertem e indicam distância, localização e referenciais turísticos. No DER-RJ, a Superintendência de Sinalização produz aproximadamente 5 mil placas por ano.

Os 80 anos do Departamento coincidiram com o ano em que o território fluminense registrou aumento na movimentação de turistas nacionais e internacionais. Os 23.819 visitantes do Rio de Janeiro certamente visualizaram pelo estado algumas das 982 placas turísticas instaladas pelo DER-RJ.

A Era digital

O ano de 2023 também foi marcado pelas instalações de pórticos com painéis de mensagens educativas. No primeiro trimestre, 15 equipamentos foram instalados nas RJ-081, 104, 106, 125, 130, 140 e 145, rodovias que conectam os principais pontos turísticos fluminenses. Os usuários dessas estradas -que registram intenso fluxo de veículos- podem contar com viagens cada vez mais seguras e conscientes.



"Placas são essenciais para garantir a segurança de quem utiliza as rodovias."

José Luiz Teixeira da Silva

Diretor de Operação e Monitoramento e Controle de Trânsito





DER-RJ amigo dos animais

Pelo menos 60 placas de alerta sobre abandonos de animais foram instaladas pelo DER-RJ, entre 2022 e os meses iniciais de 2023. As estradas do estado rico em biodiversidade cortam diversos biomas onde os animais silvestres tornam-se vulneráveis aos riscos de atropelamento.

Os investimentos para a sinalização de alerta sobre animais silvestres e abandonos de animais somam R\$ 101,9 mil. As placas são fruto de uma parceria com a Secretaria Estadual de Agricultura e as de advertência sobre animais silvestres são criação do **DER-RJ.**

USINAS

O estado do Rio de Janeiro conta com 13 unidades próprias de processamento de materiais asfálticos para a pavimentação. Com capacidade diária de produção de até 300 toneladas de asfalto, elas atendem os municípios fluminenses com material de alto padrão de qualidade na pavimentação das estradas.





Usinas de Asfalfo a Quente (CBUQ): Parada de Lucas é estratégica. Atende demandas emergenciais e em ações nos prédios públicos estaduais (escolas, batalhões, hospitais e outros equipamentos)



Usinas de Asfalto Pré Misturado a Frio (PMF)

O QUEIMADOS

PARADA DE LUCAS

RESIDÊNCIA DE OBRAS E CONSERVAÇÃO

São 20 polos, com estrutura administrativa e operacional, espalhadas pelo Rio de Janeiro, prontas para atender as intervenções executivas nas rodovias estaduais. As Residências de Obras e Conservação (ROC) têm gestão sobre as estradas, sendo o ponto de partida mais direto do DER-RJ na execução de serviços, como reparo do pavimento, limpeza, roçada e plantão rodoviário.



EXPEDIENTE

Coordenadora de Comunicação Social Andrea Ferreira

Redatores

Mario Teixeira

Rafael Britto

Breno Prata

Isadora Cabral

Mariana Bittencourt

Fotos Michel Filho

Projeto Gráfico e Diagramação Gabriela Marsico

> Redes Institucionais Gabrielle Falck Alessandro Valentim

Arte final Gabriela Otero e Sandro Mesquita

Arte dos 80 Anos do DER-RJ (Capa) Luciano Freitas

> Estagiárias Andressa Zuza Débora Vieira Joziane Barbosa Leandra Carvalho



