

'Caçambas não levantam sozinhas', diz especialista

Para técnico, qualquer motorista de caminhão basculante perceberia o problema, já que o veículo balançaria

ROBERTO DUTRA
roberto.dutra@oglobo.com.br

Qualquer motorista de basculante perceberia uma caçamba está levantada após andar alguns metros.

— O caminhão tem espelhos retrovisores. Dá para ver se a caçamba está levantada. E uma caçamba aberta a mais de 60km/h muda o centro de gravidade. O caminhão balança muito — diz Ricardo Bock, da Sociedade de Engenheiros da Mobilidade (SAE Brasil).

Ontem de manhã, o motorista Luís Fernando Costa, que dirigia o caminhão LLN 2225, andou cerca de um quilômetro com a caçamba do veículo elevada, colidindo com uma passarela da Linha Amarela, que desabou,

deixando quatro mortos e cinco feridos.

O caminhão é um Volkswagen Worker 26.220, ano 2011. O modelo tem motor turbodiesel de seis cilindros em linha com 8,2 litros e 218cv de potência, e capacidade para transportar 26 toneladas.

BOTÃO DENTRO DA CABINE

Esses caminhões saem da fábrica apenas com chassi e cabine. Ou seja: caçambas basculantes, betoneiras ou baús são instalados depois, pelas chamadas implementadoras (como Randon, Guerra, Rossetti, Pastre etc).

— Caçambas não levantam sozinhas por mau funcionamento — explica o engenheiro.

No caminhão envolvido no acidente, o acionamento do

elevador da caçamba era feito por meio de um grande botão (de puxar), perto da perna direita do motorista. Primeiro era preciso pisar na embreagem e, só depois, ligar a tomada de força — dispositivo que usa a energia do motor para mover bombas hidráulicas. Assim se move um braço telescópico que levanta a caçamba. Em 25 segundos, pode-se fazer um basculamento de 55 graus.

— Em caminhões modernos, as operações são realizadas de dentro da cabine, desde que a velocidade não ultrapasse cerca de 10km/h, isso porque, às vezes, é preciso despejar a carga em uma área grande. Se ele passar dessa velocidade, só é possível andar com caçamba aberta se existir uma gambiarra — afirma Bock. ●



Tragédia. A caçamba do caminhão basculante que colidiu com a passarela da Linha Amarela derrubando a estrutura

Projeto de passarela não precisa prever impacto

Para engenheiro, seria como projetar prédio para resistir a choque com avião

A passarela que desabou ontem na Linha Amarela, após ser atingida por um caminhão cuja caçamba estava levantada, não tinha necessariamente que ser construída prevendo um impacto daquela natureza. Segundo o presidente do Clube de Engenharia, Francis Bogossian, não há estruturas semelhantes construídas no Rio considerando a possibilidade de um acidente desse tipo, até porque, numa via expressa como aquela, é proibido o tráfego de veículos de altura superior à da que ruíu, que tinha 4,5 metros e 42 de extensão.

— Não sou calculista, mas projetar uma passarela para resistir a um impacto como esse é como projetar um prédio com capacidade de se manter firme ao ser atingido por um avião, como aconteceu com as torres gêmeas de Nova York, em 2011. Ela até poderia ter sido pensada para aguentar o baque, mas isso aumentaria muito o custo — diz ele.

PROTETOR PRÉVIO

O presidente do Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro (Crea-RJ), Agostinho Guerreiro, concorda. Mas aponta o que considera uma falha da concessionária que administra a via:

— Em pistas de alta velocidade, normalmente se usa um protetor prévio, uma estrutura mais leve que o normal que serve de

alerta para o motorista no caso de ele estar trafegando com carga de altura acima da permitida. Temos isto no Aterro do Flamengo, onde, por questões estéticas, as passarelas são bem mais baixas. Lá, os protetores são cheios de marcas de batidas de veículos altos, que não têm como não ver que não podem prosseguir. Só que no Aterro as passarelas são mais sólidas: se o veículo insistir e bater contra uma delas, vai entalar ou voltar. Já no caso da Linha Amarela, o projeto não foi concebido para ser tão sólido, e sim para facilitar a vida do pedestre. Portanto, cumpre sua função, que é a de proporcionar a travessia, como as da Avenida Brasil. Mas o fato de ter acontecido um acidente como o de hoje (ontem) deixa a lição: é preciso o alerta de um protetor prévio.

A passarela que foi derrubada na Linha Amarela, construída em 1998, pesava 120 toneladas. O entulho e as estruturas metálicas dela, retirados por guindastes, foram levados para a Ilha do Fundão, e ficarão no canteiro de obras do BRT Transcarioca.

Aberta em 1997, a Linha Amarela, uma das mais importantes vias expressas do Rio, tem 20 km de extensão, corta 13 bairros e recebe 120 mil veículos por dia. A velocidade máxima permitida para ônibus e caminhões é de 80 km/h. Se os caminhões estiverem de caçamba cheia, o recomendado é não passar de 60 km/h. Para carros de passeio, a velocidade é de até 100 km/h.

A multa para caminhões que trafegam fora do horário permitido é de R\$ 85,13. A infração é considerada média. ●

Aberta em 2007, Arco da Aliança opera antiga pedreira

Empresa de coleta de entulho tem licenças da prefeitura e do Inea

A Arco da Aliança, empresa cujo nome ficou marcado após o acidente de ontem, foi fundada em 2007 e tem licenças da Secretaria municipal de Meio Ambiente (Smac) e do Instituto Estadual do Ambiente (Inea) para atuar na área de coleta, transbordo e destinação final de resíduos da construção civil. Na Receita Federal, o endereço da sede da companhia consta como sendo o número 273 da Rua da Pátria, paralela à Linha Amarela, no bairro de Água Santa, nas proximidades de uma praça de pedá-

gio. No lado oposto da pista fica uma pedreira, onde o caminhão basculante que causou o acidente teria despejado resíduos minutos antes da tragédia.

Os sócios da Arco da Aliança, em nome de Adélia Almeida Hernandes, também são responsáveis pela empresa Terra Prometida, detentora de uma licença estadual para despejar resíduos numa outra pedreira, que fica na Estrada Adhemar Bebião, no alto do Complexo do Alemão, em Inhaúma. As informações são da Associação dos Aterros de Resíduos de Construção Civil do Rio. A Terra Prometida tem 11 caminhões licenciados para o transporte de entulho — mas o veículo acidentado não está na lista do Inea. ●