

Para engenheiros especialistas em cálculos e estruturas ouvidos pelo **DIA**, a queda da passarela foi uma fatalidade. Segundo eles, o caminhão basculante, pesando mais de 10 toneladas e trafegando a uma velocidade de 85 km/h, conforme afirmou o motorista, causou um choque de pelo menos 120 toneladas contra a passarela, que tinha 120 toneladas. "Nenhuma passarela, de aço ou concreto, resistiria a um impacto tão brutal", justificou o conselheiro do Crea-RJ e membro da Associação Brasileira de Pontes e Estruturas, Antônio Eulálio.

Ele sugere que fabricantes de veículos pesados, como caminhões basculantes, criem alarmes sonoros e visuais que alertem os motoristas em casos de incidentes, como o levantamento involuntário da caçamba.

Manoel Lapa, do Clube de Engenharia, concorda com Eulálio. "Nenhum projeto de passarela leva em conta um acidente dessa proporção. A violência da colisão como a de hoje (ontem) derrubaria qualquer uma pela frente", disse Manoel.

Já o engenheiro Protasio Ferreira e Castro, professor do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil da Universidade Federal Fluminense (UFF), disse ter ficado impressionado com a distância com que a passarela foi deslocada (cerca de três metros) do ponto de apoio, do lado em que houve o impacto. Isso pode sugerir problema de manutenção estrutural em pontos da passarela.

"Pelas imagens, esse deslocamento, no meu entender, foi exagerado. Isso sugere, talvez, manutenção inadequada, com possível deterioração da estrutura nos aparelhos de apoio. Isso deve ser levado em conta pela perícia, que pode constatar ou não essa suspeita", opinou Protasio.

Os três engenheiros disseram que a altura de 4,5 metros da passarela era adequada,

### Altura das travessias de pedestres não segue padrão, o que é criticado por especialistas

da, mas criticaram a falta de uma legislação que unifique o tamanho. Hoje, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) é que define os parâmetros de altura para rodovias federais, o estado para as estaduais e a prefeitura, dos municipais. Eles variam entre 4,20 e 6 metros.

"Outro problema são os formatos das passarelas. Os projetistas levam sempre em consideração o formato estético, mas se esquecem da funcionalidade delas. Assim são as estruturas desse tipo que existem no Aterro do Flamengo, onde vários veículos já se chocaram ou ficaram imprensados", lembrou Antônio Eulálio.

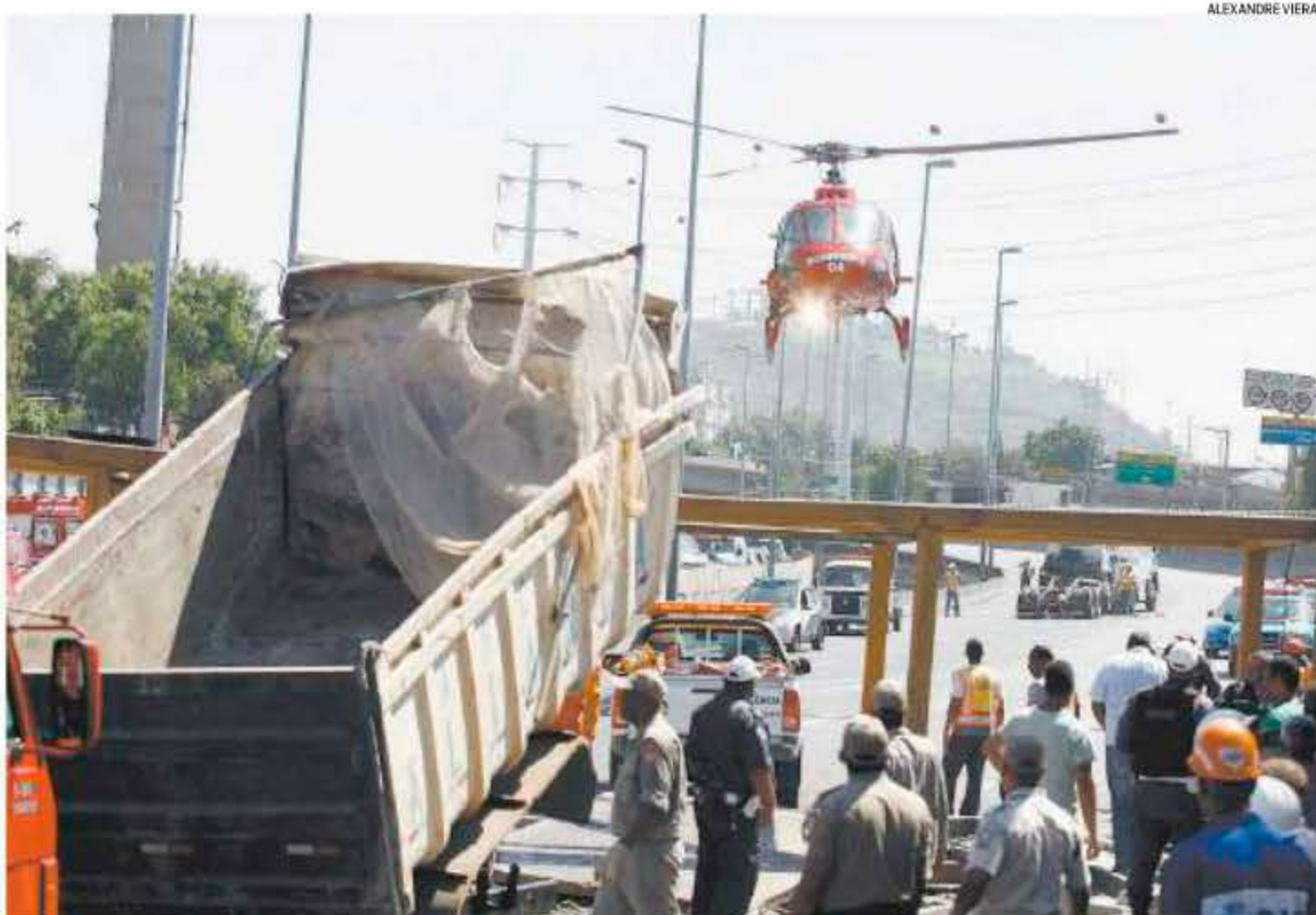
José Eugênio Leal, professor de Engenharia de Transportes da PUC Rio, por sua vez, criticou o fato de as câmeras de monitoramento instaladas nas rodovias não serem usadas para coibir irregularidades. "Não há planejamento para esse fim. Não existe fiscalização preventiva. Os poderes concedentes e o município usam as câmeras apenas para monitorar o movimento e o fluxo de veículos e não para punir irregularidades no trânsito. O caminhão que derrubou a passarela foi flagrado momentos antes da batida em uma câmera da Lamsa."



Passarela sobre a Linha Amarela foi desmontada e retirada da via por guindastes: a liberação total do tráfego só aconteceu por volta de 18h30, mais de nove horas após o acidente

# A 85 km/h, uma força equivalente a 120 toneladas

Engenheiros dizem que choque do caminhão derrubaria qualquer passarela



Helicóptero do Corpo de Bombeiros foi utilizado para resgatar as pessoas feridas no acidente provocado pelo choque do caminhão basculante

## VIVA VOZ

**JOSÉ EUGÊNIO LEAL**  
Professor de Engenharia

**"Poderes concedentes e o município usam as câmeras para monitorar o fluxo de veículos e não para punir"**

**PROTASIO FERREIRA**  
Professor de Engenharia

**"O deslocamento (da passarela) foi exagerado, o que sugere manutenção inadequada e deve ser levado em conta pela perícia"**

## RESPONSABILIDADE

### Paes diz que Lamsa terá que reconstruir a travessia

■ O prefeito Eduardo Paes afirmou que o motorista do caminhão que atingiu a passarela da Linha Amarela não estava prestando serviço para a prefeitura, mas, mesmo se estivesse, a responsabilidade de manter a segurança do caminhão seria da empresa terceirizada contratada. "Ele não estava prestando serviço para a prefeitura, mas poderia estar. A prefeitura contrata muitas empresas terceirizadas. E nessa contratação, a responsabilidade de manter esses caminhões é da empresa contratada. Neste caso, ele estava credenciado para fazer o transporte de entulho." disse o prefeito do Rio.

Paes comentou também o fato de o caminhão estar trafegando em horário proibido. Se-

gundo ele, apesar de o motorista ter desconsiderado a regra, isso não influenciou no acidente. "A gente tem um desafio maior que é controlar esses caminhões que desrespeitam a determinação da prefeitura de não circular nos grandes corredores da cidade nesse horário. Mas essa restrição não tem relação com o acidente".

Quando à construção de uma nova passarela, Paes afirmou que a responsabilidade é da Lamsa, concessionária que administra a via.

A 44ª DP (Inhaúma) instaurou inquérito para apurar as circunstâncias do acidente, que deixou quatro mortos e cinco feridos. O delegado Fábio Asty esteve no Hospital Lourenço Jorge para ouvir o motorista

do caminhão, Luiz Fernando Costa, de 31 anos. Testemunhas estão sendo chamadas para prestar depoimento e as câmeras de circuito de segurança da via expressa foram solicitadas. O delegado aguarda a liberação médica das vítimas sobreviventes para que sejam ouvidas. Peritos do Instituto de Criminalística Carlos Éboli (ICCE) estão no local do acidente para realizar a perícia.

Antônio Carlos da Silva, motorista da linha 315 (Central/Recreio), disse que presenciou o caminhão circulando com a caçamba aberta, momentos antes do acidente. Ele diz que emparelhou com o caminhão. "Fiz de tudo. Buzinei e gritei que a caçamba estava levantada e a bater na passarela."

### Trânsito fica caótico em vários pontos

Durante as mais de 9 horas que os técnicos precisaram para retirar a passarela das pistas, o trânsito na cidade, que já está ruim por causa do fechamento da Perimetral, ficou caótico. Os reflexos foram percebidos, principalmente, na Av. Brasil, Autoestrada Grajaú-Jacarepaguá e no entorno da Linha Amarela.

O incidente ocorreu às 9h13. Por volta das 16h30, duas pistas no sentido Barra foram liberadas ao tráfego. E às 18h27, o trânsito foi aberto nos dois sentidos.

Em abril de 2010, carreta ficou presa na Passarela 16 da Avenida Brasil, na Penha. A via ficou fechada durante sete horas. Dois guindastes de 30 toneladas foram usados para retirar o veículo entalado e a parte da estrutura danificada da passarela. Não houve feridos.

Medidas de segurança alternativas podem contribuir para evitar acidentes do tipo. Um deles é um medidor de altura de veículos antes de viadutos e passarelas. A opção chama a atenção do motorista e o veículo pode até bater na estrutura de alerta anterior à real, para evitar desastres. Na Av. Francisco Bicalho, na Leopoldina, por exemplo, há uma dessas.