

mercado

IPO do ano, 'Roblox' tem raízes no Brasil

Game foi desenvolvido com linguagem de programação criada na PUC-Rio

Ronaldo Lemos

Advogado, diretor do Instituto de Tecnologia e Sociedade do Rio de Janeiro

O IPO de 2021 pertence a um game sobre o qual os leitores da **Folha** provavelmente nunca ouviram falar: o "Roblox". Mas não se desespere. É só perguntar para filhos, sobrinhos ou crianças na faixa dos 5 aos 14 anos e eles provavelmente serão capazes de explicar tudo em detalhes.

O "Roblox" é jogado hoje por mais de 160 milhões de pessoas. Metade das crianças dos Estados Unidos joga, e alguns milhões de crianças brasileiras também. A estimativa de fatu-

ramento atual da empresa é de US\$ 1,5 bilhão, e seu valor de mercado é de US\$ 42 bilhões, acima de pesos pesados como a Electronic Arts ou a Ubisoft.

Mas como é o jogo? E o que o Brasil tem a ver com ele? Nos seus elementos básicos, o jogo se passa em um ambiente com gráficos toscos formados por blocos (por isso o nome "Roblox"). Nesse espaço, é possível conversar, trocar objetos, interagir, colaborar e competir com outros jogadores. A característica que tornou

o "Roblox" um dos games mais importantes do planeta é que seus jogos são criados pelos próprios jogadores. A empresa, a Roblox Corp, criou uma ferramenta chamada Roblox Studio, que permite aos usuários criar os próprios games. O resultado é que dentro da plataforma há jogos infinitos. Desde games originais, como o "Adopt Me", em que os jogadores têm de cuidar de animaizinhos de estimação, até cópias descaradas de outros games, como "Among Us" e outros su-

cessos do momento, que são recriados dentro da plataforma. Com isso o "Roblox" fez uma jogada brilhante: terceirizou o desenvolvimento de jogos para os próprios usuários.

A empresa paga aproximadamente US\$ 250 milhões por ano para esses criadores de games (a maioria crianças e adolescentes). Eles recebem na medida em que os gamers vão comprando a moeda virtual do "Roblox" dentro dos games criados por eles (chamada de Robux) —70% do valor fica com

a empresa, e 30%, para o criador do game.

O Brasil tem tudo a ver com o sucesso do "Roblox". Ele e o Roblox Studio —razão do seu sucesso— foram desenvolvidos com uma linguagem de programação brasileira, chamada Lua. Ela foi criada em 1993, na PUC do Rio de Janeiro, para ser usada em um projeto da Petrobras. No entanto, sua eficiência e facilidade de uso fizeram dela um sucesso global. "Roblox" é o exemplo mais recente disso.

Os criadores da linguagem, Luiz Henrique de Figueiredo, Waldemar Celes e Roberto Ierusalimsky, licenciaram-na em modelo aberto, permitindo que qualquer pessoa a utilize livremente. Deram, assim, um presente para o mundo e deveriam ser reconhecidos universalmente no Brasil (e no mundo) por essa façanha.

Outra conexão com o Brasil é que a empresa conta com um diretor brasileiro, Rodrigo Velloso, que é responsável pela área de marketing de influenciadores.

Se eu pudesse fazer uma humilde sugestão, seria incrível se a Roblox Corp fizesse uma doação para o instituto Tecgraf, da PUC do Rio, onde a Lua foi criada. Seria uma pequena retribuição ao trabalho desses brasileiros incríveis que permitiram o sucesso de tantos projetos globais, como o "Roblox".

READER

Já era Ser pago só em dinheiro

Já é Ser pago em criptomoedas

Já vem Ser pago em Robux (e outras moedas de games)

Indústria nacional sofre com caos no transporte marítimo

Fretes recordes e falta de contêineres põem em risco retomada da produção

Nicola Pamplona

RIO DE JANEIRO Além da escalada dos custos internos, com inflação e commodities em alta, a indústria brasileira vem enfrentando dificuldades no transporte de insumos e mercadorias como mais um obstáculo à retomada da crise gerada pela pandemia do novo coronavírus.

O problema é fruto da ruptura nas cadeias globais de suprimento após a paralisação da indústria mundial no primeiro semestre de 2020, que provocou um enorme desarranjo na logística global, afetando desde importadores como as montadoras e a indústria têxtil às exportações de proteínas.

Com a paralisação no início da pandemia, rotas marítimas foram interrompidas e navios e contêineres ficaram espalhados pelo mundo. Após a reabertura, o esforço de reorganização foi atropelado pelo crescimento da demanda por mercadorias, remédios e equipamentos hospitalares.

Em novembro, por exemplo, a movimentação de contêineres em Xangai, um dos principais pontos de movimentação de cargas do mundo, bateu o recorde histórico de 42 milhões de TEUs (medida

que equivale a um contêiner de 20 pés).

A demanda fez explodir os custos. Em janeiro, o frete da China para o porto de Santos bateu recorde histórico, chegando a US\$ 9.000 (cerca de R\$ 50 mil) por contêiner de 40 pés. O valor é quase cinco vezes a média da tarifa cobrada normalmente.

Os usuários desse tipo de serviço dizem que, além do alto preço, convivem com atrasos de navios e mudanças nas escalas, que dificultam o planejamento da produção no país.

O tema foi abordado pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), em entrevista no início do mês para falar do desempenho do setor. O presidente da entidade, Luiz Carlos Moraes, falou em "desestruturção da cadeia produtiva" que põe em risco as operações.

"O setor automobilístico é mais impactado porque está dentro de uma cadeia global", disse ele. "O risco de interrupções [nas montadoras] continua sendo um risco permanente no nosso setor até que a cadeia global de produção se ajuste."

O problema começou a ser sentido com mais intensidade

no quarto trimestre de 2020. Operadora de um terminal em Santos, a Santos Brasil registrou aumento de 4,4% na movimentação de contêineres no período, fechando o ano com um volume superior ao verificado antes da pandemia.

Em janeiro de 2021, o porto bateu seu recorde histórico de movimentação, tanto geral quanto de contêineres —neste caso, com a marca de 338,5 mil TEUs, alta de 10,5% em relação a janeiro de 2020, quando foi registrado o recorde anterior.

"Vivemos um estresse muito grande nos canais logísticos", disse o presidente da companhia, Antônio Carlos Sepúlveda, em teleconferência para falar dos resultados da empresa em 2020.

Em recuperação após o tombo recorde no início da pandemia, a indústria têxtil é outra que vem sentindo impactos. "[O problema] aumenta os custos dos produtos importados que compõem nossa matriz de insumos", diz o presidente da Abit (Associação Brasileira da Indústria Têxtil), Fernando Pimentel.

Na ponta exportadora, especialistas veem dificuldades principalmente nas vendas de carne congelada, diante da pouca disponibilidade de

contêineres frigoríficos. Para a BRF, o cenário é tratado como uma "vírgula" no processo de recuperação.

"Que problemas temos? O crescimento da China, que é muito positivo na economia deles e também acaba consumindo contêineres que vêm para nós, para a exportação deles", disse em teleconferência com analistas o vice-presidente de Mercado Internacional da companhia, Patrício Rohner.

"O impacto está sendo fortemente agravado neste momento, uma vez que a reabertura dos mercados e a atual onda de reabastecimento resultaram em um aumento abrupto de fluxos em contêineres", diz a Abimaq (Associação da Indústria de Máquinas e Equipamentos).

Para a entidade, a maior dificuldade é encontrar contêineres para embarques de produtos para a Ásia, já que armadores estariam preferindo voltar com os equipamentos vazios para atender à demanda de vendas daquela região e recompor os prejuízos tomados no período de fechamento das economias.

O presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), José Augusto de Castro, diz que as expor-

tações são pouco afetadas, já que o país vende mais commodities, que são transportadas em navios graneleiros.

Mas 85% das importações nacionais são de produtos manufaturados. "Tem que ter navio de contêiner e o cara só vem no Brasil hoje se tiver carga para encher navio", afirma o executivo. "E, como o Brasil exporta pouco manufaturado, é quase certo que vai voltar vazio."

Além dos problemas para quem depende de insumos e componentes, ele vê impactos no preço final das mercadorias, pressionadas pelos fretes elevados. "Só o tempo vai dizer quando isso vai voltar ao normal e, até lá, vamos ter que conviver com preços altíssimos de alguns produtos."

A crise pegou o Brasil em um momento de crescimento das movimentações em contêineres: segundo estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria), entre 2010 e 2020 aumentou em 48%, em toneladas, a exportação desse tipo de carga.

Especialista em logística da CNI, Matheus Castro diz que o frete de longo curso já deu um sinal de alívio em março, mas o problema está longe de ser resolvido. "Especialistas argumentam que ainda vai levar um tempo para o mercado conseguir se adaptar e voltar à normalidade", diz. "Os terminais dos Estados Unidos e Europa têm hoje grande atraso na movimentação de carga, com filas de navios."

A falta de contêineres chegou a impactar também o transporte de cabotagem pelo país, mas a solução parece resolvida. "Teve um momento em que tive que recusar

carga", conta Marcus Voloch, Diretor Executivo da Aliança Navegação e Logística.

Agora, diz ele, a preocupação é com a escalada de custos provocada pela alta no preço dos combustíveis e pela inflação. Tanto o combustível para navios quanto o diesel usado no transporte terrestre entre o porto e o cliente dispararam nos últimos meses.

"O frete hoje vai ser 10% ou 12% mais alto do que o de três meses atrás", afirma Voloch. "Mas não consigo impor aumentos no mercado, porque competimos direto com o caminhão. Se minha operação ficar cara, a carga volta para o caminhão."

As empresas nacionais de navegação afirmam que a crise atual deve servir de alerta no debate sobre o programa BR do Mar, que flexibiliza regras para a prestação de serviços de cabotagem (navegação costeira) no Brasil, permitindo o uso de navios estrangeiros nas rotas nacionais.

O governo defende que a medida reduziria os custos do transporte, mas o mercado diz que, num momento de fretes recordes e demanda represada em mercados de maior movimentação, os navios estrangeiros poderiam ser transferidos do Brasil para operações mais lucrativas no exterior.

"A navegação é globalizada e o armador põe o navio onde o mercado está melhor", diz o diretor-executivo da Abac (Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem). "Quando [o navio] é de propriedade de empresa brasileira, ele foi construído para ser dedicado a esse mercado aqui e não vale a pena sair."



Escreva de maneira clara e concisa com o Manual da Redação da Folha de S. Paulo

Chegou a nova edição do "Manual da Redação", obra de referência essencial para jornalistas, publicitários, advogados, estudantes e profissionais de todas as áreas que precisam apresentar **textos claros e bem redigidos**. Revisos e ampliados por uma equipe de especialistas, os conteúdos sobre as **boas práticas da escrita** e **normas da língua portuguesa** abrangem novos temas e tópicos que ganharam relevância nos meios de comunicação nos últimos anos.

A obra apresenta um resumo detalhado das regras gramaticais para evitar os erros mais comuns.

- Por que tantos porquês
- Verbos difíceis
- Guia para usar bem a vírgula, a crase e o hífen
- Erros comuns em tradução

R\$ 79,90
EM ATÉ 3X SEM JUROS NO CARTÃO

COMPRA POR AQUI
Aponte a câmera do seu smartphone

Venda exclusiva no site: folha.com.br/manualdaredacao

FOLHA100 ★★