

Naufrágio por superlotação

Cinquenta e três dias após o acidente que vitimou duas irmãs, laudo do Instituto de Criminalística confirma a tese de que o excesso de passageiros fez a lancha afundar. Piloto prestará novo depoimento

» MARA PULJIZ

Depois de quase dois meses de investigação, um laudo do Instituto de Criminalística da Polícia Civil concluiu que a embarcação que afundou em 22 de maio no Lago Paranoá, resultando na morte de duas jovens, naufragou em virtude da superlotação. O resultado apenas confirmou a suspeita do delegado-chefe da 9ª Delegacia de Polícia (Lago Norte), Silvério Moita, responsável pelo inquérito. A lancha estava com 723kg de passageiros, mas a capacidade era de apenas 500kg, segundo o fabricante. A informação foi antecipada com exclusividade pelo **Correio**, em reportagem publicada em 25 de maio. A quantidade ultrapassou 223kg o valor permitido, ou seja, quase 50% a mais do estipulado pelo manual do barco.

O laudo de 84 páginas foi concluído ontem, após 53 dias da data do acidente. Para produzir as provas técnicas das razões que levaram o barco a afundar, a polícia testou todos os limites de navegabilidade e usou equipamentos de última geração, como um **scanner** que reproduz imagens em 3D. Com ajuda do equipamento, os peritos buscaram recuperar o máximo de informações possível, como uma eventual avaria no casco, mas nenhum problema foi constatado. Também não ocorreu nenhuma pane mecânica.

Ao todo, 10 diferentes simulações foram feitas — entre elas sete de fluabilidade e três de deslocamento —, além de testes dinâmicos com mudanças na aceleração, no número de passageiros e no peso dos tripulantes. Pela capacidade de peso da lancha, apenas seis pessoas poderiam fazer o passeio com segurança.

Durante simulação feita no lago com seis policiais, houve deslocamento normal de água em direção à proa, mas ela não atingiu o interior da embarcação, conforme constatou o laudo. Já com 10 pessoas e um piloto, a parte traseira da embarcação ficou a cinco centímetros do nível da água. “Isso com o barco parado”, explica o perito criminal e diretor do Instituto de Criminalística, Celso Nenevê. Com a embarcação em movimento, a água entrou com facilidade e rapidamente no convés, provocando o afundamento. “Se mais pessoas estivessem na parte da frente da lancha, talvez ela navegasse por mais tempo, mas nas condições em que o barco se deslocava, os lastros formavam marolas e ele ia acabar afundando mais cedo ou mais tarde”, revela Nenevê.

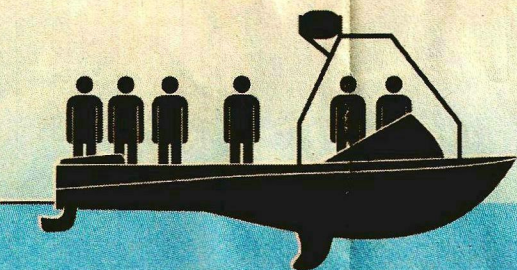
Salva-vidas

De acordo com o documento, a lancha demorou de 10 a 30 segundos para afundar e, portanto, o uso de coletes salva-vidas seria fundamental para salvar a vida das irmãs Liliane Queiroz de Lira, 18 anos, e Juliana Queiroz de Lira, 21. As jovens não sabiam nadar e morreram afogadas na madrugada de 22 de maio. “O laudo vem fortalecer o nosso entendimento inicial de que o piloto agiu com imprudência ao permitir o excesso de passageiros na embarcação e por não obrigá-las que não sabiam nadar a usar coletes salva-vidas”, destaca o delegado Silvério Moita.

Os primeiros testes foram realizados em 8 de junho, ao lado do píer do 1º Batalhão de Busca e Salvamento do Corpo de Bombeiros da Vila Planalto, onde o barco ficou estacionado. Todas as peças foram exaustivamente analisadas, buscando identificar se houve algum problema no motor ou na estrutura mecânica do veículo. O laudo concluiu também que os lastros (compartimento usado para dar estabilidade ao barco) não eram os originais da lancha e podem ter sido colocados na água vazios, mas terem enchido durante o passeio em razão do peso, o que provocou mais marolas. “Não há dúvida alguma de que a causa do acidente foi a sobrecarga”, destaca o diretor do Instituto de Criminalística.

Simulação

Com praticamente o dobro de passageiros do que o permitido, o laudo concluiu que o barco não ficaria muito tempo na água e afundaria em algum momento do passeio.

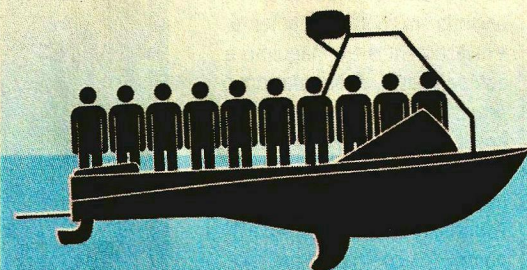


Com 6 passageiros



» Conclusão

No momento da aceleração, houve deslocamento normal de água em direção à popa, mas ela não atingiu o interior da embarcação e foi possível navegar com tranquilidade



Com 11 passageiros



» Conclusão

Mesmo parado, a parte traseira da embarcação ficou a cinco centímetros do nível da água. Em movimento, a água invadiu a popa (parte traseira) e a lancha afundou em questão de segundos

Visão ampliada

O modelo tridimensional equivale a uma foto precisa da lancha, com um tamanho de 600 megapixels. O pixel é o menor elemento de uma fotografia digital. Nesse caso, a imagem da lancha contará com 600 milhões de pixels, ou seja, os peritos terão uma imagem de alta resolução.

Orkut/Reprodução da Internet - 22/5/10



As irmãs Liliane (E), Juliana (C) perderam a vida no naufrágio

Memória

Passeio fatídico

Na madrugada de 22 de maio, uma lancha de 23 pés naufragou, por volta das 3h30, entre a QL 15 e a Ponte JK. Havia 11 pessoas na embarcação, entre elas seis homens e cinco mulheres. Ao perceber que o

barco afundaria, os passageiros se jogaram na água. Os homens conseguiram nadar cerca de um quilômetro até as margens do lago e as meninas boiaram até a chegada dos bombeiros. Elas foram resgatadas duas horas depois. Duas irmãs, Juliana e Liliane Queiroz de Lira, ainda teriam tentado se apoiar em

um banco flutuante, mas acabaram se afogando. Elas ficaram três dias desaparecidas, até que os bombeiros encontraram os corpos das jovens no fundo do lago. No barco também estava a outra irmã das duas jovens Rita de Cássia Queiroz, 26 anos. Ela conseguiu boiar e se salvou.

Sem intenção

O resultado complica a situação do piloto da lancha, o técnico em informática José da Costa Júnior, 33 anos. Ele será intimado e deve prestar novo depoimento às 14h da próxima terça-feira. Porém, ele permanece indiciado pelo crime de homicídio culposo (sem intenção de matar), cuja pena é de, no máximo, três anos de reclusão. “Durante as investigações, não encontrei indícios de que o piloto assumiu o risco de produzir o resultado morte”, disse o delegado. José vai responder o processo em liberdade.

O laudo será anexado ao inquérito e encaminhado ao Ministério Público, que pode não ter o mesmo entendimento e indiciá-lo por homicídio doloso. Nesse caso, a pena aumenta, pode variar de seis a 20 anos de reclusão. A reportagem tentou entrar em contato com o acusado, mas ele não retornou as ligações.

Cerveja e licor

O inquérito contém ainda o depoimento dos outros 10 tripulantes que fizeram o passeio na noite do acidente. Todos eles relataram que a tragédia ocorreu após uma marola, vinda da parte traseira para a frente, invadir a lancha, que foi encontrada a 24 metros de profundidade pelos bombeiros. Dentro da embarcação havia latas de cerveja e garrafas de licor. No relato das testemunhas, todas admitiram ter ingerido bebida alcoólica, mas negaram embriaguez. O teste do bafômetro feito no piloto constatou 0,15 miligrama de álcool por litro de ar expelido dos pulmões.

Não há dúvida alguma de que a causa do acidente foi a sobrecarga

Celso Nenevê,
diretor do Instituto de Criminalística