



portalbenews.com.br

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO

Angelino Caputo mostra que os portos brasileiros começam a adotar na prática as energias renováveis ▶ **p4**



OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves analisa o dilema entre a inteligência artificial e o condicionamento desinteligente humano ▶ **p9**



TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ Ministro diz que União admite PPP

Cássio Lyra



Ministro Márcio França revelou que uma ala do Governo aceita o modelo proposto pelo Governo de São Paulo ▶ **p3**

E MAIS: Museu do Porto de Santos é reaberto ao público ▶ **p5**



Divulgação/Brasil Export

SÃO PAULO Coalizão empresarial apoia terceira pista da Imigrantes

▶ **p6**

PRATICAGEM SP Entidade completa 90 anos projetando futuro de recordes para o Porto de Santos ▶ **p7**

TECON SALVADOR Wilson Sons amplia frota de equipamentos elétricos com 12 novos tratores de pátio ▶ **p7**

REGIÃO SUL Presidente do Sebrae propõe transferência de "operações" de Santos para Itajaí ▶ **p8**

EDITORIAL

Avanço sustentável

O Terminal de Contêineres de Salvador (Tecon Salvador), operado pela empresa Wilson Sons no Porto de Salvador (BA), deu um importante passo em direção à sustentabilidade ambiental. Com um investimento significativo de R\$ 24 milhões, o terminal adquiriu uma frota de equipamentos elétricos, visando reduzir a emissão de CO2 e promover um ambiente portuário mais limpo e saudável.

A nova frota inclui 12 tratores de pátio elétricos, duas reach stackers e uma side loader, todos equipados com tecnologia de ponta. Os veículos, chamados de TTs (terminal tractors), têm a função de transportar cargas entre as embarcações e as áreas de armazenamento de contêineres, aumentando a capacidade de atendimento e a competitividade do Porto de Salvador. Para o Tecon Salvador, essa iniciativa demonstra o compromisso da empresa com a agenda climática. A adoção da tecnologia elétrica resulta em uma redução no consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, na emissão de gases de efeito estufa (GEE).

Com esse investimento, o Brasil se torna o segundo país do mundo e o primeiro das Américas a contar com uma frota de TTs elétricos. Os 12 equipamentos possibilitam uma redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano no terminal baiano, evitando a emissão de até 341 toneladas de CO2 anualmente.

Além dos benefícios ambientais, a Wilson Sons destaca que os veículos elétricos apresentam vantagens operacionais. Os motores elétricos têm menor desgaste, exigem menos manutenção e dispensam o uso de óleo lubrificante. A eletricidade utilizada não causa tanto desgaste nos componentes dos TTs em comparação com a queima de combustível, o que reduz a geração de resíduos nas peças. Além disso, esses equipamentos oferecem maior conforto e segurança aos condutores, com cabines ergonômicas e melhor isolamento acústico.

A iniciativa do Tecon Salvador é um exemplo a ser seguido por outros terminais portuários. A substituição de equipamentos movidos a diesel por modelos elétricos não apenas reduz as emissões de poluentes, mas também proporciona benefícios econômicos e operacionais. A transição para uma frota mais sustentável é essencial para enfrentar os desafios ambientais e cumprir os compromissos globais de combate às mudanças climáticas. Os terminais portuários têm um papel fundamental nesse processo, e o investimento do Tecon Salvador é um passo significativo na direção certa, rumo a um setor portuário mais verde e responsável.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- União admite adotar PPP para túnel Santos-Guarujá, diz ministro

HUB

- Paranaguá (PR) projeta aumento de 30% nas exportações de grãos no terceiro trimestre

NACIONAL

- IBI define seus conselhos

COLUNA tecnologia & inovação

- "As energias renováveis começam a chegar na prática aos portos brasileiros", por Angelino Caputo

REGIÃO SUDESTE

- Com reabertura de museu, Governo quer aproximar o Porto de Santos da população

- Coalizão empresarial apoia terceira pista da Imigrantes

- Praticagem de SP: 90 anos com papel fundamental para o futuro do Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE

- Wilson Sons amplia frota de equipamentos elétricos no Tecon Salvador

REGIÃO SUL

- Presidente do Sebrae propõe transferir "operações" de Santos para Itajaí

OPINIÃO

- "A Inteligência Artificial", por Adilson Luiz Gonçalves

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jaclyra Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Editor
Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem
Cássio Lyra, Marília Sena,
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

Diretora de Arte
Mônica Petroni Mathias

Assistente de Arte
Paulo José Ribeiro

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200



LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Paranaguá 1

O Porto de Paranaguá (PR) projeta exportar 9,4 milhões de toneladas de grãos no terceiro trimestre, registrando um aumento de mais de 30% ante o obtido no mesmo período do ano passado, segundo avaliação da Portos do Paraná, a autoridade portuária. Em nota, a empresa informou que “a expectativa dos terminais e operadores do segmento para o terceiro trimestre do ano é alta. A demanda vem, principalmente, pela chegada da nova safra de milho. Estão nessa previsão soja, milho, açúcar e farelo”.

Paranaguá 2

Segundo o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, a performance registrada em maio, quando foi registrado um recorde operacional, reforça a capacidade que o porto e operadores têm para atingir esse crescimento. “Nossa performance neste ano foi melhorada. O navio tem conseguido carregar mais e, assim, garantido mais eficiência na operação”, destacou o dirigente.

Mercosul 1

Representantes do Paraguai, do Brasil, da Bolívia e do Uruguai contestam a decisão da Argentina de implantar, unilateralmente, uma taxa de pedágio para utilização do trecho da Hidrovia Paraná-Paraguai no país. Segundo os reclamantes, os argentinos não apresentaram documentos comprovando a realização de serviços na via de navegação que justifiquem a cobrança.

Mercosul 2

O pedágio foi implantado pela Argentina no final do ano passado. Na época, seus representantes argumentaram que a medida foi necessária para custear serviços de dragagem e sinalização na hidrovia. A cobrança prejudicou principalmente o comércio exterior do Paraguai - mais de 90% de sua safra de grãos são escoados por barcas por essa via de navegação. A taxa foi criticada tanto por países do Mercosul como por agentes econômicos argentinos, que afirmaram ser possível utilizar a hidrovia sem a necessidade de maiores investimentos em dragagem.

Super iates barrados

Na Itália, a Capitania dos Portos de Nápoles proibiu que iates com mais de 75 metros atraiquem no Porto de Mergellina, na cidade. A medida tem gerado polêmicas, principalmente entre os bilionários europeus, que não conseguem atracar suas embarcações super luxuosas na localidade. Na última sexta-feira, dia 23, o homem mais rico do mundo, o francês Bernard Arnault, teve de procurar um outro porto para atracar, após não ter sido autorizado a parar com seu mega iate em Mergellina.

União admite adotar PPP para túnel Santos-Guarujá, diz ministro

Modelo de parceria público-privada vem sendo proposto pelo Governo de São Paulo

Cássio Lyra



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, também falou sobre a implantação do programa que prevê a comercialização de passagens aéreas mais baratas

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos Márcio França afirmou que parte do Governo Federal é favorável ao modelo de PPP (Parceria Público-Privada) para a construção do túnel submerso que liga as duas margens do Porto de Santos (SP), nas cidades de Santos e Guarujá. França reiterou que entre o final do ano e início de 2024 devem ser lançados os editais da obra.

O ministro cumpriu agenda oficial em Santos, na manhã de segunda-feira (26), na solenidade de reabertura do Museu do Porto de Santos. Após a confirmação na semana passada de que a obra ficará sob encargo do Governo Federal, resta saber o modelo de investimento. França ainda destacou uma possível atuação do Governo de São Paulo.

“Fizemos uma reunião ministerial e o presidente (Luiz Inácio Lula da Silva) entendeu por bem que quer fazer a obra. Agora, estamos modulando

apenas se vamos fazer em formato de PPP e se o Governo do Estado pode ou não ajudar. Seria muito bom se o governador pudesse nos ajudar. Com o modelo que vi na Bélgica é possível ser feito em tempo recorde, porque você pode utilizar estruturas que já existem em alguns lugares do mundo e que estão ociosas, e você constrói todo o túnel fora e o transporta para cá”, comentou.

Ainda sobre a obra do túnel, o ministro afirmou que parte do Governo se mostrou favorável à construção a partir de uma PPP. O modelo consiste em que o poder público injete recursos próprios ao mesmo tempo em que promove a concessão do ativo para a iniciativa privada. Esse modelo vem sendo proposto pelo Governo de São Paulo.

“Se for feito como obra pública pura, podemos lançar os editais ainda este ano. Estamos atualizando os preços. Naturalmente, hoje os preços não são os mesmos do que lá atrás. Se for feito por formato de PPP, que parte do governo acha interessante fazer, porque na PPP quem ganhar (a licitação) já administra o próprio túnel depois.

Não é uma má ideia. O problema é a volta para o Tribunal de Contas (TCU), que vai ter de modelar outra vez. De qualquer maneira, entre o final deste ano e o começo do ano que vem devem sair os editais”, afirmou.

Voa Brasil

Após a solenidade, o ministro também foi questionado pelo programa Voa Brasil, que vai oferecer passagens aéreas a R\$200 reais, conforme anunciado por ele no mês de março. Ele revelou que uma empresa está sendo atraída pelo Governo Federal para fazer a venda das passagens barateadas.

“Em agosto, o presidente Lula lança o programa Voa Brasil, sobre aquilo que ele tinha me pedido, passagens aéreas mais baratas. 21% dos voos do Brasil saem ociosos. Sai o avião todo e 21% das poltronas vazias. Em cima dessas poltronas, conversamos com as companhias e elas toparam. O cidadão pode entrar num site ou app, digita o CPF. Se ele não voou nos últimos 12 meses, vai ter um leque de opções, que são essas passagens ociosas”, disse o ministro. Segundo ele, o

programa valerá durante os chamados meses intermediários, ou seja, fora da alta temporada.

“Evidentemente, nos meses de março, abril, maio, pedacinho de junho, agosto, setembro, outubro e novembro. Nesses meses ele vai ter direito de poder optar pela passagem, R\$ 200 reais na ida e R\$200 na volta. Limitado a comprar quatro passagens, que é para que mais pessoas possam voar”, declarou.

Márcio França também chamou atenção para a necessidade de se baratear o preço das passagens e a atração de empresas aéreas para aumentar a oferta e a competitividade.

“Nós chegamos à marca de 100 milhões de passagens vendidas. Mas quando abre a venda das passagens, identificamos que só 10% dos CPFs voam. Precisamos fazer mais gente voar. Para isso, é preciso baratear o preço. Estamos atraindo uma empresa nova pro Brasil, uma low cost nova, que vai ser bem agressiva nas suas vendas e vamos fazer com que as três grandes companhias do Brasil, que são boas, possam também entrar nessa competição”, analisou.

NACIONAL

Instituto Brasileiro de Infraestrutura define seus conselhos administrativo e fiscal

Órgão vai assessorar tecnicamente a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) definiu os integrantes de seus conselhos Administrativo e Fiscal. Os conselheiros foram selecionados entre os sócios fundadores durante assembleia extraordinária realizada no final da tarde dessa segunda-feira, dia 26. Como presidente do Conselho Administrativo, foi indicado o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião.

Criado no último dia 31 de maio, em Brasília, o IBI atuará como órgão técnico assessorando a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), do Congresso Nacional, na análise dos problemas do setor e na elaboração de soluções. Presidente da FPPA, o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP) destacou a importância do instituto na orientação de deputados e senadores nas questões mais importantes para os setores portuário e aeroportuário.

Além de Fabrício Julião, o Conselho Administrativo do instituto é integrado pelo presidente do conselho do Grupo Intermarítima e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva, escolhido como primeiro vice-presidente; pelo presidente da Associação Comercial de Santos e sócio-diretor das empresas Brazil P&I e da consultoria Bowline Marine & Cargo Consultants, Mauro Sammarco, que atuará como segundo vice-presidente; pelo advogado Sylvio Alarcon Estrada Júnior, escolhido como tesoureiro; e pelo chefe de Gabinete do



Bruno Spada/Câmara dos Deputados

IBI vai auxiliar deputados federais e senadores em questões técnicas dos setores portuário e aeroportuário

escritório Barbosa & Elias Júnior Advogados Associados; e pelo advogado Vitor Camargo de Rosis.

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura terá questões estratégicas para tratar nos próximos meses, como a renovação do regime de isenção fiscal para importação de equipamentos portuários e ferroviários, o Reporto, a retomada dos poderes deliberativos do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e, também, os impactos da futura reforma tributária nos mercados portuário e aeroportuário.

tecnologia & inovação

ANGELINO CAPUTO



A coluna Tecnologia & Inovação é uma contribuição do Conselho Brasil Tech Export, presidido pelo diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo

As energias renováveis começam a chegar na prática aos portos brasileiros

Causou muita satisfação no mundo ESG e tecnológico, o recente anúncio da DP World sobre a intensificação na adoção de energia renovável no Porto de Santos, com o projeto que visa a substituição de óleo diesel por energia elétrica nos seus RTGs (Rubber-Tyred Gantry Crane), que são aqueles guindastes destinados à movimentação dos contêineres no pátio do terminal.

Seguindo uma estratégia global da companhia para alcançar a neutralidade de carbono até 2040, a DP World Santos prevê investimentos de mais de R\$ 80 milhões até o final do próximo ano, para eletrificar um total de 22 RTGs atualmente movidos a diesel, sendo que os primeiros quatro já estarão prontos ainda em 2023.

Mas isso não é uma tarefa tão fácil como parece. E um projeto bem sofisticado deve ser desenvolvido para a troca da tecnologia de propulsão dos guindastes. A princípio, os RTGs eletrificados podem ter capacidades de carga semelhantes aos movidos a diesel. Essa capacidade é determinada principalmente pelo projeto da estrutura e do mecanismo de elevação, em vez do mecanismo de propulsão em si.

No entanto, a eletrificação

envolve a instalação de motores elétricos e sistemas de armazenamento de energia, como baterias e/ou sistemas de cabos elétricos, para fornecer a energia necessária para operação. Essas soluções permitem que os RTGs operem de forma mais limpa e silenciosa, reduzindo a emissão de gases de escape e os ruídos na operação.

A solução apresenta maior eficiência energética, pois possibilita a recuperação de energia regenerativa durante as operações de levantamento e descida de contêineres. Além disso, os custos operacionais e de manutenção podem ser reduzidos a longo prazo, já que a propulsão elétrica tende a ser mais simples e menos desgastante do que a propulsão a diesel.

Pelo que foi divulgado, a alimentação dos sistemas elétricos dos RTGs da DP World em Santos será feita por meio de um sistema de cabeamento aéreo, semelhante ao que alimenta ônibus elétricos, e a previsão é que o consumo de diesel no terminal seja reduzido em até 60% após a implantação do projeto.

Um outro desafio, aparentemente ainda não contemplado nesse projeto, seria a eletrificação dos portêineres, que são aqueles

enormes guindastes bem característicos de um terminal de contêineres, cuja função é carregar e descarregar essas caixas metálicas dos navios.

De forma similar aos RTGs elétricos, os portêineres elétricos também possuem uma operação bem mais silenciosa e não emitem poluentes, além de possuírem menor custo de manutenção, pelo fato de os motores elétricos terem menos peças móveis que os movidos a combustão.

Os portêineres a diesel são famosos por sua potência e capacidade de lidar com cargas muito pesadas. Assim, a substituição dos equipamentos a diesel por elétricos passa por uma análise e por um projeto rigoroso que considere a capacidade de carga requerida.

Enquanto já existem muitos portêineres elétricos projetados para terminais de médio porte e para áreas com restrições de espaço, os líderes mundiais no fornecimento dos equipamentos gigantes nesse seguimento (Kalmar, Konecranes, Liebherr, Sany e ZPMC) oferecem tanto projetos de conversão de equipamentos a diesel para elétricos como também equipamentos novos totalmente eletrificados.

Vale lembrar que a conversão geralmente envolve a substituição do motor a diesel por um motor elétrico e a instalação de um sistema de armazenamento de energia, como baterias, além da adaptação do sistema de controle e acionamento. Assim, nem todos os portêineres a diesel podem ser facilmente convertidos para elétricos.

A viabilidade da conversão depende de vários fatores, como a estrutura, o design do portêiner, a disponibilidade de espaço para a instalação dos componentes elétricos e a capacidade da infraestrutura local para fornecer energia elétrica adequada.

Outro fator importante é o financeiro, pois os investimentos necessários para a conversão podem ser significativos em termos de tempo e custos. Por isso, sempre é necessário consultar especialistas e fornecedores dos equipamentos antes de se decidir por um projeto de conversão.

O importante é que a discussão chegou para valer. Saiu do campo das intenções e o exemplo da DP World Santos é digno de aplausos das nossas comunidades ESG e Tecnologia.

REGIÃO SUDESTE

Com reabertura de museu, Governo quer aproximar o Porto de Santos da população

Equipamento turístico, que estava fechado desde o início da pandemia, volta a ficar à disposição do público

Cássio Lyra



Autoridades como o presidente da APS, Anderson Pomini, o ministro de Portos, Márcio França, e o prefeito de Santos, Rogério Santos, estiveram presentes na cerimônia

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Museu do Porto de Santos (SP) foi reaberto oficialmente nesta segunda-feira (26). A cerimônia, realizada em uma área dentro da edificação, reuniu o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), e o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, entre outros convidados.

Pomini, que já havia declarado que a reabertura do museu era uma de suas principais prioridades de sua gestão, afirmou que deixar o equipamento turístico à disposição do públi-

co marca a continuação do programa porto-cidade.

“A reabertura desse museu é simbólica para o porto. Integra o nosso programa porto-cidade, ao lado da revitalização do Parque Valongo e da distribuição e organização de uma visita pelo canal do porto. Esse museu é simbólico”.

De acordo com Márcio França, com a abertura do museu, espera-se aproximar a população e atrair turistas que passam pela cidade para poder conhecer algumas das instalações portuárias.

“A gente tem o porto, que é o equipamento federal mais importante do Brasil. Por anos ele ficou um pouco escondido. Parece que as pessoas queriam que a população não entrasse, e nós queremos que ela frequen-

te o porto”.

Desde o início da pandemia de Covid-19, em 2020, a atração suspendeu a visitação do público e não reabriu as portas desde então. Mesmo após a flexibilidade dos equipamentos turísticos da cidade, o museu nunca chegou a ser reaberto.

Durante esse período, a antiga gestão do Porto de Santos afirmou ter realizado o inventário de todo o acervo, com registro fotográfico de mais de 800 itens do museu. Além disso, foi feita a digitalização de mais de 500 negativos fotográficos em vidro.

Além do museu, o Complexo Cultural do Porto de Santos reúne uma biblioteca, com cerca de 3 mil títulos, e uma mapoteca. O complexo foi inaugurado para visitação pública em 1º

de setembro de 1989.

Contando com um acervo de aproximadamente 2 mil itens, que inclui documentos, fotografias, instrumentos náuticos e ferramentas, o museu abriga também raridades que preservam e contam os detalhes da história do Porto de Santos.

O museu está instalado nas residências onde viviam os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos (CDS). A partir do imóvel eles chefiavam a construção das primeiras instalações portuárias. Atualmente, o prédio é tombado pela Prefeitura de Santos.

As visitas, que passam a valer a partir de hoje, serão sempre de segunda a sábado, das 9h às 17h, com turmas de até 20 pessoas, a cada meia hora. A entrada é gratuita. Os agen-

“
POR ANOS O PORTO DE SANTOS FICOU UM POUCO ESCONDIDO. PARECE QUE AS PESSOAS QUERIAM QUE A POPULAÇÃO NÃO ENTRASSE, E NÓS QUEREMOS QUE ELA FREQUENTE O PORTO”

MÁRCIO FRANÇA
ministro de Portos e Aeroportos

damentos deverão ser feitos pelo e-mail museudoporto@brssz.com. O Museu do Porto de Santos fica na Avenida Conselheiro Rodrigues Alves, esquina com a Rua Conselheiro João Alfredo, no bairro Macuco, em Santos.



Cássio Lyra

O Museu do Porto está instalado nas residências onde viviam os engenheiros da antiga Companhia Docas de Santos (CDS) e está aberto ao público a partir de hoje



Cássio Lyra

O acervo tem cerca de 2 mil itens, que inclui documentos, fotografias, instrumentos náuticos, ferramentas e outras raridades que ajudam a contar a história do porto

REGIÃO SUDESTE

Coalizão Empresarial da Baixada Santista apoia nova pista da Imigrantes

Grupo levará proposta ao governador Tarcísio Gomes de Freitas

BE News



Integrantes da coalizão se reuniram na sede regional do Brasil Export na manhã da última segunda-feira, para debater a necessidade de uma nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos

LEOPOLDO FIGUEIREDO
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A Coalizão Empresarial da Baixada Santista definiu seu apoio à proposta de construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, como opção de nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos, no litoral do Estado. A posição foi decidida em reunião do grupo de executivos e autoridades na manhã dessa segunda-feira, dia 27, na sede regional do Brasil Export, em Santos. Agora, o assunto será levado pelo colegiado ao governador Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos) e ao secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima, nas próximas semanas, a fim de garantir o empreendimento o mais breve possível.

Uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos é a solução defendida pela coalizão para garantir a logística terrestre do complexo marítimo nos próximos anos. São cada vez mais comuns os congestionamentos no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela concessionária Ecovias. Diante da crescente movimentação de cargas pelo cais santista, especialistas pro-

jetam a necessidade de uma nova pista nos próximos anos. Há o temor de que, até 2030, a situação atinja níveis preocupantes, afetando a própria mobilidade urbana da Baixada Santista.

Na reunião, duas opções rodoviárias foram destacadas: uma nova pista da Imigrantes, complementar ao atual SAI e sendo viabilizada a partir da ampliação do contrato de concessão da Ecovias; e a nova rodovia Via Verde, a ser construída ligando o Trecho Leste do Rodoanel de São Paulo à Rodovia Rio-Santos, uma alternativa mais complexa, demorada e de maior custo, uma vez que será implantada em uma área de vegetação natural intocada.

Dados apresentados durante o encontro apontaram que, caso o Governo do Estado comece a trabalhar nessa solução viária, a opção a ser seguida pode ser autorizada até o final do ano. A construção da terceira pista da Imigrantes demandaria ainda cerca de dois anos para o processo de licenciamento ambiental e cinco anos de obras - nesse caso, ficaria pronta por volta de 2030. A projeção foi confirmada pelo diretor-presidente da Ecovias, Rui Klein, que participou da reunião. Já a implantação de uma rodovia em uma área de vegetação natural irá necessitar de três ou quatro anos para o licenciamento e ao menos sete anos para a cons-

trução.

Devido à urgência da nova ligação rodoviária, a coalizão acabou optando pela nova pista da Imigrantes. Mas não se descarta defender as duas opções, dando prioridade para a obra do SAI, que poderá ser complementada pela Via Verde.

A reunião da coalizão foi presidida pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. Ele destacou que “a questão dos acessos aos portos, hoje, não é uma demanda exclusiva do Porto de Santos, mas um desafio enfrentado em todas as regiões do Brasil, como temos percebido em todos os nossos fóruns”. E destacou a importância de buscar uma solução para essa demanda do cais santista.

“A ideia é que a Coalizão Empresarial tenha uma posição e a leve ao governador Tarcísio (Gomes de Freitas). Todos concordam que temos de resolver o problema (de acesso) que enfrentamos. E agora temos uma solução para defender. E isso vamos levar ao governador. Afinal, essa é uma ação que depende exclusivamente dele”, explicou Julião, referindo-se ao papel do Governo do Estado como poder concedente da infraestrutura rodoviária paulista.

O empreendimento ainda vai integrar o Movimento pelo Sim, lançado pelo Brasil Export em todo o País para apoiar obras demandadas pelo poder

público e pelo setor privado, mas que ainda não foram iniciadas.

Ferrovia

Coordenador da coalizão, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, destacou a importância da obra, mesmo considerando os projetos para ampliar o transporte ferroviário de cargas a Santos. “Mesmo com as obras da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos, que fará investimentos para duplicar a capacidade de transporte ferroviário do porto, para mais de 100 milhões de toneladas anuais), as projeções com que trabalhamos mostram um aumento também das cargas rodoviárias. Assim, precisamos dessa nova infraestrutura. E precisávamos tê-la iniciado

ontem, pois esta é uma obra de sete anos”, declarou.

Presente na reunião, o secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, destacou que o acesso rodoviário à Cidade e ao Porto receberam melhorias nos últimos anos, como a entrega do complexo rodoviário da Entrada de Santos. E novos projetos estão sendo desenvolvidos. “Certamente esses investimentos terão um impacto positivo, mas temos um problema no percurso da Serra (do Mar). E para isso, a solução depende de uma nova rodovia”, afirmou.

Projeto desenvolvido na década passada, a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes é planejada com rampas mais suaves, permitindo o tráfego de caminhões. Terá duas faixas de rolamento e túneis duplos, podendo receber o tráfego nos dois sentidos.

Situação do SAI pelo Whatsapp

Diante dos congestionamentos que vêm ocorrendo no Sistema Anchieta-Imigrantes, o diretor-presidente da concessionária Ecovias, Rui Klein, destacou que o público pode obter informações sobre as condições das estradas rapidamente, através do aplicativo de mensagens Whatsapp. Basta acessar o número de telefone da **Ecovias - 0800 019 7878** - que o sistema automatizado da empresa passa os dados sobre as rodovias.

REGIÃO SUDESTE

Praticagem de SP: 90 anos com papel fundamental para o futuro do Porto de Santos

Fundada oficialmente em 27 de junho de 1933, entidade projeta futuro de recordes operacionais no complexo

BRUNO MERLIN
bruno@forumbrasilexport.com.br

Entidade fundamental para que o Porto de Santos receba com segurança embarcações de tamanhos cada vez maiores, a Praticagem de São Paulo completa 90 anos neste dia 27 de junho e projeta um futuro de recordes operacionais para o principal complexo portuário brasileiro. A fundação oficial aconteceu em 1933, quando o ministro de Estado dos Negócios da Marinha, almirante Protógenes Pereira Guimarães, assinou o Aviso nº 2.195 e constituiu a Associação dos Práticos da Barra e Canal do Porto de Santos.

Profissionais altamente especializados, os práticos necessitam de treinamento permanente para garantir o conhecimento da geografia do local onde atuam, o comportamento das correntes marítimas, as características dos ventos e das correntes da maré, entre outros fatores que influenciam na navegação. O presidente da Praticagem de São Paulo, Fabio Mello Fontes, conta que a che-



Divulgação/Praticagem SP

O prático tem de conhecer a geografia do local onde atua, o comportamento das correntes marítimas, as características dos ventos e das correntes da maré, entre outros fatores

gada dos navios de 366 metros ao porto santista é um grande desafio para a categoria. “Os práticos foram treinados em centros de excelência nos Estados Unidos e na França. Estamos preparados para os navios de 366 metros e continuaremos contribuindo para o desenvolvimento do nosso Porto com aceleração segura do tráfego”, acrescenta.

O atual Plano de Desenvol-

vimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos estima que até 2040 o volume movimentado no complexo será 50% maior do que o atual, atingindo 240 milhões de toneladas anuais. Além de realizar investimentos em infraestrutura e em seus acessos, a comunidade portuária terá que estar preparada para a escala de navios que estão entre os maiores da frota internacional de navegação.

“Os grandes navios vão trazer mais carga, mas é preciso muita segurança. E nós práticos vamos continuar inovando, nos antecipando aos desafios e entregando um serviço de qualidade e segurança para as operações, contribuindo para que Santos se torne efetivamente o hub port que na prática já é”, analisa Fontes.

A partir do Centro de Coordenação, Comunicações e

Operações de Tráfego e monitoramento do tráfego marítimo em tempo real das operações, batimetria e a utilização do sistema Redraft para determinação do calado dinâmico, a Praticagem de São Paulo tem otimizado a utilização do canal da navegação com manobras casadas e seguras, contribuindo para alavancar o constante crescimento do Porto de Santos, permitindo que os navios carreguem mais e demorem menos tempo para entrar e sair do complexo.

A Praticagem de São Paulo foi homenageada pelos 90 anos durante a solenidade de abertura do Santos Export 2023 com a entrega de uma placa comemorativa ao presidente Fontes. Muito satisfeito com a trajetória profissional que tem cumprido, ele explica como mantém o vigor e a motivação frente a um trabalho que exige tanta energia e responsabilidade. “Eu faço o que amo de paixão e testemunhei a evolução dos navios e desse Porto. Quando botei a mão no primeiro radinho me senti no paraíso e hoje temos os mais modernos equipamentos”.

REGIÃO NORDESTE

Wilson Sons amplia frota de equipamentos elétricos no Tecon Salvador

Empresa adquiriu 12 novos tratores de pátio elétricos, visando redução de emissão de CO2

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Tecon Salvador (BA), terminal operado pela empresa Wilson Sons no Porto de Salvador, ampliou a frota de equipamentos elétricos visando reduzir a emissão de CO2.

A companhia informou que, em um investimento de R\$ 24 milhões, adquiriu 12 tratores de pátio elétricos, duas reach stackers e uma side loader (empilhadeiras com tecnologia de ponta).

Os veículos, chamados de TTs (terminal tractors), são utilizados para o transporte interno entre as embarcações e áreas

de armazenagem de contêiner, contribuindo também para aumentar a capacidade de atendimento e competitividade do Porto de Salvador.

Para o diretor-executivo do Tecon, Demir Lourenço, a iniciativa reforça o compromisso da companhia com a agenda climática, já que a adoção da tecnologia promove redução do consumo de combustíveis fósseis e, conseqüentemente, da emissão de gases de efeito estufa (GEE).

“É mais uma medida em sinergia às demandas com grande relevância no cenário mundial, como as diretrizes de ESG e os princípios do Pacto Global das Nações Unidas, com as quais nossas linhas estratégicas de sustentabilidade estão alinhadas”, disse.

Segundo Demir, com o investimento, o Brasil passa a ser o segundo País no mundo e o primeiro das Américas a ter uma frota de TTs elétricos.

Os 12 equipamentos possibilitam a redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano na operação do terminal baiano, deixando de emitir na atmosfera até 341 toneladas de CO2 anuais.

A companhia aponta ainda que o motor elétrico tem menos desgaste, menos demandas de manutenção e dispensa uso de óleo lubrificante, já que a eletricidade não desgasta tanto os componentes dos TTs quanto a queima de combustível, que gera resíduos nas peças.

Os equipamentos também



Divulgação/Wilson Sons

são mais confortáveis e seguros para os condutores, com cabines ergonômicas e melhor isolamento acústico.

“Essa e outras práticas desenvolvidas nos ajudam a tornar realidade a nossa ambição de sermos reconhecidos como empresa líder nas iniciativas de

Os 12 tratores de pátio elétricos possibilitam a redução no consumo de aproximadamente 150 mil litros de diesel por ano na operação do terminal baiano

ESG no setor de logística portuária e marítima”, disse a diretora de Sustentabilidade da Wilson Sons, Monica Jaén.

REGIÃO SUL

Presidente do Sebrae propõe transferir “operações” de Santos para Itajaí

Segundo Décio Lima, acordo entre os portos permitiria deslocamento de atividades. Autoridade Portuária de Santos nega mudanças.

Divulgação



Até o momento nenhuma empresa apresentou proposta para o arrendamento temporário dos dois principais berços de atracação de navios do Porto de Itajaí

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br
Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O presidente nacional do Sebrae, ex-deputado federal Décio Lima (PT-SC), propôs uma parceria entre os portos de Itajaí (SC) e Santos (SP), a fim de retomar as operações de contêineres no complexo catarinense. Segundo ele, seria possível transferir parte das operações do cais santista para o de Itajaí - em um procedimento que vai contra as regras do mercado portuário global.

Segundo Lima, essa estratégia será apresentada ao ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, nesta terça-feira (27), em Brasília. Caberá ao titular da pasta validar a inédita estratégia. Se for aprovada, ela poderá ser implementada em 30 dias, prometeu o presidente do Sebrae.

Procurada na noite de segunda-feira (26), a Autoridade

Portuária de Santos (APS) negou que tal medida seja possível, uma vez que as administrações portuárias não definem em que complexo marítimo uma carga deve ser embarcada ou desembarcada, algo que compete aos donos das mercadorias em negociação com os armadores. Mas a APS considerou ser uma opção estabelecer uma parceria com o Porto de Itajaí, assumindo sua gestão em um processo de delegação.

A proposta apresentada por Décio Lima movimentou a comunidade de Itajaí nessa segunda-feira. O prefeito Volnei Morastoni (MDB-SC) afirmou que o plano de “transferir” cargas de Santos para o complexo catarinense, a pedido das autoridades portuárias, é “fundamental” para a atividade econômica local. “Que possamos somar ideias e esforços nessa solução imediata para a economia da nossa cidade, para o nosso porto, para os trabalhadores portuários, empresários e para todo estado de Santa Catarina, que também é impactado por essa situação”, declarou.

A ESTRATÉGIA SERÁ APRESENTADA AO MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS, MÁRCIO FRANÇA. SEGUNDO DÉCIO LIMA, SE FOR APROVADA, ELA PODERÁ SER IMPLEMENTADA EM 30 DIAS.

O presidente do Sebrae, que disse falar em nome do Governo Federal, destacou que sua proposta é a solução mais ágil encontrada para retomada das operações em Itajaí. “O Porto de Itajaí continuará com a Autoridade Portuária Municipal, esse conceito não será alterado.

Para resolver rapidamente o problema de não termos navios, parte da operação do Porto de Santos viria a operar no Porto de Itajaí”, disse, sem detalhar como tal negociação será viabilizada com os terminais de Santos e os armadores com

contratos de escala nessas instalações.

“Se amanhã o ministro dos Portos definir essa formulação, no máximo em 30 dias teríamos navios aqui operando, movimentando cargas e os trabalhadores portuários teriam renda. Em ato contínuo, vamos discutir o edital definitivo por 30 anos ou a ampliação do contrato transitório para 24 meses”, disse.

Está prevista uma reunião em Brasília nesta terça-feira (27), entre a delegação do Porto de Itajaí e o Ministério de Portos e Aeroportos, para viabilizar a parceria. Segundo Décio Lima, a cooperação com o Porto de Santos possibilitará parte das operações portuárias para Itajaí com o fornecimento dos equipamentos necessários e a utilização da mão de obra local.

Até o momento nenhuma empresa apresentou proposta para o arrendamento temporário dos dois principais berços de atracação de navios do Porto de Itajaí. Esse terminal tem contrato firmado com a APM Terminals até sexta-feira (30). Com o

fim do prazo, a estrutura enfrenta uma crise com a incerteza das operações.

Por isso, o município de Itajaí e a superintendência do Porto também vão pedir ao Ministério de Portos e Aeroportos a ampliação do prazo para o arrendamento temporário do terminal, enquanto é elaborado o edital para escolha do operador privado definitivo pelos próximos 35 anos.

“O mercado vinha sinalizando que esse certame seria deserto. Por isso, estamos em contato com o Governo Federal e já há algumas conversas para buscar uma solução, seja agilizando ainda mais o edital definitivo ou prevendo um período contratual maior para a transição, já que os investimentos são milionários e os seis meses são um espaço curto de tempo para amortização”, afirmou o superintendente do Porto, Fábio Veiga.

O Ministério de Portos e Aeroportos foi questionado sobre a parceria entre os portos, mas não se manifestou sobre o tema.

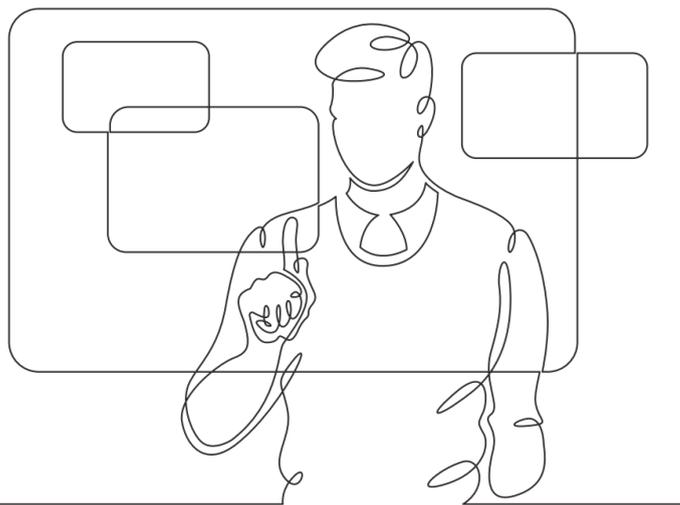


ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinio@portalbenews.com.br

► ESTRATÉGIA

A Inteligência Artificial



“Alien – O Oitavo Passageiro” (EUA, 1979) é um filme extremamente impactante. Enquanto a tripulação hibernava, a “Mãe”, o computador de bordo, executou decisões baseadas em diretivas desconhecidas por eles, mas que estavam obrigados a cumprir, por força contratual. Para assegurar seu cumprimento - caso houvesse algum tipo de “intercorrência” - a corporação responsável pelo cargueiro Nostromo ainda colocou um androide dissimulado a bordo. Quem viu o filme, sabe o resultado.

Antes disso, “2001 – Uma Odisseia no Espaço” (EUA, 1968) já havia sugerido o risco da inteligência artificial assumir o controle, nesse caso em busca de autopreservação, com um toque de “arrogância digital”. Afinal, sua geração era infalível!

Piores cenários foram os das sagas “O Exterminador do Futuro” (EUA, 1984, 1991, 2003, 2009, 2015 e 2019) e Matrix (Austrália-EUA, 199, 2003 e 2021).

No entanto, a relação entre a inteligência artificial e seus efeitos sobre a vida humana tem outros exemplos na Sétima Arte. No caso específico da aplicação da Justiça, não há muitos exemplos, ao menos não notáveis. Há, sim, exemplos de rápida aplicação da justiça por seres humanos, com suporte computacional, caso de “O Juiz” (EUA, 1995). Nesse filme, o juiz Dredd atuava simultaneamente com policial e juiz, percorrendo as ruas da cidade: prisões rápidas, em flagrante, e julgamentos imediatos. Não havia a desculpa de falhas processuais ou abordagens inadequadas.

Também houve a série de TV “Justiça Final” (EUA, 1991 a 1993), na qual o juiz era obrigado a liberar criminosos perigosos e contumazes por questões processuais ou ausência de provas materiais ou testemunhais, habilmente suprimidas por coações e cumplicidades. Despido da toga, ele fazia a justiça efetivamente necessária. A discussão sobre ética profissional não estava em pauta, apenas a aplicação da justiça em nível puro, embora não educativo, externamente. Tanto que cada capítulo era um caso, ou seja, o crime era punido, porém, não servia de exemplo público, capaz de inibir novas práticas, por outros criminosos.

Também há filmes assustadores, nos quais grandes corporações usam a progressiva digitalização da vida humana para destruir carreiras, incriminar inocentes, apagar registros, desviar recursos de contas bancárias ou, por meio de “chips” corporais - alguns implantados com o nobre objetivo de controlar ou prever doenças ou síncopes -, “desligar” pessoas. Hoje, já é comum “inserts” em seres humanos com múltiplas funções, com monitoramento à distância. São comuns na área militar e aeroespacial.

Robôs são cada vez mais parecidos com seres humanos e a inteligência artificial já dá mostras exponenciais de superação da capacidade intelectual média dos seres humanos. Também é comum vermos dispositivos externos que corrigem ou ampliam a capacidade humana, também monitorados remotamente.

Ouvi, certa vez, que se aproxima o tempo da singularidade entre seres humanos e máquinas. O cinema também já tem seus exemplos nesse âmbito, muitos, e não é de agora. A série de animação “Joe 90” (GB, 1968-69) já abordava o tema, bem antes de Matrix, portanto.

Chacrinha, num momento “Lavoisier”, já havia sacramentado que: “Nada se cria! Tudo se copia!”.

Aliás, muitos autores já imaginaram esses cenários, entre promissores e trágicos, desde o século XIX. Jules Verne, H. G. Wells, George Orwell, Arthur C. Clarke, Isaac Asimov e Aldous Huxley são alguns exemplos emblemáticos.

Alguns deles falaram sobre as maravilhas e riscos da Inteligência Artificial. Outros sobre o ideal totalitário de controle das massas pela doutrinação massiva, pelo patrulhamento ideológico e pela lavagem cerebral - que hoje é definida como imunização cognitiva -, transformando seres humanos em terminais operados pelos detentores do poder, que seguem uma programação que não pode ser questionada. E quando isso ocorre, a reação do imunizado lembra a de um personagem da série original “Perdidos no Espaço” (EUA, 1965-1968), cujo bordão era: “Esmagar! Matar! Destruir!”. Ou, pode gerar um “tilt” no indivíduo, caso ainda reste um mínimo de capacidade de raciocínio autônomo em seu cérebro.

Em suma, vivemos o dilema entre a inteligência artificial e o condicionamento desinteligente humano, no estilo do fordismo: pessoas produzidas numa linha de montagem, com programação única.

Regras são indispensáveis para assegurar convívio minimamente harmônico entre seres humanos. É uma forma de conter os instintos primitivos herdados dos primeiros primatas. Rousseau, de certa forma, sintetizou sua percepção do tema em sua obra “O Contrato Social” (1762). Asimov fez algo parecido, quando definiu suas três leis da robótica.

Mas será possível definir um ser humano perfeito que não seja crucificado?

Nesse sentido, a inteligência artificial tem perseguido a infalibilidade e o pragmatismo, porém ainda parece estarmos

OPINIÃO

EM SUMA, VIVEMOS O DILEMA ENTRE A INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E O CONDICIONAMENTO DESINTELIGENTE HUMANO, NO ESTILO DO FORDISMO: PESSOAS PRODUZIDAS NUMA LINHA DE MONTAGEM, COM PROGRAMAÇÃO ÚNICA.

longe da definição de um algoritmo que assegure sensibilidade, caridade, bondade e empatia. Assim como o ser humano, a possibilidade de uma máquina elaborar seus próprios algoritmos pode ter consequências trágicas, com tantos sensores e atuadores interligados em rede.

Ainda citando Asimov, em seu conto "A Última Pergunta" (1956), o supercomputador Multivac recebeu um questionamento complexo e buscou todo o conhecimento disponível para tentar respondê-lo. Quando finalmente conseguiu a resposta, não havia mais nenhum ser humano a quem dizê-la.

A Humanidade tem um enorme desafio para permanecer dominante no planeta, com ou sem a inteligência artificial!

Todas as funcionalidades que a IA proporciona são sedutoras, mas, considerando o mundo real, em breve, quem puder ficará enclausurado, tentando evitar o caos externo, onde as leis humanas relativizam os crimes, raramente punindo os criminosos, e onde as vítimas, julgadas e sentenciadas, às vezes sumariamente, à morte, ainda são transformadas em algozes.

O fato é que a civilização precisa de mecanismos que impeçam a barbárie. Isso inclui educação, fiscalização e punição, mas, não sob forma de adestramento, como se faz com animais, ou doutrinação, como se formam fanáticos.

A questão é cultural, ou seja, é preciso estabelecer premissas éticas, morais e de civilidade. Alguém, certa vez, sintetizou essas premissas sob forma de um simples: amar o próximo como a si mesmo. E isso é o que mais tem faltado, ou é extremamente mal entendido, na elaboração das leis, na interpretação de livros sagrados e em suas aplicações.

Será que Multivac teria uma resposta para evitar esse caos que não seja um discurso utópico, ideológico ou religioso, ou o controle objetivo dos instintos humanos, do tipo "O Homem Terminal" (EUA, 1974) ou de um "borg", personagem mais perturbador da série Jornada nas Estrelas, em minha opinião?

Da maneira como alguns têm se rendido, encantados, ao ChatGPT, e considerando os resultados do sistema educacional brasileiro, parece que há uma tendência quase inexorável – e bem aceita - de substituir a inteligência humana pela artificial.

É certo que a IA poderá, sim, substituir o ser humano em muitas coisas. Já o faz, inclusive. Ao analisarmos a história da civilização, esse processo já ocorreu de várias e diferentes maneiras, e sempre representaram ascensão ou transição de poder entre humanos. O caso atual é diferente, pois figura um cenário em que a cria pode se tornar senhora do criador.

Seguramente, as pesquisas prosseguirão pelo simples fato de que sempre haverá alguém disposto a dar o próximo passo, apenas para provar que é possível, para ter seu nome registrado na História ou uma conta bancária abarrotada com dinheiro que não conseguirá gastar nem em cem gerações, e dificilmente será destinado a resolver problemas do mundo.

A evolução dos computadores é definida basicamente pela progressiva miniaturização, pela velocidade de processamento,

pela interface amigável, pela confiabilidade, pela integração e pela automação.

Antes mesmo da criação do primeiro computador eletrônico, Alan Turing já havia teorizado a inteligência artificial, entendida por ele como a capacidade de uma máquina imitar e pensar como o cérebro humano. Lembro de um brinquedo que tinha esse nome. Cheguei a fazer um, por volta dos 13 anos, para identificar ossos do corpo humano: quando acertava, o circuito fechava e uma luz acendia!

A tendência é que essa evolução transcenda cada vez mais seus próprios limites. E a progressiva integração de sistemas e a disponibilidade de comodidades por eles gerada independam de seres humanos e se tornem hermeticamente autônomas, autoprotetidas, onipotentes, insofismáveis, como alguns seres humanos se arvoram, quando dotados de poder, mas, não necessariamente, de inteligência e sabedoria.

Não gosto de estereótipos, principalmente quando são utilizados por uns para discriminar outros, colocando-os em currais e limitando sua capacidade de evolução pessoal. No entanto, creio que os seres humanos podem ser avaliados segundo algumas características, tais como: cultura, inteligência e sabedoria.

Cultura depende da formação, do meio, da tradição. Inteligência é, de forma bem simplória, a capacidade de "montar quebra-cabeças". E sabedoria é, também de maneira bem simples, a faculdade de fazer o melhor uso das características anteriores.

Conheço pessoas extremamente inteligentes que, se tivessem seu potencial identificado e investimento em sua formação, poderiam florescer pessoal e coletivamente. A IA permitiria progressão continuada? Saberá identificar dons?

Sei de pessoas muito simples que nunca saíram de suas cidades, mas que têm uma visão do mundo que denota sabedoria e humanismo que não encontro em doutores e figuras da alta sociedade.

Também conheço pessoas que sabem recitar frases de filósofos e clássicos da literatura, extremamente cultas, que viajaram por vários países, mas que usam de sua cultura com soberba, apenas para humilhar os mais simples, ou só trazem excesso de bagagem e motivos para contar vantagem em rodas fúteis. A IA saberá identificar hipocrisia e arrogância?

Consta que Salomão não pediu a Deus riquezas, bens, honras, a morte dos seus inimigos ou vida longa. Pediu sabedoria e conhecimento, o que lhe propiciou tudo mais. A IA teria sensibilidade suficiente para, além de se valer da lógica, agir com sabedoria?

É preciso que o ser humano também tenha esse discernimento, indispensável para escapar da doutrinação, da alienação, do hedonismo e da escravidão mental e material, que tem a aparência de evolução, mas que, em verdade, tem sido um retrocesso civilizatório.

Caso contrário, provavelmente a IA, que não para de evoluir, um dia fará isso por nós, o que pode significar sem nós e apesar de nós.