

VISÃO DO CORREIO

Um novo caos aéreo?

Em menos de uma semana, a aviação brasileira deu dois sinais de alerta que não deveriam ser ignorados. Na terça-feira, uma falha global nos receptores de GPS derrubou a operação dos 50 jatos Embraer E195-E2 da Azul, cancelando mais de 80 voos e afetando mais de 8 mil passageiros em aeroportos de todo o país. Quatro dias depois, no sábado, um buraco na pista do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins, fechou o quinto maior terminal doméstico do Brasil em número de passageiros por horas, causando 45 cancelamentos e um efeito cascata que se espalhou por outras praças. Dois episódios distintos, duas causas diferentes, mas um denominador comum: um sistema que opera cada vez mais perto do limite.

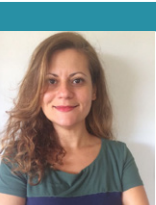
Segundo dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) compilados pelo Ministério de Portos e Aeroportos, entre janeiro e agosto de 2026, o setor transportou 88,6 milhões de passageiros, alta de 4,7% em relação ao mesmo período do ano anterior. O número já superou os níveis pré-pandemia: em 2025, pela primeira vez na história, o mercado doméstico ultrapassou a barreira dos 100 milhões de passageiros em um ano. É uma trajetória de recuperação consistente e legítima. O problema é que a infraestrutura que sustenta esse crescimento não acompanhou o mesmo ritmo.

As privatizações dos últimos anos trouxeram investimentos relevantes nos terminais, com ampliações, reformas e novas áreas de embarque. Mas aeroporto não é só terminal. É pista, é sistema de controle de tráfego aéreo, é capacidade de gestão de crise. O buraco em Confins — um aeroporto que opera com pista única e não tem alternativa de pouso quando ela fecha — ilustra bem a fragilidade de uma infraestrutura que cresceu no que aparece para o passageiro e ficou para trás no que garante a operação. A falha do GPS da Azul, por sua

vez, expôs a dependência de toda uma malha aérea de um único tipo de aeronave e de um único fornecedor de equipamento, sem redundância suficiente para absorver o impacto. O Brasil já viveu esse filme. O “apagão aéreo” de 2006 e 2007 começou com o acidente do voo 1907 da Gol em setembro daquele ano e se transformou numa crise sistêmica que durou mais de um ano. Controladores de voo em greve branca, aeroportos lotados, passageiros dormindo no chão no Natal, aviões da Força Aérea acionados para desafogar o caos. A raiz do problema era conhecida desde antes: falta de pessoal no Cindacta, equipamentos defasados, planejamento inexistente. O Tribunal de Contas da União (TCU) havia alertado em 2006. Ninguém ouviu a tempo.

O cenário atual é diferente — não há greve, felizmente não há acidente grave —, mas os elementos estruturais de vulnerabilidade são os mesmos. O Cindacta, responsável pelo controle do tráfego aéreo, precisa de atualização contínua de equipamentos e qualificação de pessoal para acompanhar o crescimento do setor. A Anac, que fiscaliza a segurança operacional, não pode ser reduzida a um órgão de gestão de reclamações de consumidores. A Infraero, que ainda opera terminais regionais estratégicos e o aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, ainda aguarda uma reestruturação. Privatizar é uma solução parcial, que melhora o que o concessionário vê como negócio e ignora o que é custo sem retorno direto.

Um sistema aéreo é tão resiliente quanto seu elo mais fraco. E, quando o elo mais fraco é uma pista única, um GPS sem backup ou um órgão regulador com estrutura aquém da demanda, o crescimento dos passageiros deixa de ser conquista para se tornar risco. O Brasil não precisa esperar outro Natal no chão de aeroporto para executar a lição que já aprendeu — e parece que esqueceu — 20 anos atrás.



PALOMA OLIVETO
paloma.oliveto@cbpress.com.br

IA: uso racional é urgente

Eu fiz, você fez, nós fizemos até para nossos gatos e cachorros — a bendita foto de como seríamos nos anos 1980. Muitos de nós sabemos bem como éramos naquela década: crianças de chinelo de dedo, camiseta e shorts Hering ou Sulfabril e, na cabeça, o tenebroso corte chitãozinho-xororó. Os mais riquinhos também levavam uma mochila da Company nas costas; lá em casa, usávamos Kompany mesmo. Mas a tendência (recuso-me a usar a palavra em inglês) era irresistível: queríamos ver o “nosso eu” de hoje caracterizado como os personagens do Clube dos Cinco, ou da Garota de Rosa-Choque.

Uma brincadeirinha despretensiosa, mas que, multiplicada por 2,3 milhões, deixa de ser assim tão inofensiva. Esse foi o número de montagens feitas no ChatGPT, segundo dados da desenvolvedora do bot, a OpenAI. O problema é que, para processar a imagem, gasta-se energia e, indiretamente, água.

Não é uma preocupação exagerada. A inteligência artificial é faminta de energia. Segundo a Agência Internacional de Energia, os data centers (prédios imensos onde ficam os processadores e armazenadores de dados) devoram 414 terawatts-hora por ano — cerca de 1,5% do consumo global de eletricidade. O impacto da IA é evidente: em cinco anos, de 2020 a 2025, o volume cresceu 12%. Mas, somente em 2025, o salto foi de 17%. A previsão da agência é que, até 2030, a demanda mais do que dobrará.

Individualmente, a minha e a sua foto com gel no cabelo consumiram uma fração irrisória de energia. Mas, multiplicado por 2,3 milhões, o cenário é outro. Até porque cada hora é uma tendência nova: foto estilo personalidade Disney ou Pixar, foto de adulto com cara de bebê, foto ao lado de uma “celebridade”... Sem contar as que virão no Natal e o sem número de imagens geradas por IA toda vez que morre um famoso: todo mundo quer mostrar seu ídolo chegando ao céu e sendo recebido por artistas já falecidos.

Juntando texto, imagem e vídeo, a plataforma Drobnnjak AI estima que, em 2025, cerca de 3,2 bilhões de consultas foram enviadas diariamente para o ChatGPT, que é apenas um dos bots existentes, fazendo companhia à Meta AI, ao Gemini e ao Microsoft Copilot, citando os maiores. Esse número provavelmente aumentou bastante em 2026, quando 1,4 bilhão de pessoas têm acesso a esse tipo de inteligência artificial.

Evidentemente, não é o usuário que tem de assumir a conta da demanda energética e hidráulica (os data centers usam de 10 milhões a 25 milhões de litros de água por dia para resfriar os equipamentos). São as big techs que precisam desenvolver urgentemente tecnologia para reduzir o consumo de recursos de IA, além de, cada vez mais, se comprometer com fontes de energia renovável.

Mas, no fim, quem paga somos nós. Estamos torrando com as ondas de calor cada vez mais intensas e frequentes, uma consequência das mudanças climáticas puxadas especialmente pelo setor energético, responsável por 34% das emissões de gases de efeito estufa.

Embora a culpa não seja das nossas fotos dos anos 80, como consumidores, podemos colaborar. Por exemplo, trocar o chat pelas ferramentas de busca da internet quando precisarmos de uma informação simples — elas gastam 15 vezes menos energia do que os bots. Também podemos parar de puxar conversa com o algoritmo e, quem sabe, mandar mensagem para um amigo. Quando o uso da IA realmente é necessário, há outras medidas, como pedir para ele limitar uma pesquisa a cinco tópicos.

Não podemos mais ignorar a inteligência artificial e nem devemos — bem utilizada, é a maravilha do mundo moderno. Mas, se quisermos garantir um planeta habitável para as próximas gerações, não devemos abusar dela. Ou se corre o risco de não ter ninguém para, daqui a décadas, postar foto de como seria em 2026.



» Sr. Redator

» Cartas ao Sr. Redator devem ter, no máximo, 10 linhas e incluir nome e endereço completo, fotocópia de identidade e telefone para contato.
» O **Correio** reserva-se o direito de resumir os textos enviados. **E-mail: sredat.df@dabr.com.br**

Caos no transporte

Rodoviários recusam a proposta de aumento de 6% nos salários e anunciam greve para hoje. O Governo do Distrito Federal (GDF) repassa uma fortuna para esses empresários, e o que temos é um transporte de péssima qualidade, além da passagem cara. Por isso, o trânsito do DF está um caos, cheio de carros. Falta um transporte coletivo de qualidade!

» **Antonella Maria**
Brasília

Nada melhorou

A mobilidade urbana define se a cidade anda ou trava. Assim, o colapso do transporte coletivo em nada surpreende. É consequência de tarifas altas, ônibus vazios, congestionamentos e trabalhadores empurrados para soluções ou individuais ou alternativas. Perde-se tempo, dinheiro, qualidade de vida, e o poder público só oferece diagnósticos, nunca soluções. Radiquei-me em Brasília há 44 anos e sempre usei o transporte coletivo. Vi de tudo dentro dos ônibus, furtos, pedintes, artistas, superlotação, mau cheiro, bancos sujos, veículos precários, pneus estourando, fogo no motor, gente passando mal, freadas bruscas jogando as pessoas pelas ferragens, motoristas e cobradores mal-humorados, sem falar nas baratas, nas greves de motoristas, em passageiros deixados nas paradas ou porque os motoristas estavam atrasados no cumprimento dos horários ou pela satisfação de sádica de fazê-los ir a pé da Esplanada até a rodoviária. Houve um período que foi melhor com a TCB, horários certos e motoristas que conheciam os passageiros e se preocupavam porque não estavam nas paradas. Pelo menos, na linha que eu costumava usar, W3 Norte — UnB. Quando abriram concorrência e terceirizaram o serviço, tudo foi de mal a pior. Em determinados períodos, era melhor usar o transporte pirata para chegar no horário, com todos os riscos inerentes. Quarenta e quatro anos, e nada melhorou!

» **Paccelli M. Zahler**
Sudoeste

Desabafos

» Pode até não mudar a situação, mas altera sua disposição

Lavagem cerebral: assistir a uma partida de futebol estava difícil. Mesmo pagando para ver, a todo momento sua tela era tomada por propaganda de bets, maquininha de cartão e bancos. O futebol aparecia de vez em quando, entre uma oferta e outra.

Abraão F. do Nascimento — Águas Claras

Calor pode ultrapassar 40°C em oito estados até quarta-feira. Nunca derrubei uma árvore, reciclo lixo, respeito a natureza, não sou milionária do agro e estou pagando o pato com esse calor!

Luciene Rodrigues — Minas Gerais

Obrigada, professor Filemon, principalmente por seu olhar para aqueles menos favorecidos, por ajudar a quebrar a roda do elitismo em concursos e vestibulares!

Kamila Braz — Brasília

O Ancelotti tem de cuidar só da defesa e diminuir o tamanho da bagagem dos atletas. E tome teste para valorizar jogadores durante quatro anos!

José Eustáquio dos Reis — Asa Sul

Liberdade para jogar

Na minha opinião, cada um tem que ter liberdade para decidir o que fazer com o próprio dinheiro. Se a pessoa é maior de idade, trabalha, ganha o seu dinheiro e quer apostar, é uma escolha dela. Claro que tem que existir fiscalização, regras e proteção para quem acaba passando dos limites. Mas proibir tudo não resolve o problema. Cada pessoa também precisa ter responsabilidade pelas próprias escolhas. No fim das contas, o dinheiro é da pessoa, e a decisão também deveria ser dela.

» **Marcelo Lopes**
Brasília

Professor Filemon

O professor Filemon é um grande mestre da língua portuguesa. Ensinava com amor, simplicidade e objetividade, descomplicando nossa língua e tornando o aprendizado mais leve e acessível. Sua missão foi linda, e deixou marcas na vida de muitas pessoas que tiveram a honra de aprender com ele. Seu conhecimento, sua dedicação e sua forma tão especial de ensinar permanecerão na memória de todos que passaram por suas aulas. Sua missão foi cumprida com grandeza!

» **Roseana Carre**
Brasília

Fé no voto

Ana Dubeux abre o coração, estimula a fraternidade, aplaude a democracia, defende o direito de escolha, o

CORREIO BRAZILIENSE

“Na quarta parte nova os campos ara
E se mais mundo houvera, lá chegará”
Camões, e, VII e 14

GUILHERME AUGUSTO MACHADO
Presidente

Leonardo Guilherme Lourenço Moisés
Vice-Presidente executivo

Ana Dubeux
Diretora de Redação

VENDA AVULSA			ASSINATURAS*	
Localidade	SEG/SÁB	DOM	SEG a DOM	
			R\$ 1.187,88	
DF/GO	R\$ 5,00	R\$ 7,00	360 EDIÇÕES	
			(promocional)	
Assine				
(61) 3342.1000 - Opção 01 ou (61) 99966.6772 Whatsapp				
*Preços válidos para o Distrito Federal e entorno.				
Consulte a Central de Relacionamento (3342-1000) ou (61) 99158.8045 Whatsapp, para mais informações sobre preços e entregas em outras localidades, assim como outras modalidades e formas de pagamento. Assinaturas com forma de pagamento em empenho terão valores diferenciados. Aquisição de assinaturas para atendimento de demanda de licitação é sob consulta. Preços válidos para até 10 (dez) assinaturas por CPF ou CNPJ.				
Anuncie				
Publicidade: (61) 3214.1339 ou (61) 99555.2585 Whatsapp				
Publicidade legal: (61) 3214.1245 ou (61) 98169.9999 Whatsapp				
Classificados: (61) 3342.1000 ou (61) 98169.9999 Whatsapp				

S.A. CORREIO BRAZILIENSE – Administração, Redação e Oficinas Edifício Edison Varela, Setor de Indústrias Gráficas - Quadra 2, nº 340 - CEP 70610-901. Rede Interna: 3214.1078 - Redação: (61) 3214.1100; Comercial: (61) 3214.1339 ou (61) 99555.2585 Whatsapp.



Endereço na Internet: <http://www.correioweb.com.br>
Os serviços noticiosos e fotografias são fornecidos pela AFP, Agência Estado e D.A Press. Tel: (61) 3214-1131

DIÁRIOS ASSOCIADOS

D.A Press Multimídia
Atendimento pessoalmente para pesquisa em jornais e cópias:
SIG Quadra 2, nº 340, bloco 1, Subsolo - CEP: 70610-901 - Brasília - DF;
de segunda a sexta, das 9h às 18h.

Atendimento para venda de conteúdo:
Por e-mail, telefone ou pessoalmente: de segunda a sexta, das 9h às 22h/
sábados, das 14h às 21h/ domingos e feriados, das 15h às 22h.
Telefones: (61) 3214.1575 / 1582 / 1568.
E-mail: dapress@dabr.com.br Site: www.dapress.com.br