

Covid ainda mata mais do que dengue

Por dia, 117 são assassinados, 11 morrem de doença de chagas e 31 de coronavírus

Vinicius Torres Freire

Journalista, foi secretário de Redação da Folha. É mestre em administração pública pela Universidade Harvard (EUA)

No Brasil, ainda morre mais gente de Covid do que de dengue. Não, não se quer minimizar o surto de dengue ou qualquer doença, ou alertas de autoridades sanitárias e profissionais de saúde devem ser levados muito a sério. Não o serão.

Trata-se apenas de um monte para lembrar de como fomos aos montes de doenças e barbaridades antigas, estúpidas, evitáveis e ignoradas. De homicídio, morriam 117 por dia em 2022. De dengue, 110 em 2023, na projeção do Ministério da Justiça. Mesmo assim, o Brasil ainda

estaria perto do topo do ranking mundial da morte, de taxa de homicídio.

Morrem de doenças causadas pelo HIV 31 por dia em 2022. De doença de chagas, aquela causada por um parasita carregado pelo barbeiro, 11 por dia.

É um lembrete conveniente para este início de ano do que, para católicos e simpáticos, um dia foi o começo de um período especial de reflexão e introspecção, a Quaresma. Agora, o Carnaval nem acaba, apropriadamente.

No último mês, morreram 31 pessoas de Covid

no Brasil. É a média das quatro semanas epidemiológicas contadas até 3 de fevereiro, dados do Ministério da Saúde. Nas últimas 23 semanas, um ano, morreram 12.841.

Em 2023, se foram 1.094 pessoas por causa de dengue. Foi o maior morticínio causado pela doença desde ao menos 2000. Em 2024, até 12 de fevereiro, atualização oficial mais recente, eram 75 os mortos de dengue. Até dia 3 de fevereiro, o Covid levou 963.

As doenças são muito diferentes, claro, embora se difundam por causa do nosso primitivismo geral. Isso quer di-

zer também: por causa de ignorância, que é a vontade de não saber, de não se informar e de ter "opiniões". Por causa do nosso individualismo obsessivo, selvagem, da avacalhada; da opressão da miséria.

Muita gente ainda não se vacinou contra o coronavírus. Muita gente ainda oferece criadouras para o Aedes aegypti, aquela parada. Muita cidade gosta milhas com show de música e não tira o lixo os focos de Aedes. O óbvio.

A Covid está sendo esquecida em parte por um motivo cruel e desumano, evidente já no pior da epidemia: leva os mais

velhos, os já mais doentes, o que aliás era um tema da propaganda neofascista do governo das trevas, 2019-22. Mais de 80% dos mortos deste ano tinham 65 anos ou mais. A dengue mata mais para o hospital crianças de 12 a 14 anos, dizem as autoridades. Por isso, recebiam primeiro as vacinas escassas.

Não esqueçamos apenas da Covid.

Quando criança, no auge da ditadura militar, lá impressão que pessoas morriam de doença de Chagas, eu de esquistossomose e padeciam de cisticercose. O livro escolar ilustrava o assunto com pessoas com cura de lepra. Já vivendo em uma tampa de barro. A propaganda da ditadura dizia que o "progresso" nos livraria daquele "atraso", enquanto ocorria um surto censurado de meningite. Os militares nunca decepcionam.

Pois então. Em 2023, dados mais recentes disponíveis, morreram 4.228 pessoas de doença

de Chagas, quase o quadruplo das vítimas da dengue naquele ano (segundo o Datassia). Morre uma pessoa por dia de esquistossomose, ao menos. Etc. Afóra microscópios e ilhas de América Central e Caribe, a taxa de homicídio no Brasil apenas é menor do que a de África do Sul, Venezuela, México, Mianmar e Equador, meio que empatamos com a Colômbia.

Os dados são os compilados pelo Escritório das Nações Unidas (ONU) sobre Drogas e Crime, mas as fontes são diversas e um tanto imprecisas.

Como um país antidesenvolvimento autêntico (subdesenvolvido eufemismo), nos acostumamos a males novos sem lidarmos com os antigos. Não nos preocupamos com essa sempiterna acumulação primitiva, por assim dizer, de sedução, desigualdade, inequidade e desumanidade.

Era só para lembrar. Bom Carnaval.

vinicius.torres@folha.com.br



Toyota Corolla é montado em Indaiatuba, em uma das fábricas da empresa no país. Divulgação

No país desde 1958, Toyota tem primeiro presidente brasileiro

Evandro Maggio passou por diferentes cargos e agora substitui o peruano Rafael Chang como CEO da empresa

Eduardo Sodré

SÃO PAULO A Toyota terá seu primeiro presidente brasileiro no mercado nacional. Evandro Maggio substitui o peruano Rafael Chang, que passa a ser o CEO da montadora para América Latina e Caribe. Já o CEO anterior na região, o japonês Masahiro Inoue, foi nomeado presidente da Daihatsu Motor, divisão da fabricante que produz automóveis compactos e caminhões de pequeno porte. Ele está de mudança para Tóquio.

Apesar de tantas turbulências políticas e econômicas, trabalhando firme com vocês, pode fazer tantos amigos", afirmou Inoue em comunicado enviado aos funcionários. Ele é chamado de Massa pelos colegas do Brasil.

As mudanças foram confirmadas pela Toyota nesta terça-feira (13). A produção nacional teve início em 1958, com o jipe Land Cruiser, que foi rebatizado como Bandeirante no país.

Maggio está na Toyota desde 2005, onde começou na área de pós-venda. Em 2021, assumiu as divisões de "demande & supply" (demanda e oferta), marketing e planejamento de preço.

Os anos seguintes foram marcados pela crise econômica, e o executivo teve de voltar ao setor de pós-venda em 2015. Ele também ficou à frente da área de desenvolvimento da rede concessionária

ria. Naquele ano, os emplacamentos de veículos registraram queda de 26,5% em relação a 2014.

Em 2017, Evandro Maggio foi para a sede da Toyota, no Japão. Sua nova função foi planejar o lançamento de automóveis da marca Lexus, divisão de luxo da montadora.

O retorno ao Brasil ocorreu em 2019, quando o executivo se tornou diretor de recursos humanos, administração e TI. No ano seguinte, passou a ser responsável pelas áreas de compras e de pesquisa e desenvolvimento — cargo que detinha para assumir a presidência da empresa no país.

"Evandro é um de duas mentes e apaixonado por esportes, viagens e culinária", diz o perfil publicado no site da Toyota do Brasil.

O novo presidente estará à frente das três fábricas localizadas no interior de São Paulo, nas cidades de Indaiatuba, Sorocaba e Porto Feliz. Até o dia 14, a montadora emprega cerca de 6.000 pessoas.

Inaugurada em 1964, a unidade de São Bernardo do Campo (ABC) — que foi a primeira da empresa fora do Japão — teve as atividades encerradas no ano passado. As últimas peças foram produzidas em novembro.

A Toyota terminou 2023 com 14,9 mil unidades vendidas no mercado nacional, o que representa alta de 2,7% em relação ao ano anterior, segundo a Anfavea (associação



Evandro Maggio foi escolhido para ser o novo presidente da Toyota do Brasil. Divulgação

6.000

pessoas e a quantidade de empregados pela Toyota em suas três fábricas no interior de São Paulo. A montadora está no Brasil desde 1958, quando começou a vender o jipe Bandeirantes

ção das fabricantes de veículos, implemento emagrecimento agrícola). O número inclui a marca Lexus.

O resultado, contudo, foi inferior à média do mercado. De acordo com a Fenabrave (associação dos distribuidores), foram emplacados 2,48 milhões de veículos leves no ano passado, um crescimento de 11,7%.

Em busca de ampliar as vendas no país, a Toyota vai produzir um novo SUV compacto. O anúncio foi feito em abril e inclui um investimento de R\$ 1,2 bilhão.

O carro, que deverá se chamar Tera Cross, será lançado entre o fim de 2024 e o início de 2025. A motorização será híbrida flex, o que possibilita rodar com etanol, gasolina e eletricidade.

Por enquanto, a montadora é a única a oferecer essa tecnologia no mercado nacional: há versões Hybrid Flex na linha Corolla (sedã e SUV), com preço a partir de R\$ 187.790.

O grupo Stellantis promete entrar neste nicho ainda em 2024. Em 2025, será a vez da Volkswagen.

Embora seja pioneira em tecnologias híbridas — com mais de 40 milhões de unidades comercializadas no mundo desde 1997 —, a Toyota é cautelosa em relação aos carros 100% elétricos. A empresa apresentou alguns modelos dessa categoria na edição 2023 do Salão de Tóquio, mas, em seguida, voltou a enaltecer seu portfólio atual.

"Em todas as regiões, a participação das vendas de híbridos aumentou, então, como uma solução realista, os híbridos ainda são preferidos pelos nossos clientes", disse o diretor financeiro da Toyota, Yoichi Miyazaki, durante a divulgação de previsões sobre o ano fiscal, que se encerra em março.

A empresa investe ainda em modelos alimentados por hidrogênio e nas baterias de estado sólido, que chegaram aos carros no fim desta década e possibilitarão maior autonomia com menor tempo de recarga.

A estratégia para carros "emissão zero" da Toyota deve ganhar força quando esses novos acumuladores estiverem disponíveis. A montadora projeta vender 3,5 milhões de veículos 100% elétricos anualmente a partir de 2030.

Apesar de oferecer soluções híbridas flex no Brasil, o produto mais rentável da Toyota no país utiliza apenas motor a diesel. É o picape média Hilux, cuja produção está concentrada em Zárte, na Argentina.

Trata-se do modelo mais vendido de seu segmento, com 46,2 mil unidades emplacadas em 2023. O preço da opção cabine dupla começa em R\$ 242.490, mas pode chegar a R\$ 372.890, na versão GR Sport.

Antes motivo de piada, BYD superou Tesla na venda de carros elétricos

Keith Bradsher

SHENZHEN (CHINA) The New York Times A BYD da China era uma fabricante de baterias que tentava construir carros quando mostrou seu modelo mais recente em 2007. Executivos americanos na feira automobilística de Guangzhou ficaram boquiabertos com a pintura rosa irregular do carro e o encalxe ruim de suas portas.

"Eles eram motivo de piada na indústria", disse Michael Dunne, analista da indústria automobilística da China. Ninguém está rindo da BYD agora.

A empresa ultrapassou a Tesla em vendas mundiais de carros totalmente elétricos no final do ano passado.

A BYD está construindo linhas de montagem no Brasil, Hungria, Tailândia e Uruguai e se prepara para fazer o mesmo na Índia e no México. Está expandindo rapidamente as exportações para a Europa. E está prestes a ultrapassar o Grupo Volkswagen, que inclui a Audi, como líder de mercado na China.

As vendas da BYD, mais de 80% delas na China, cresceram cerca de 1 milhão de carros nos últimos dois anos.

"O crescimento da BYD é diferente de tudo que a indústria viu em muitas décadas", disse Matt Anderson, curador de transporte do Museu Henry Ford em Dearborn, Michigan.

Com sede em Shenzhen, a BYD mostrou como os fabricantes de automóveis chineses podem aproveitar o domínio do país em produtos elétricos. Nenhuma empresa se beneficiou tanto da adoção chinesa de carros elétricos a bateria e carros híbridos a gasolina e elétricos plug-in. Esses veículos juntos representam 42% do merca-

do automobilístico da China, o maior do mundo, e esperase que sejam mais de 50% no próximo ano. Como a maioria dos fabricantes de automóveis chineses, a BYD não vende seus carros nos Estados Unidos por causa de tarifas da era Donald Trump, mas vende elétricos no país.

A empresa lidera a expansão das exportações chinesas de carros elétricos e está construindo rapidamente os maiores navios transportadores de carros do mundo.

Com o sucesso, veio mais escrutínio.

Elon Musk, CEO da Tesla, alertou sobre a força das exportações chinesas de carros elétricos em uma teleconferência de resultados da empresa em janeiro.

Os ganhos rápidos da BYD e de outros fabricantes de automóveis chineses na Europa levaram a uma investigação da União Europeia sobre subsídios do governo chinês e podem resultar em tarifas. Os relatórios anuais da BYD mostram um total de US\$ 4,6 bilhões (R\$ 33 bilhões) em assistência governamental de 2008 a 2022.

A BYD se recusou a comentar sobre os subsídios.

A China construiu fábricas suficientes para fabricar mais do que o dobro de carros que seu mercado pode comprar. Isso levou à guerra de preços no país, especialmente entre a BYD e a Tesla.

Um dos modelos mais recentes da BYD, o sedã compacto Seagull, começa em menos de US\$ 11 mil (R\$ 55 mil).

As vendas da BYD cresceram à medida que o mercado chinês disparou. Warren Buffett comprou uma participação de quase 10% por US\$ 230 milhões (R\$ 1,5 bilhão) em 2008, dando à BYD não apenas um influxo de dinheiro, mas também prestígio global.



Um modelo Yangwang, fabricado pela BYD, é mostrado durante feira em Xangai. Gila Oster - 18. Jan. 23 / The New York Times