



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA**

UFSC NA MÍDIA - CLIPPING

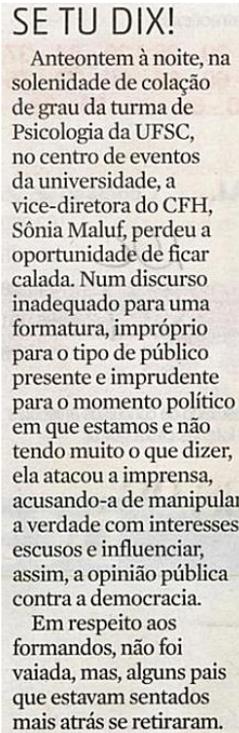


Agcom
Agência de
Comunicação
da UFSC

18 de março de 2016

Diário Catarinense
Cacau Menezes
"Se tu dix"

Se tu dix / Curso de Psicologia / Colação de grau / UFSC / CFH / Sônia Maluf



Diário Catarinense
Capa

"Transgênero assume conselho da mulher"

Transgênero assume conselho da mulher / Curso de Ciências Sociais / Kelly Meira / Políticas públicas / Prefeitura Municipal de Florianópolis



Diário Catarinense - Sua Vida "Protagonista na luta pela igualdade"

Protagonista na luta pela igualdade / Identidade de gênero / Kelly Vieira Meira / Transgênero / Políticas públicas / Brasil / Conselho Municipal dos Direitos da Mulher / Prefeitura Municipal de Florianópolis / Curso de Ciências Sociais / Universidade Federal de Santa Catarina / UFSC / Medalha Antonieta de Barros / Simone de Beauvoir / Associação em Defesa dos Direitos Humanos com Enfoque na Sexualidade / Adeh / Rede Nacional Feminista de Saúde / Casa da Mulher Catarina / Chopelly Santos / Conselho Nacional dos Direitos da Mulher / Transexual / Travesti / Trans homem / Trans mulher / Dalva Maria Kaiser / Planos Municipais de Educação



SUA VIDA | IDENTIDADE DE GÊNERO

1483 4216 5527
Editora: Cris Vieira
cris.vieira@diariocatarinense.com.br

1483 4216 5527
Editor: Cristian Weiss
cristian.weiss@diariocatarinense.com.br

DIÁRIO CATARINENSE,
SEXTA-FEIRA,
18 DE MARÇO DE 2016 34

Protagonista na luta pela igualdade

CATARINENSE KELLY MEIRA se tornou a primeira pessoa transgênero a liderar órgão de políticas públicas para mulheres no Brasil

GABRIELE DUARTE
gabrielle.duarte@diariocatarinense.com.br

Ao mesmo tempo em que se tornava presidente do Conselho Municipal dos Direitos da Mulher em Florianópolis, há dois anos, Kelly Vieira Meira, 34 anos, entrava para a história brasileira. A graduanda em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) seria a primeira pessoa transgênero a liderar um órgão voltado à consolidação de políticas públicas femininas. A ativista foi novamente protagonista na semana passada: recebeu da Câmara de Vereadores da Capital a medalha Antonieta de Barros. A partir de agora, a homenagem destinada àquelas que prestaram serviços relevantes em defesa dos direitos da mulher catarinense não se restringe mais ao gênero atribuído no nascimento.

A voz grave de Kelly, neta de pastor evangélico, não incomoda mais – nem a ela, nem à família. O tom que eleva o debate sobre as questões de gênero contrasta com a feição, o cabelo e o jeito delicado. O comportamento é nato – inspirado na convivência com outras três irmãs – e amparado no legado da filósofa francesa Simone de Beauvoir, principalmente quando a feminista diz que “não se nasce mulher, torna-se mulher”.

– Meu processo de identificação com o feminino é desde muito cedo. Agora o processo de nomeação, de dizer o que eu sou ou o que eu deixo de ser, vai acontecendo paulatinamente, como ainda se dá. Porque ainda não consigo dizer o que sou. E nem quero. Porque você engessa possibilidades – arrisca Kelly, que frequentava sessões de terapia desde os seis anos para alinhar-se à postura masculina esperada pela família religiosa.

Somente aos 15 anos, quando começou um relacionamento e fugiu de casa devido às cobranças, é que Kelly sentiu a necessidade da transformação – iniciada pelo corpo e continuada na vida.

– Na adolescência, quando ainda nem se usavam as palavras transexual ou travesti, passei a dar nome às coisas, em relação à necessidade de ter um corpo, um corpo que não era aquele que eu esperava ter. Um rapaz [com quem se relacionou] foi o disparador para eu ir atrás daquela que eu sou, para gritar ao mundo que eu precisava da construção de um corpo.

POSTURA QUE INSPIRA MOVIMENTOS PELO PAÍS

O ápice da identificação com o gênero oposto se deu há três anos, quando Kelly escolheu o próprio nome depois de mover processo na Justiça. Por ser feminino, só ingressou na universidade após a alteração, por receio de sofrer preconceito. Para ela, ser mulher vai além de ter seus, usar vestido ou passar batom:

– Uma mulher de pênis ou um homem de vagina: qual o problema? A ci-



Kelly recebeu a medalha Antonieta de Barros pela dedicação à Casa da Mulher Catarina e ao Conselho dos Direitos da Mulher na Capital

ASSISTA AGORA
Entenda a luta de Kelly em
leiadc.sc/lutadekelly

dadania não está na genitália, mas no direito de você se reconhecer e pronto.

Depois, ele superou a depressão, foram 10 anos de luta nas questões de gênero em instituições como Associação em Defesa dos Direitos Humanos com Enfoque na Sexualidade (Adeh), Rede Nacional Feminista de Saúde e Casa da Mulher Catarina – primeiro órgão feminista do Estado. O pioneirismo da mulher trans inspira outras ocupações como a ativista Chopelly Santos, que compõe o Conselho Nacional dos Direitos da Mulher. Segundo a Secretaria de Políticas para Mulheres, do governo federal, a composição da rede de mulheres travestis e transexuais nos órgãos fiscalizadores ocorreu por meio dos movimentos feministas.

– Tomei consciência política e dei sentido àquilo que não tinha sentido. Há possibilidade de mudança se você se coloca no enfrentamento. Se você se permite a partir de sua vivência desconstruir algumas coisas, pensar junto, elaborar um processo de humanização de um conjunto da sociedade – resume Kelly.

SIMPLIFICANDO OS TERMOS

Transexual e travesti: pessoa que não se identifica com o gênero atribuído a ela no nascimento. Embora a diferença entre transexuais e travestis não seja tão clara, entende-se como transexual quem se coloca claramente como parte do gênero oposto, enquanto travestis não chegam a abandonar definitivamente nenhuma das identidades.

Trans homem e trans mulher: o trans homem é a pessoa a quem foi atribuído o gênero feminino no nascimento, mas que se identifica com o masculino. A trans mulher se identifica com o feminino, embora tenha sido atribuído o gênero masculino ao nascer.

Transgênero: tanto o indivíduo que não se identifica com o gênero atribuído a ele no nascimento (sinônimo de transexual) quanto a pessoa que está em constante trânsito entre os gêneros masculino e feminino, ou que nega ambos.

DC EXPLICA

A francesa **Simone de Beauvoir** (1908-1986) foi escritora, filósofa existencialista, ativista política, feminista e teórica social. Teve influência no existencialismo e na teoria feminista. É autora da obra *O Segundo Sexo*, de 1949, que faz uma análise da opressão sofrida pelas mulheres.

Resistência da sociedade ainda é um desafio diário

A condição da mulher na sociedade ainda incomoda Kelly. Da mesma forma, o preconceito no próprio ambiente de luta também é desafio para ela, que se mostra compreensiva com quem não a recebe no meio por ser mulher transgênero.

– Respeito o pensamento de todas, não quero criar mais enfrentamento. É a mesma luta, é ganhar força. Alguns movimentos não compram essa moeda. Até porque tem pautas históricas muito maiores que até hoje não conseguiram se desfazer, como a emancipação do corpo feminino. De repente, querem também que o feminismo abarque uma discussão que veio depois e que já ganhou espaço muito mais do que o próprio feminismo – reconhece.

O recebimento da medalha que leva o nome da professora, escritora, jornalista e política negra catarinense, Antonieta de Barros, com outras 38 mulheres é considerado um avanço pela coordenadora de Políticas Públicas para Mulheres em Florianópolis, Dalva Maria Kaiser:

– Afinal, ela é mulher. E é uma grande mulher que demonstra a coragem necessária para atuar na linha de frente da ampliação dos direitos femininos, porque ainda há muita resistência nesses espaços de poderes.

Não deixando de lado a visão crítica, Kelly projeta a continuidade na representação política.

– Temos um paradoxo. A mesma Câmara que retira ideologia de gênero de pauta [nos Planos Municipais de Educação] é a mesma que me reconhece. Entendo como deboche. Mas acredito na pauta feminista mais do que nunca enquanto construção de mundo. Em que minimamente tenhamos um espaço possível de equivalência de direitos. Que o gênero não seja algo determinante para dizer quem é mais e quem é menos.

Diário Catarinense – Caderno Especial / Foco Econômico “Estrutura emperrada”

Estrutura emperrada / Logística / Concessão / Santa Catarina / BR-153 / BR-282 / BR-280 / BR-470 / BR/101 / Governo federal / Pedro Lopes / Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina / Fetrancessc / Xanxerê / Ricardo Saporiti / Federação das Indústrias de Santa Catarina / Fiesc / UFSC / Jaraguá do Sul / Porto de São Francisco do Sul / Ministério dos Transportes / Imbituba / Itapoá / Porto de Itajaí / Antônio Ayres dos Santos / Paulo Corsi / Osmar de Castilho Ribas / Portonave / Patrício Júnior / Porto Itapoá

LOGÍSTICA >>>

ESTRUTURA EMPERRADA

A CONCESSÃO DE RODOVIAS É VISTA COMO A MELHOR ALTERNATIVA PARA AGILIZAR OBRAS DE DUPLICAÇÃO NO ESTADO, MAS LIDERANÇAS ALERTAM PARA CONDIÇÕES DOS CONTRATOS

Santa Catarina tem gargalos logísticos que impedem a engrenagem da economia de rodar sem obstáculos. Os problemas são crônicos, históricos e há tempos reivindicados. Pergunte a qualquer industrialista sobre a malha viária do Estado e ele dirá que os principais corredores de escoamento da produção são lentos – quando não há estradas duplicadas – e estão em péssimo estado de conservação. Questione algum turista e você descobrirá que é praticamente impossível encontrar alguém que não tenha encarado longas filas para acessar balneários do nosso litoral em época de alta temporada.

Sem uma ampla rede de trilhos – algumas ferrovias estão em fase de projeto, mas a conclusão delas ainda levará tempo –, não resta outra alternativa, a curto prazo, a não ser usar o modal rodoviário para levar cargas e mercadorias. As principais estradas que cruzam Santa Catarina, como as BRs 153, 282, 280 e 470, precisam de melhorias urgentes. O problema é que historicamente o governo federal não tem investido nessas estradas. E agora, com os cofres vazios em função da quebraideira da economia, o orçamento para esse tipo de intervenção, que já era míngua, desapareceu.

A falta de verba federal, somada à burocracia, são argumentos para empresários acreditarem que a concessão é a única alternativa para agilizar as melhorias logísticas fundamentais para o desenvolvimento de Santa Catarina.

– Sem dúvida esse é o caminho, pois o Estado não tem condições de bancar sozinho os investimentos necessários – analisa Valério Gomes, presidente da empresa de serviços logísticos Multilog.

No pacote lançado no ano passado pelo governo estão contempladas, entre as estradas, as BRs 282, 470, 280, 101 Sul e a Rodovia SC/PR. Os estudos técnicos deveriam ficar prontos em janeiro, mas foram prorrogados para junho. Apesar da urgência em desatar os nós rodoviários, especialistas alertam para as condições dos editais.

– O que não podemos é, diante dessa necessidade, abrir a guarda para a concessão. É preciso lembrar que ela também é econômica, não pode custar muito – reforça Pedro Lopes, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina (Fetrancessc).

Diversas entidades de classe vêm monitorando de perto a questão, cobrando agilidade do poder público. Esse acompanhamento é importante para garantir condições justas para futuras concessionárias e evitar tarifas abusivas. Dentro do próprio Estado é possível encontrar diferenças significativas nos preços praticados em praças de pedágio. Na BR-101, por exemplo, veículos leves pagam R\$ 2,30. Em Xanxerê, no perímetro urbano da BR-282, podem desembolsar até R\$ 18. Quem no fundo paga tudo isso é o consumidor.

– As situações das BRs 470, 280 e 282 terão que ser muito bem estudadas e dimensionadas para que não tenhamos tarifas iniciais de pedágio proibitivas aos usuários das rodovias – defende o engenheiro civil Ricardo Saporiti, que atua como consultor na Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc) e já fez análises de estradas que atravessam o Estado.

O IMPACTO DOS GARGALOS

A precária condição das principais rodovias de Santa Catarina pesa – e muito – no orçamento das empresas. Um estudo divulgado no ano passado pela Fiesc, feito em conjunto com a UFSC, revelou que os custos com transporte representam praticamente metade dos gastos das indústrias catarinenses com logística de suprimentos e produtos acabados.

Para cada R\$ 1 faturado, R\$ 0,14 vai para suprir despesas relacionadas ao deslocamento e armazenagem de mercadorias. A redução de apenas R\$ 0,01 nesse custo representaria uma economia de R\$ 1,83 bilhão.

Os gargalos viários geram um impacto de 14% nas receitas da indústria catarinense, índice superior à média nacional (11%) e bem acima do estimado para outros países (9%).

O presidente da Fetrancessc, Pedro Lopes, usa um exemplo prático para ilustrar o tamanho desse rombo. Cerca



“

O que não podemos é diante dessa necessidade, abrir a guarda para a concessão. É preciso lembrar que ela também é econômica, não pode custar muito.

Pedro Lopes

Presidente da Petranave



de 72 quilômetros separam Jaraguá do Sul do porto de São Francisco do Sul. O percurso precisa ser feito via BR-280 - que há anos espera a duplicação. Dependendo do dia e do horário, é preciso colocar dois caminhões na estrada para cumprir a carga horária do motorista, o que aumenta os custos do transporte.

O engenheiro civil Ricardo Saporiti atua no setor rodoviário desde 1969. De acordo com ele, há estudos técnicos que mostram que para cada US\$ 1 não investidos em manutenção de uma rodovia, são necessários US\$ 2,50 para recuperá-la. A falta de cuidado com a conservação das estradas cria uma bola de neve que afeta não apenas o caixa das empresas, mas prejudica e pressiona também os responsáveis por elas.

No caso das rodovias federais, a situação se torna ainda mais dramática porque o Ministério dos Transportes já avisou em alto e bom som que não tem dinheiro sequer para a manutenção delas. Sem esses investimentos, o estado de conservação das estradas vai piorando e isso terá impactos quando elas enfim forem repassadas para a administração da iniciativa privada.

- A situação é muito grave. Quanto mais deterioradas as rodovias, maiores serão os investimentos que as concessionárias terão de fazer e, consequentemente, maiores serão as taxas de pedágio - alerta Saporiti.

Para o especialista, a conservação das rodovias deve se dar em duas frentes. A primeira, de caráter periódico, diz respeito à recomposição de base e do revestimento asfáltico. A outra, rotineira, são as operações de tapa-buraco, por exemplo.

PERSPECTIVAS PARA OS PORTOS

Os portos catarinenses navegaram em mares revoltos, mas de uma maneira geral suportaram bem 2015. Os terminais de Imbituba (19%) e Itapoá (12%) tiveram aumento na movimentação. Em Navegantes (-3%) e São Francisco do Sul (-5%) houve pequena queda. Itajaí foi o único que sofreu mais (-17%).

O resultado, segundo o superintendente do porto de Itajaí Antônio Ayres dos Santos, se deve ao fato de que as cargas foram para outros terminais portuários. Mas outros fatores também prejudicaram. Fortes chuvas provocaram o assoreamento do canal de acesso, impedindo navios de maior porte de atracar. As indefinições sobre a obra da nova bacia de evolução, local onde as embarcações fazem as manobras, também atrapalham. Ayres reconhece que as melhorias esbarram num processo lento e burocrático, mas está confiante que ainda em março haja avanço.

Vencer restrições ligadas a dragagens de aprofundamento e duplicação de rodovias também são importantes, diz Paulo Corsi, presidente do Porto de São Francisco do Sul. Por lá, o terminal voltou a operar celulose depois de 25 anos.

- Isso representa uma excelente oportunidade. Além disso, serão consolidados neste ano investimentos em infraestrutura, como a implantação de novos gates, sistema de iluminação e revisão do sistema elétrico, além de um novo sistema de videomonitoramento - afirma.

De uma maneira geral, as perspectivas são positivas. Em 2015, o governo do Estado anunciou que o programa SC Acelerando a Economia - Edição Portos deve injetar R\$ 7 bilhões em três anos.

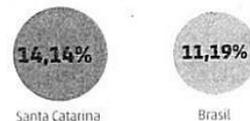
- São clientes em potencial. Acredito que essa política econômica, que busca a integração e incentiva o investimento privado, deve gerar a expansão da atividade econômica de forma consistente - diz Osmar de Castilho Ribas, diretor-superintendente da Portonave.

Para Patrício Junior, presidente do Porto Itapoá, há também oportunidades na cabotagem, navegação entre portos:

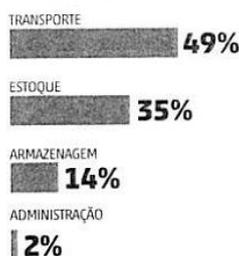
- A modalidade é segura. O problema é que a nossa cultura ainda é de estrada, não temos cultura marítima.

O CUSTO DO ATRASO

Gastos com custos logísticos
(média sobre a receita das empresas)



Estrutura global dos custos logísticos das empresas de SC



Realidade em SC

Para cada R\$ 1 faturado, R\$ 0,14 é de custos logísticos, assim divididos:

| | |
|-------------|----------|
| Transporte | R\$ 0,07 |
| Estoque | R\$ 0,05 |
| Armazenagem | R\$ 0,02 |

Setores que mais gastam

(para cada R\$ 1 de faturamento)

| | |
|-----------------|----------|
| Madeira | R\$ 0,26 |
| Metalúrgica | R\$ 0,22 |
| Mobiliário | R\$ 0,22 |
| Têxtil | R\$ 0,19 |
| Papel e papelão | R\$ 0,18 |

Regiões mais caras

(para cada R\$ 1 de faturamento)

| | |
|----------------------|----------|
| Norte | R\$ 0,19 |
| Grande Florianópolis | R\$ 0,18 |
| Vale do Itajaí | R\$ 0,17 |
| Serrana | R\$ 0,13 |
| Oeste | R\$ 0,12 |
| Sul | R\$ 0,10 |

Fonte: Pesquisa Custos Logísticos na Indústria Catarinense - Fiesc/UFSC



PONTOS DE OPORTUNIDADE

■ Concessões de rodovias: a entrada da iniciativa privada pode acelerar a conclusão de obras importantes, como as duplicações das BRs 280, 282 e 470, e contribuiriam para aumentar a competitividade.

■ Entidades de classe estudam a possibilidade de sugerir melhorias pontuais nas rodovias. Em vez de duplicar todo o trecho da BR-470, por exemplo, a implantação de uma terceira faixa em alguns pontos estratégicos ajudaria a reduzir problemas de mobilidade.

■ Investimentos em cabotagem (navegação entre portos). Isso tiraria caminhões de estradas, baixaria custos e aumentaria a segurança do transporte de cargas.



PONTOS DE ATENÇÃO

■ Entidades alertam para os termos e condições dos editais de concessões de estradas. A preocupação maior seria a cobrança de tarifas abusivas de pedágio, o que penalizaria quem trafega pelas rodovias.

■ Os gargalos logísticos exigem cautela redobrada na elaboração da planilha de custos das empresas. A competitividade passa por otimização de processos e enxugamento de gastos onde for possível.

■ Se de um lado o câmbio valorizado é atraente para exportações, por outro pode prejudicar as importações, o que impacta na movimentação de contêineres nos portos.

Enfoque Popular
Everaldo Silveira

Jorge Boeira / IFSC / UFSC

- O deputado federal Jorge Boeira (PP), que se fortaleceu como deputado pelo PT, com obras para interiorização do IFSC e da UFSC, agora é inimigo número 1 dos petistas;

Notícias veiculadas em meios impressos, convertidas para o formato digital, com informações e opiniões de responsabilidade dos veículos.

CLIPPING DIGITAL

[**Ex-ministro Márcio Zimmermann assume presidência da Eletrosul**](#)

[**Márcio Zimmermann assume Presidência da Eletrosul**](#)

[**Um festival no caminho da Oktoberfest**](#)

[**UFSC assina contrato de adesão à Ebserh para reestruturar o HU**](#)

[**Produtores de Concórdia recebem estudantes**](#)