

INFRAESTRUTURA

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DA INDÚSTRIA/DIVULGAÇÃO/JC



Portos preveem R\$ 10 bilhões em obras para receber navios maiores

Expansão prepara terminais para nova geração de embarcações; expectativa é que o aumento da capacidade e da profundidade dos canais ocorra até o ano de 2029

Consultoria destaca impactos positivos para a logística no País

Terminais portuários brasileiros que movimentam contêineres preveem investir mais de R\$ 10 bilhões até 2029 para expandir capacidade e aumentar a profundidade dos canais de acesso aos portos. As obras buscam contornar a infraestrutura saturada dos terminais e possibilitar a operação de navios de nova geração.

O levantamento foi feito pela consultoria Solve Shipping, que atua nos setores logístico e de comércio exterior. No total, os aportes serão feitos em portos de nove estados, nas regiões Sudeste, Nordeste e Sul.

Leandro Carelli, sócio da Solve Shipping, aponta os investimentos previstos para o porto Itapoá (SC) como uma das obras mais importantes do segmento.

O terminal privado prevê R\$ 500 milhões para conclusão da sua quarta fase de expansão, que inclui ampliação do

cais e aquisição de portêineres - equipamento essencial para a movimentação de contêineres em navios de grande porte.

Em paralelo, o terminal aguarda a finalização da obra de dragagem do canal de acesso ao Complexo Portuário da baía da Babitonga. O aprofundamento da passagem, que custou mais de R\$ 324 milhões, vai permitir que navios maiores atraiam na região.

O aporte maior, de R\$ 300 milhões, veio do porto Itapoá e será devolvido de forma parcelada até 2037.

O porto de São Francisco do Sul, localizado na margem oposta da baía e ligado ao governo estadual, custeou o restante (R\$ 24 milhões) da obra.

Segundo Alberto Machado, gerente de comunicação e relações institucionais do porto Itapoá, a expectativa é de que a dragagem seja concluída entre junho e julho. “Depois tem período de testes, homologação. A gente está imaginando no segundo semestre já ter esse canal 100% aprofundado.”

Com o fim das obras, a profundidade do canal exter-

no crescerá de 14 metros para 16 metros, permitindo a navegação de embarcações de até 366 metros de comprimento -navios maiores e mais novos no mercado.

De acordo com Carelli, a mudança pode facilitar a logística de grandes navios que vêm de outras partes do mundo, como a Ásia.

Ele explica que as embarcações podem usar o terminal de Itapoá para descarregar um pouco da carga e seguir, mais leves, para outros portos que possuem calados (profundidade) menores e que, por isso, não recebem navios maiores que operam em plena capacidade.

O levantamento elaborado pela Solve Shipping exclui o Tecon Santos 10, o megaterminal de contêineres projetado para o porto de Santos (SP) que é alvo de divergências de modelagem do leilão e ainda não teve a data do certame marcada.

Carelli diz, no entanto, que para garantir aumento da capacidade no segmento de contêineres, esse e outros projetos terão de sair do papel. “Se não vier o Tecon Santos 10 e mais

algum outro terminal até 2035, a gente vai continuar andando acima da capacidade operacional”, afirma.

Somente na Portonave, terminal privado de contêineres em Navegantes (SC), serão investidos mais de R\$ 2 bilhões. Com o aporte, o cais será adequado para operar com até 17 metros de profundidade, o que o tornará apto a receber navios de até 400 metros, de acordo com o terminal. Hoje o porto opera com um calado menor que 14 metros.

“Nós teremos isso formatado para receber a nova geração de navios, de 366 metros que já está começando a entrar em alguns terminais no Brasil. Até então, nós só podemos receber navios de 350 metros”, diz Osmani de Castilho Ribas, diretor superintendente administrativo da Portonave.

Além disso, haverá infraestrutura para futura instalação de um sistema que permitirá o fornecimento de energia elétrica aos navios atracados.

A Portonave também usará os recursos para a aquisição de nove novos equipamentos, en-

tre eles guindastes e scanners de contêineres.

Com as obras previstas, o terminal prevê expandir a capacidade operacional anual de 1,5 milhão para 2 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Em Pernambuco, a APM Terminals constrói um novo terminal de contêineres no porto de Suape, com início de operação previsto para o segundo semestre deste ano e investimento de R\$ 2,1 bilhões.

Em entrevista à Agência Folhapress, o diretor de Investimentos para as Américas da APM Terminals, Leonardo Levy, disse que o novo terminal mira o futuro da navegação no Brasil, com operação de navios maiores. A mudança, porém, precisa abranger outros portos, afirmou.

“O terminal vai estar preparado para receber navios maiores. Mas não adianta um porto, um terminal só estar preparado para isso no Brasil. A gente tem que ter vários portos preparados para isso, porque o navio que vem para cá não escala um terminal só”, afirma Levy.

NEGÓCIOS CORPORATIVOS

Rebocador WS Capella é lançado e começa a operação no Porto de Santos

Outro rebocador da classe ASD 2312 está sendo construído no estaleiro do Guarujá (SP), com entrega prevista para o terceiro trimestre deste ano

A Wilson Sons, operador de logística portuária e marítima com mais de 188 anos no mercado, realizou, na semana passada, no estaleiro da companhia, no Guarujá (SP), a cerimônia de lançamento do rebocador WS Capella, o segundo da nova série de três embarcações com grande potência.

Assim como o WS Halcyon, batizado em janeiro deste ano, o WS Capella foi construído no estaleiro da empresa e é da mesma classe ASD 2312 (23 metros de comprimento e 12 metros de boca). Com propulsão azimutal, tração estática (bollard pull) de 70 toneladas e capacidade para apoiar os maiores navios, em operação no Brasil, em manobras de atracação e desatracação, a nova embarcação vai operar no Porto de Santos, o maior complexo



WILSON SONS/DIVULGAÇÃO/JC

Nova embarcação foi batizada no estaleiro da companhia localizado na cidade de Guarujá, em São Paulo

portuário da América Latina.

Seu design moderno possibilita uma redução no consumo de combustíveis, contribuindo diretamente para a diminuição de emissões. Versátil, o WS Capella possui ainda sistema de combate a incêndio com capa-

cidade de 2.400.000 litros/hora de água (FiFi 1). A madrinha da embarcação será Flávia Carvalho, diretora-executiva da Agência Marítima da Wilson Sons.

Os novos rebocadores fazem parte da estratégia de renovação e ampliação da frota da

Wilson Sons, que passa a contar com 83 embarcações, que atuam ao longo da costa brasileira, e reforçam o compromisso da empresa com a segurança, a eficiência e a sustentabilidade das operações. Márcio Castro, diretor-executivo da divisão

Rebocadores da Wilson Sons, ressalta que as novas embarcações fortalecem a cadeia logística nacional.

“Com sua potência, o WS Capella atenderá plenamente os requisitos necessários para o atendimento com segurança de navios cada vez maiores, gerando renda, fortalecendo a infraestrutura portuária, o que contribui diretamente para a economia brasileira”, afirma Castro.

Para Adalberto Souza, diretor-executivo do Estaleiro da Wilson Sons, “a companhia investe em tecnologia de ponta na construção das embarcações que levamos ao mercado e, para isso, conta com a alta qualificação dos nossos profissionais, sempre buscando a excelência operacional”.

Outro rebocador da classe ASD 2312 está sendo construído no estaleiro do Guarujá, com entrega prevista para o terceiro trimestre deste ano. Com a nova série, a Wilson Sons alcançará a marca de 156 embarcações construídas em seu estaleiro, que possui mais de 80 anos de trajetória.

Braskem amplia modernização da frota com navios de nova geração e menor emissão de CO₂

A Braskem, petroquímica global que desenvolve soluções sustentáveis da química e do plástico, avança na estratégia de modernização logística e descarbonização das operações marítimas com a incorporação de duas novas embarcações à frota da Braskem Trading & Shipping (BT&S). Batizados de Beautiful Future e Blooming Future, os navios-tanque combinam tecnologia de ponta, eficiência e redução de aproximadamente 30% de emissões de CO₂, em relação à média dos navios atualmente operados pela companhia, o que representa uma redução estimada de cerca de 6.500 toneladas de emissões por ano.

As novas embarcações são

do tipo LR1 (Long Range 1) e foram desenvolvidas para o transporte de nafta - matéria-prima essencial para a produção de itens do cotidiano, como embalagens, suprimentos médicos e produtos domésticos - em rotas de longa distância entre a Costa do Golfo dos Estados Unidos e o Brasil.

Os navios foram oficialmente apresentados em uma cerimônia realizada na China, no último dia 8 de maio, e representam um novo passo da Braskem em direção a operações logísticas mais eficientes. Projetados com tecnologias avançadas de eficiência energética e controle de emissões, os navios contam com motores de última geração,

design de casco otimizado para redução do consumo de combustível e sistemas que superam os requisitos regulatórios atuais da indústria marítima.

“Estamos ampliando nossa frota com embarcações mais modernas e eficientes, alinhadas ao compromisso com operações cada vez mais sustentáveis e competitivas. Esses navios representam um avanço importante na evolução logística da companhia e reforçam nossa visão de longo prazo para um transporte marítimo mais eficiente”, afirma Hardi Schuck, diretor da Braskem Trading & Shipping.

Em uma viagem típica, os navios percorrem mais de 5.500 milhas náuticas entre os Estados Unidos e o Brasil, de modo a transportar nafta para abastecer operações industriais da Braskem. As novas embarcações operam em velocidade otimizada, o que contribui para a redução do consumo de combustível e de



BRASKEM/DIVULGAÇÃO/JC

Empresa avança na descarbonização das operações marítimas

emissões associadas ao transporte marítimo. O Beautiful Future e o Blooming Future são os primeiros navios LR1 entregues à Braskem Trading & Shipping, em 2026, mas outros dois navios já estão em construção e devem integrar a frota da companhia até o início de 2027.

“A iniciativa acompanha um

movimento global da indústria marítima voltado à modernização de frotas e à redução das emissões de CO₂ do setor, sendo impulsionado por novas metas internacionais de eficiência energética e descarbonização do transporte marítimo”, destaca Sílvia Migueles, diretora de Logística da Braskem.

SEGURANÇA



MIGUEL SCHINCARIOL/AFP/JC

Em nível nacional, a incidência de crimes em trechos urbanos saltou de 18,9% para 38,5%

Rio de Janeiro lidera roubos de cargas no País

Medicamentos viram principal alvo das quadrilhas no 1º trimestre de 2026

No primeiro trimestre de 2026, o cenário de roubo de cargas no Brasil confirmou uma transformação profunda que já estava sendo vista nos últimos meses: o risco deixou de ser apenas concentrado e previsível para se tornar dinâmico, seletivo e focado no valor e na liquidez da carga. O Sudeste voltou a intensificar sua concentração histórica de roubos, saltando de 61%, no primeiro trimestre de 2025, para 78,2% dos prejuízos nacionais no mesmo período de 2026.

O grande responsável por essa alta foi o estado do Rio de Janeiro, que ampliou sua liderança e atingiu 44% dos prejuízos, contra 16,4% no 1º tri de 2025 e 17,5% no de 2024. Em contrapartida, a região Norte, que havia chegado a 20,2% no mesmo período de 2025, zerou suas

ocorrências em 2026, enquanto o Nordeste cresceu para 20,2%, com destaque para a Bahia (que explodiu de 0,7% para 9,2%).

Os números são do relatório “Report nstech de Roubo de Cargas”, elaborado pela nstech. O estudo é baseado nas informações apuradas pelas gerenciadoras de risco BRK, Buonyy e Opentech, que integram o ecossistema da companhia.

A principal mudança estrutural evidenciada foi o salto expressivo dos prejuízos envolvendo medicamentos, que saíram de 1,7% no primeiro trimestre de 2025 para 22,3% no mesmo período de 2026. O crime passou a operar com uma lógica de portfólio focada em valor: 40,4% dos prejuízos do trimestre envolveram cargas avaliadas em mais de R\$ 1 milhão, sendo quase metade dessas perdas (44,4%) do setor farmacêutico.

As cargas fracionadas seguem como a base do risco e lideram o ranking geral com 36,6%, crescendo 8,2% comparado com o primeiro trimestre de

2025. Por outro lado, houve uma inversão notável no roubo de cigarros, que despencou de 34,1% para apenas 3,7%, quando comparado o primeiro trimestre de 2025 e 2026.

O Rio de Janeiro concentrou 51,9% de todo o prejuízo do estado, sendo 60,7% dos roubos fluminenses em trechos urbanos. Em nível nacional, a incidência nessas áreas saltou de 18,9% para 38,5%, indicando que o crime está migrando dos corredores logísticos para a “última milha” de distribuição.

“Diante dos dados, fica claro que o foco dos criminosos não é mais o volume e sim o valor da carga e sua liquidez. Essa migração tem implicações diretas para a segurança logística no Brasil. O risco se aproxima da última milha, se infiltra em operações urbanas e exige uma resposta cada vez mais baseada em inteligência, integração de dados, colaboração logística e capacidade de adaptação”, analisa Cristiano Tanganelli, VP de Inteligência de Mercado da nstech.

Estudo detalha novo calendário do crime e rotas críticas

O calendário da criminalidade mudou de forma relevante. A quinta-feira disparou e assumiu a liderança, concentrando 30% dos prejuízos, seguida pelas segundas (20,7%) e terças-feiras (16,5%). O domingo, que representava mais de 10% nos anos anteriores, caiu drasticamente para 1,4%.

Na análise de horários, a manhã (28,6%) e a madrugada (28%) foram os períodos mais críticos, com o segundo apresen-

tando uma alta em relação ao primeiro trimestre de 2025 (quando tinha apenas 12,4%), sugerindo uma tática de exploração de janelas de menor fiscalização. Entre as rodovias, a BR-101 (21,6%) e a BR-116 (13%) voltaram ao radar com força e lideraram os prejuízos nacionais rodoviários.

Apesar do ambiente de risco mais dinâmico e inteligente, os investimentos em tecnologia preditiva e rastreamento avan-

çado demonstraram resultados expressivos. Entre janeiro e março de 2026, as gerenciadoras do ecossistema nstech evitaram mais de R\$ 72 milhões em prejuízos.

Mesmo com um aumento de 13% no volume de mercadorias gerenciadas — ultrapassando R\$ 550 bilhões no período —, a sinistralidade foi reduzida e o volume de cargas recuperadas cresceu 9%.

CONCESSÕES

Estrangeiros comandam operações de 90% dos aeroportos das capitais

A presença de operadores estrangeiros em aeroportos brasileiros supera a observada em outros setores de infraestrutura e já domina os principais terminais do País. Hoje, empresas internacionais controlam cerca de 90% dos aeroportos localizados em capitais, segundo levantamento da Agência Estado com dados da Aeroportos do Brasil (ABR). Em um cenário marcado pela redução da presença da estatal Infraero, grupos de sete países atuam em 25 dos 29 aeroportos com maior movimentação anual de passageiros nas capitais do País. A predominância estrangeira reflete fatores regulatórios e operacionais, além do histórico de concessões, segundo especialistas.

O diretor-presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Tiago Faienstein, relaciona a forte presença estrangeira ao processo de concessões que classifica como “bem-sucedido”, iniciado em 2011. “Não havia empresas brasileiras desenvolvidas para gerir esses ativos. As concessões abriram espaço para grupos estrangeiros com expertise”, afirmou.

A maior padronização do setor também favorece a atuação de operadores globais, segundo a sócia do BMA Advogados, Ana Cândida. “A regulação do transporte aéreo tem forte coordenação internacional, o que traz maior uniformidade e reduz incertezas para o investidor. Isso não acontece em outros setores de infraestrutura, como saneamento e rodovias, que têm características mais locais”, explicou.

Apenas quatro aeroportos em capitais não são controlados por operadores estrangeiros: Santos Dumont (RJ), Belém (PA), Cuiabá (MT) e Macapá (AP). O terminal no Rio de Janeiro é o único sob gestão exclusiva da estatal Infraero, enquanto os demais são operados por grupos privados brasileiros, como a Norte da Amazônia Airports (NOA) e a Centro-Oeste Airports (COA).

Por outro lado, a espanhola Aena lidera o mercado, com sete aeroportos, incluindo Congonhas (SP) e o Galeão (RJ), segundo e terceiro mais movimentados do Brasil. Controlada pelo governo da Espanha, a concessionária ampliou presença no País nos últimos anos e, recentemente, venceu a licitação do terminal fluminense, em disputa com a suíça Zurich Airport e a concessionária

anterior, Changi Airports International, de Cingapura.

Já o grupo mexicano Asur controla seis terminais em capitais brasileiras após adquirir parte dos ativos da Motiva no País, incluindo os aeroportos de Palmas, São Luís, Teresina, Goiânia, Belo Horizonte e Curitiba. A francesa Vinci Airports, por sua vez, administra cinco terminais e ocupa a sétima posição no ranking por movimentação. Já a alemã Fraport administra os aeroportos de Porto Alegre (RS) e Fortaleza (CE).

O avanço dos operadores estrangeiros ocorreu em paralelo à redução da Infraero. Em 2010, a estatal gerenciava 67 aeroportos no País. Com o início das concessões, perdeu representatividade e hoje controla 23 aeroportos, sendo apenas 10 com voos regulares.

Nas primeiras rodadas, a estatal compartilhava as concessões com construtoras nacionais, que atuavam como parceiras dos operadores estrangeiros. Com a saída desses grupos, em meio aos impactos da Operação Lava Jato e à reestruturação das empresas, a presença nacional nos consórcios foi reduzida.

Esse movimento ganhou novo impulso com a saída da estatal da concessão do Galeão (RJ), na qual detinha 49% de participação, após a relicitação do ativo. Na avaliação do sócio do VLR Advogados, Luís Felipe Valerim, a tendência é de continuidade desse encolhimento. “A Infraero caminha para um papel cada vez mais residual no setor”, disse.

A estatal ainda mantém participação em concessões relevantes, como na concessionária GRU Airport (Guarulhos) e no Aeroporto de Brasília. No entanto, a relicitação em andamento para o terminal da capital federal prevê a saída da estatal do ativo. Com isso, o Santos Dumont deve se manter como último ativo mais relevante no portfólio da Infraero. No início de abril, o Tribunal de Contas da União (TCU) aprovou o processo de solução consensual para a concessão do Aeroporto de Brasília e determinou a inclusão de 10 aeroportos regionais do programa AmpliAR no novo contrato. A expectativa é que o leilão ocorra ainda neste ano. “Ao incorporar aeroportos regionais a contratos existentes, o programa amplia a escala das concessões e favorece grupos já instalados, o que pode concentrar ainda mais a operação”, afirma Valerim.

OPINIÃO

Terra rara para quem? O risco de o Brasil perder o bonde da nova geoeconomia

Thomas Gautier
CEO do Freto

Enquanto EUA e Europa correm para reduzir a dependência de terras raras da China – que impôs, recentemente, novos controles de exportação em meio a disputas comerciais – o Brasil parece hesitar diante de uma oportunidade extraordinária de reposicionamento global. Embora debruçado sobre a segunda maior reserva desses minerais no planeta, o País corre o sério risco de ser simples espectador diante da próxima onda tecnológica.

As terras raras sustentam setores estratégicos, a exemplo dos chips, imprescindíveis à liderança digital. Inserido nessa cadeia de forma competitiva, o Brasil poderia ajudar a reduzir a concentração de fornecedores e surgir como alternativa ao risco de desabastecimento, em caso de agravamento das tensões geopolíticas. Sem contar que sua matriz energética possibili-

ta a produção com menor custo ambiental de itens como baterias elétricas, turbinas eólicas e sistemas de defesa.

De acordo com números da Agência Nacional de Mineração (ANM), divulgados no portal do Senado, as autorizações a empresas para pesquisas de elementos em terras raras brasileiras saltaram de 40 em 2015 para mais de 1.300 em 2024. A maior parte concentrada nos estados de Bahia, Goiás e Minas Gerais. Trata-se de um avanço importante, porém, insuficiente.

A extração brasileira ainda gira em torno de 20 toneladas anuais, contra 270 mil toneladas na China. Mesmo países como EUA, Índia, Myanmar, Nigéria e Vietnã já operam em volumes mais altos que o nosso. E aqui surge um dos maiores gargalos. O Brasil poderia acelerar seu avanço, caso se libertasse da lógica de exportação primária.

E como fazer isso? Com investimentos em atividades que agreguem valor às matérias-pri-

mas, como separação, processamento químico e manufatura avançada, em que o valor econômico dos produtos se multiplica. Transformar minerais em componentes de alta tecnologia é o que vai diferenciar nações que lideram os novos tempos das que permanecem como exportadoras de minério barato.

O contraste será cada vez mais evidente. A demanda global por minerais críticos deve crescer de duas a oito vezes até 2040, segundo o Ministério das Minas e Energia. Em paralelo, o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) projeta mais de R\$ 10 bilhões em investimentos no setor de terras raras entre 2025 e 2029, quase 50% acima do período anterior, entre 2024 e 2028.

Em um momento de redesenho das cadeias globais de suprimento, é urgente que esses investimentos ajudem o País a se adaptar às novas demandas. Desenvolver cadeias desses minerais críticos pode gerar milhares de empregos e reduzir

intensamente a dependência de importações de peças, por exemplo, para veículos elétricos ou híbridos, deixando o mercado nacional menos sujeito ao humor do cenário externo e fortalecendo a indústria local.

E existe um obstáculo ainda maior: a logística. Um país que transporta 25% mais carga do que há dez anos usando praticamente a mesma infraestrutura, como aponta o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), terá enorme dificuldade de competir globalmente. Sem estratégias adequadas e digitalização da estrada para reduzir custos, não basta extrair e processar minerais.

Estamos, portanto, diante de um momento único, em que o mundo vive um rearranjo importante. Se o Brasil não reduzir seus gargalos de logística e de tecnologia industrial, poderá perder uma janela histórica, que talvez nunca mais se repita. Seremos mais do mesmo, ou vamos transformar o futuro?



FRETO/DIVULGAÇÃO/JC



Se o Brasil não reduzir seus gargalos de logística e de tecnologia industrial, poderá perder uma janela histórica

ALEX MELO/ARQUIVO PESSOAL/JC



Software express: criar aplicações em minutos não resolve o caos tecnológico

Alex Melo
Technical support manager
da GeneXus by Globant

A indústria de software entrou definitivamente na era do “software express”. Interfaces são geradas em segundos, protótipos surgem em minutos e aplicações inteiras passam a ser estruturadas com o apoio da Inteligência Artificial Generativa. Segundo o Gartner, 75% dos engenheiros de software devem utilizar IA para apoiar as rotinas de desenvolvimento até 2028.

A ascensão dos modelos generativos trouxe ganhos relevantes de produtividade, mas também introduziu uma camada de incerteza.

Soluções baseadas exclusivamente em probabilidades podem gerar resultados plausíveis, porém nem sempre corretos, auditáveis ou sustentáveis no longo prazo. Em ambientes corporativos, essa lacuna pode se traduzir em riscos operacionais e custos significativos.

É nesse contexto que a escolha da plataforma se torna uma decisão estrutural. Com a consolidação do desenvolvimento agêntico, no qual múltiplos agentes, humanos e inteligentes, atuam de forma colaborativa na criação, manutenção e evolução de sistemas, focar em requisitos estratégicos, como segurança, se torna importante.

Mas, para que essa dinâmica funcione, é indispensável um ambiente capaz de coordenar interações, validar ações e garantir coerência entre todas as partes envolvidas.

Na prática, três critérios se destacam:

1 - O primeiro fator é a capacidade de garantir segurança e integridade desde o núcleo. Em um cenário com múltiplos agentes interagindo com sistemas críticos, depender de interações improvisadas ou camadas externas pode fragilizar a operação. Plataformas robustas incorporam validações, controles e governança de forma

nativa, reduzindo riscos conforme a complexidade cresce.

2 - O segundo passo é a existência de uma base estruturada de conhecimento, focado em organizar e preservar a lógica do negócio. Plataformas que mantêm esse conhecimento de forma explícita, auditável e reutilizável permitem crescimento consistente, mesmo em ambientes dinâmicos. Segundo o MIT Sloan Management Review Brasil, apenas uma parcela limitada das empresas consegue avançar com consistência na integração de tecnologias como IA aos processos de trabalho, reforçando o desafio de estruturar esse conhecimento.

3 - O terceiro critério é a capacidade de evoluir sem rupturas. A história da tecnologia mostra que linguagens, arquiteturas e frameworks mudam rapidamente. Empresas que constroem sistemas focados apenas na tecnologia do momento acabam presas a ciclos constantes de reescri-

ta. Já abordagens orientadas à abstração e ao conhecimento permitem adaptar aplicações a novos paradigmas, incluindo a própria IA, com muito menos atrito. Sem essa base, a promessa de produtividade pode rapidamente se transformar em fragmentação, inconsistência e perda de controle.

A Inteligência Artificial redefine o processo de desenvolvimento. Ela acelera, automatiza e amplia possibilidades. Mas não substitui a necessidade de estrutura. Na era agêntica, a vantagem competitiva estará em criar mais rápido e em sustentar melhor.

Plataformas deixam de ser apenas ferramentas de desenvolvimento e passam a ser o alicerce que garante que tudo o que foi construído continue funcionando, evoluindo e gerando valor ao longo do tempo. Escolher essa base, portanto, não é apenas uma decisão técnica, é uma decisão estratégica de negócio.



A Inteligência Artificial redefine o processo de desenvolvimento. Ela acelera, automatiza e amplia possibilidades