**Carro do Google sabe andar sozinho**

*John Markoff*

O Google tem desenvolvido secretamente, embora à vista de outros motoristas, veículos capazes de se guiarem sozinhos, usando um software de inteligência artificial que nota a aproximação de outros objetos e imita as decisões de um piloto humano.

Com alguém atrás do volante para caso algo saia errado, e um técnico monitorando o sistema de navegação, sete protótipos já percorreram 1.600 km sem intervenção humana, e mais de 225 mil km apenas com controle humano eventual. Um deles chegou a descer a rua Lombard, em San Francisco, uma das mais íngremes e sinuosas dos EUA. O único acidente, dizem engenheiros, foi uma pancada na traseira, dada por outro veículo quando o carro do Google estava parado num sinal.

A produção em massa de carros autônomos ainda vai levar anos, mas tecnólogos acreditam que eles poderão causar uma mudança tão profunda na sociedade quanto a internet causou.

Os pilotos automáticos reagem com mais rapidez que os humanos, têm uma percepção em 360° e não se distraem, não dormem nem bebem, dizem os engenheiros. Eles falam em termos de vidas salvas e ferimentos evitados - mais de 37 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito nos EUA em 2008. Os engenheiros dizem que a tecnologia poderia duplicar a capacidade viária, por permitir que os carros andassem mais "colados". Com a menor propensão a acidentes, os carros poderiam ser mais leves, reduzindo o consumo de combustível.

O projeto inovador do Google foi concebido por Sebastian Thrun, diretor do Laboratório de Inteligência Artificial de Stanford e um dos inventores do serviço de mapeamento Google Street View.

Ao falar dos carros-robôs, Thrun soa como um evangelista. Ele antevê carros que não precisem de ninguém ao volante, e que sejam chamados eletronicamente, podendo então ser compartilhados.

Isso significaria menos carros, reduzindo a necessidade de espaço para estacionamento, que consome terrenos valiosos.

E, naturalmente, esses carros podem salvar os humanos de si mesmos.

"Podemos enviar o dobro de mensagens de texto no carro, sem culpa?", disse Thrun numa conversa recente. "Sim, podemos, desde que os carros se dirijam sozinhos."

A utilização da inteligência artificial para revolucionar os automóveis é uma prova das ambições do Google de ir além do seu campo de atuação com mecanismos de busca.

Durante um recente passeio de meia hora a partir do campus do Google em San Francisco, um Prius equipado com vários sensores e seguindo uma rota programada no GPS acelerou com agilidade na via de acesso e se misturou ao veloz tráfego da Highway 101, rodovia que cruza o vale do Silício.

Ele andou no limite da velocidade, que ele sabia qual era, pois o limite de cada estrada está no seu banco de dados, e deixou a rodovia várias saídas depois.

Christopher Urmson, um especialista em robótica, estava ao volante, mas sem usá-lo. Para controlar o carro, ele teria de fazer uma de três coisas: apertar um botão vermelho junto à sua mão direita, pisar no freio ou virar o volante.

Fez isso duas vezes: quando um ciclista furou um sinal vermelho, e quando um carro à frente parou e começou a dar ré para estacionar numa vaga. Mas, aparentemente, o Prius iria evitar o acidente por si só.

O advento de veículos autônomos gera questões jurídicas complicadas, admitem os pesquisadores do Google.

Pela lei atual, um humano precisa controlar o carro, mas e se o humano não estiver realmente prestando atenção, achando que o robô dirige com mais segurança?

No caso de acidente, quem seria o responsável - a pessoa atrás do volante, ou o fabricante do software?

"A tecnologia está à frente da lei em muitas áreas", afirmou Bernard Lu, assessor do Departamento de Veículos Automotores da Califórnia.

**Fonte: Folha de S.Paulo, São Paulo, 18 out. 2010, New York Times, p. 1 e 2.**