

## UMA REFLEXÃO AMBIENTAL SOBRE A REDUÇÃO DO IPI

Elaine Pacífico da Silva Nishio<sup>1</sup>

Simone de Paula Rodrigues Moura<sup>2</sup>

### RESUMO

A proposta deste estudo é a de discutir os impactos causados pelo aumento da quantidade de veículos na cidade de Anápolis, em consequência da redução do IPI. A relevância desse artigo consiste em ampliar discussões de cunho político ambiental, possibilitando uma reflexão, na tentativa de soluções alternativas planejadas acerca das questões ambientais. Para tanto, aplicamos um questionário aberto, contendo duas questões simples, capazes de implementar mudanças complexas em nossa cidade. Ressaltamos que essas questões foram respondidas por 90 adultos, sendo 45 homens e 45 mulheres responsáveis de alunos em um colégio particular renomado da cidade de Anápolis.

**PALAVRAS-CHAVE:** educação; desenvolvimento; sustentabilidade.

### INTRODUÇÃO

Diante das profundas transformações que a sociedade atual vive, escrevemos esse artigo como reflexão de algumas mudanças percebidas por nós, como sujeitos históricos. É nesse contexto dinâmico e frenético de novas conjecturas, incluindo aqui o cenário mundial, que propomos uma pausa, para refletirmos sobre o retrocesso ambiental vivido no Brasil, logo após a RIO MAIS VINTE. Enfocaremos aqui a redução do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) sobre os veículos automotivos e suas consequências ambientais para a cidade de Anápolis.

---

<sup>1</sup> Historiadora e especialista em Docência Universitária, professora do Colégio Couto Magalhães, ensino básico. [elainepsn@ig.com.br](mailto:elainepsn@ig.com.br)

<sup>2</sup> Pedagoga, mestranda em Sociedade, Tecnologia e Meio Ambiente da UniEvangélica, professora do Curso de Pedagogia da UniEvangélica e professora da Secretaria Municipal de Anápolis, ensino básico. [simone\\_paularodrigues@hotmail.com](mailto:simone_paularodrigues@hotmail.com)

A seguir, teremos uma visão panorâmica dessa cidade. O surgimento de Anápolis, de acordo com Freitas (1995), narra alguns fluxos migratórios. O primeiro aconteceu quando Anápolis era ainda um vilarejo, com a chegada de várias famílias que vieram de outros estados como: Minas Gerais, Bahia, Maranhão e Piauí. No século XX, ocorreu um pequeno fluxo com a chegada de famílias italianas e, posteriormente, japonesas. Ainda segundo esse autor, o primeiro grande fluxo aconteceu por volta dos anos trinta, com a chegada da estrada de ferro.

Polonial (2011) acorda com Freitas e afirma:

Anápolis foi duplamente beneficiada com a chegada da ferrovia. Primeiro, pela própria implantação da estrada de ferro, contribuindo para dinamizar a economia da região; segundo porque a cidade passou a ser ponto terminal dos trilhos, servindo como entreposto comercial na troca de mercadorias de vasta região do Estado de Goiás. Os dois fatores conjugados contribuíram de maneira significativa para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade (POLONIAL, p.51).

Com o fim desse ciclo, alguns permaneceram e formaram, mais tarde, nossa cidade. Hoje, que de acordo com o IBGE, Anápolis tem uma população de 334.613 habitantes, com uma unidade territorial de 933.156 km<sup>2</sup>. O seu bioma é o cerrado, é um lugar rico em águas, de clima tropical de altitude, com duas estações distintas e bem definidas: a da seca, que coincide com o período de frio, e a das chuvas, que coincide com o período de calor. É o terceiro maior município em população de Goiás e possui uma economia diversificada, composta por: indústrias farmacêuticas, empresas de logísticas e atacadistas de secos e molhados. Anápolis tem uma estrutura bancária adequada. Seu atual Prefeito é Antonio Roberto Otoni Gomide, eleito para mandato de 2009/2012, e concorre a reeleição. Sem partidarismo, gostaríamos de ressaltar a importância desse empreendedor nos investimentos: qualidade da habitação, condições de vida, renda e serviços sanitários, na tentativa de estabelecer-se como uma cidade sustentável.

Agora, propomos um olhar mais minucioso para algumas ruas próximas às escolas, ao DAIA ou ao centro da cidade. Assim, conseguimos identificar algumas áreas de estrangulamento no trânsito. Levantaremos algumas

questões, como a poluição do ar pela emissão dos gases dos veículos. É nossa intenção, ainda, relacionar o aumento do número de veículos à redução do IPI e à falta de mobilidade, por consequência.

Anápolis, como a maioria das cidades brasileiras, cresce de forma não planejada, já que não segue um plano real de crescimento, ainda que consideremos a existência de um plano diretor. Esse plano, em seu Art. 53, garante que a estratégia da mobilidade e da acessibilidade urbana e rural tem como objetivo geral melhorar os deslocamentos na cidade, para atender as distintas necessidades da população, qualificando a circulação de pessoas e cargas, e priorizando o transporte coletivo em detrimento do particular.

Considerando agora a educação ambiental, ela tem conseguido, nesses últimos trinta anos, abordar uma série de problemas, possibilitando a organização de grupos sociais para enfrentá-los e buscar soluções. Segundo Reigota (2000), a discussão e a busca de alternativas aos modelos de desenvolvimento são extremamente importantes.

Desde 1972, por meio da Conferência de Estocolmo, há uma sinalização efetiva de que alguns tentam salvar o mundo. Jorge da Cunha Lima (2012), colunista social da RIO MAIS VINTE, afirma: “há uma lógica do mercado que prevalece até mesmo contra a lógica da sobrevivência”. Para não parecermos ingênuos ou tão óbvios, esclarecemos que não acreditamos nas mudanças locais sem o comprometimento de agirmos globalmente. A sociedade capitalista não consegue perceber que suas ações correspondem a reações na natureza.

Temos a árdua tarefa de deixar de consumir por consumir. Para deixar o hedonismo, é necessário e urgente buscar novos conceitos, que possibilitem uma visão mais integrada dos fatos. Dessa forma, concordamos com Guattari (1990), que tem a ecosofia como seu objeto, quando ele considera a dimensão do meio ambiente não apenas como sinônimo de natureza e defende a perspectiva de natureza, colocando em condição de igualdade a qualidade das relações sociais, bem como a qualidade das subjetividades interiores e exteriores aos indivíduos.

Nesse sentido, estamos apoiados numa perspectiva holística de ações, e, acima de tudo, no comprometimento de que devemos agir direcionando essa árdua tarefa para a consciência de todos. Optamos por salvaguardar em nós os conceitos básicos dessa ecologia, que se fundamenta em três princípios basilares que orientamos nossa caminhada como educadores e cidadãos da sociedade civil organizada.

#### A ecologia mental

Para Guatarri (1990), a ecologia mental, também conhecida como ecologia pessoal, é traduzida nas conexões e nas leituras decorrentes dos embates homem-mundo, vivenciados de forma única por cada indivíduo, resultando na expressão de uma melhor ou pior qualidade de vida.

Em toda a sua amplitude, a ecologia mental perpassa pelo aceite do próprio eu, para então culminar com a elaboração de esquemas de se relacionar com o mundo e com a vida em sociedade. Sendo assim, eu me respeito e me compreendo, para depois aplicar esses princípios no uso dos recursos naturais.

#### A ecologia social

O mesmo autor qualifica a ecosofia social como um Eros de grupo, que tenta renovar literalmente o conjunto das modalidades do ser-em-grupo, tanto no âmbito dos grupos maiores (sindicatos, associações, igrejas, instituições educacionais...) quanto no seio das microesferas (família, do casal, da vizinhança, do contexto urbano, do trabalho etc.).

Entendemos a ecologia social como uma segunda etapa, que se inicia na ecologia mental. Após nosso reconhecimento na fase um, aqui, entendida como ecologia pessoal, estaríamos aptos para gerir nossas diferenças e preparados, portanto, para exercer uma postura mais crítica.

#### A ecologia ambiental

Para Guattari (1990), a delimitação da ecologia social e da ecologia mental perpassa pela ecologia ambiental, exacerbando a interposição das três ecologias. O autor ressalta a relevância do trinômio homem-natureza-sociedade.

Esse trinômio se enquadra perfeitamente nos moldes de nossa Constituição Federal em seu Art. 225. Nele, consta que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e a coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Destacamos, então, a participação das escolas e universidades para desempenharem um papel de suma relevância, implementando reflexões sobre a questão ambiental de forma interdisciplinar. Por longos anos, percebemos algumas ações desencadeadas por modismos; hoje, entretanto, conseguimos perceber que as escolas e universidades que permanecem com a bandeira das questões ambientais contribuem efetivamente, pois fazem intervenções com o propósito real de construir um lugar mais justo e igualitário para todos.

Diante de evidências catastróficas, o mundo se rende a uma educação ambiental vinculada à possibilidade de escolhas; os cidadãos buscam um equilíbrio entre o crescimento e o desenvolvimento e a qualidade de vida.

Como entendemos que educação ambiental não deve parar nos muros ou nos livros e artigos, convidamos a todos para uma reflexão em prol da ação. Discutir meio ambiente é hoje em dia, prioritariamente, um debate político e econômico, já que a sociedade atual baseia-se no consumo e no lucro.

Herdamos comportamentos, num processo histórico, que não nos habilitaram a questionar e aceitamos cordialmente o que nos é dito como verdade. Reproduzimos o que ouvimos, sem verificar a autenticidade e o interesse da fonte. Aprendemos, ainda, em nossas antigas escolas tradicionais - que ainda em muitos casos se encontram vigentes - que os recursos naturais são inesgotáveis, que política e religião não se discutem, que o Brasil não tem jeito.

Passamos pela escola tradicional, mas seus ranços permaneceram. Atualmente, de acordo Jacobi (2003), há uma demanda para que a sociedade esteja mais motivada e mobilizada para assumir um papel mais propositivo, bem como seja capaz de questionar, de forma concreta, a falta de iniciativa do governo na implementação de políticas ditadas pelo binômio da

sustentabilidade e do desenvolvimento, num contexto de crescente dificuldade na promoção da inclusão social.

Enfrentamos a resistência daqueles que ganham muito e rápido para destruir, de alguns que dizem não se importar, pois foram acostumados a acreditar que não fazem a diferença. Acrescentamos, ainda, os apáticos, que são aqueles que preferem não opinar. Diante de todos esses malefícios, destacamos o mau uso da coisa pública, que é, sem dúvida, um dos maiores entraves enfrentado pela sociedade. O nosso desafio é vivenciar a educação ambiental de modo que ela atenda aos dois níveis de formação: formal e informal. Quais práticas devemos adotar para alcançar a recente legislação (Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001), na qual defende: “o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte, foco do nosso trabalho, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer para as presentes e futuras gerações” (p.15).

## METODOLOGIA

O trabalho foi elaborado por meio da aplicação de um questionário aberto, contendo duas questões para noventa responsáveis de alunos, do 4º ano do ensino fundamental I, de um colégio particular que é referência em educação, na cidade de Anápolis no ano de 2012.

As duas perguntas foram: O que você acha da redução do IPI? Quais as consequências da redução do IPI para os veículos automotivos na cidade de Anápolis?

Antes da entrega do questionário, houve uma breve explicação sobre o IPI. Em seguida, o questionário foi entregue, para que pudesse ser respondido em casa pelos responsáveis, separadamente. As respostas deveriam ser entregues no dia seguinte. A proposta foi estabelecer um debate sobre os impactos ambientais em decorrência do aumento da quantidade de carros em consequência da redução do IPI.

Todos os responsáveis entenderam que a redução do imposto foi favorável, pois possibilitou a aquisição do bem, beneficiando um número maior de pessoas.

Entretanto, quando perguntados sobre as possíveis consequências desse aumento, afirmaram que não seriam positivas.

Ao término desse trabalho, desejamos estabelecer reflexões de alunos e responsáveis na temática meio ambiente, ampliando os saberes e o entendimento sobre nossas responsabilidades individuais e coletivas.

## DISCUSSÃO

O objetivo desse trabalho foi verificar se as pessoas conseguem pensar, em primeiro lugar, no meio ambiente em detrimento de seus anseios estimulados pelas mídias. O desejo de cada vez mais possuir bens é lançado a cada minuto, de uma maneira tão envolvente, que se torna uma necessidade. Podemos justificar cada compra realizada.

Assim, focamos agora no fator redução do IPI. Na pesquisa, todos os responsáveis envolvidos responderam que essa redução foi positiva, pois permitiu a compra de veículos a um número maior de pessoas.

Mas, quando perguntados sobre as consequências do aumento da quantidade de carros na cidade, eles relacionaram o fato aos congestionamentos, ao aumento do número de acidentes, à poluição atmosférica e sonora, à falta de estacionamentos e de mobilidade, tudo isso ocasionado pelo excesso de veículos.

É evidente que a redução do IPI foi um dos fatores que contribuiu para impactos ambientais, mas o mais alarmante é: como conseguimos dissociar nossas responsabilidades desses impactos? Essa redução do imposto traz outras questões, como por exemplo: ainda que os veículos saiam de fábrica com filtros e poluam em menor proporção, o que adiantará se aumentarmos muito o número de carros? Sem impor um controle, essa redução serviu para aquisição de mais carros para uma mesma família, como solução ideal para a não utilização de transporte público.

Sendo assim, aumentam os problemas da cidade, que não se planejou para esses transtornos; mas, por outro lado, o país festeja mais uma aquisição, símbolo de poder e *status* social. Não conseguimos relacionar os atos individuais com dimensões coletivas. A maior parte da população não relaciona os impactos ambientais às suas próprias ações, e sim às ações de outros.

## CONCLUSÃO

Face ao exposto, concluímos que as universidades têm grande relevância como centro formal de saberes, sendo necessária uma reflexão sobre o seu papel na educação ambiental e sobre sua responsabilidade social.

A importância de ver e entender o meio ambiente em toda a sua amplitude faz com que muitos cidadãos possuidores do conhecimento formal passem a relacionar suas atitudes individuais com impactos ambientais negativos, diferenciando-os daqueles que não possuem esse conhecimento.

Já o governo faz pouco para tentar diminuir esse enorme problema, pois cria incentivos para a população de classe média adquirir ainda mais carros, mesmo estando ciente dos graves problemas socioambientais que estamos inseridos. Em contraposição, há planejamento para expandir avenidas, construir novas vias, reduzir impostos para as empresas, a fim de incentivar a produção e aumentar as possibilidades de crédito para a compra de automóveis. Isso significa agir de forma conjunta com as grandes indústrias desse ramo, beneficiando-as nos seus lucros e incentivando os modelos de desenvolvimento perverso e desigual, adotados pelo país nas últimas décadas. Modelos esses que produziram e continuam produzindo profundas desigualdades nos padrões de qualidade de vida, cidadania e inclusão social.

SANTOS JUNIOR (2008) declara que:

Sob o ponto de vista da dinâmica urbana, o resultado é a negação do direito à cidade expressa na irregularidade fundiária, no déficit habitacional e na habitação inadequada, na precariedade e deficiência do saneamento ambiental, na baixa mobilidade e qualidade do transporte coletivo e na degradação ambiental. (SANTOS JUNIOR, p.137).

Com isso, podemos perceber que as camadas mais ricas acabam acumulando mais riqueza, mantendo um padrão de vida semelhante ao dos países desenvolvidos; enquanto que os pobres ficam cada vez mais pobres, construindo assim um processo de exclusão social, no qual, para sobreviverem, acabam executando atividades ilegais.



## REFERÊNCIAS

**CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL.**

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao).

Acesso em: 17/09/2012.

FREITAS, Revalino Antônio de. **Anápolis passado e presente**. Anápolis, editora VOGA, 1995.

GUATARI, Félix. **Ecosofia**. São Paulo: Papirus.

IBGE. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default2.php>

Acesso em 13/09/2012.

JACOBI, Pedro. **Educação ambiental, cidadania e sustentabilidade**. Cadernos de Pesquisa. nº 118. São Paulo, 2003.

Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S01100-1574200300100008&script=sci\\_arttext&tlng=ES](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S01100-1574200300100008&script=sci_arttext&tlng=ES)>

Acesso em: 22.02.2010.

LEI Nº 10.257, de 10/7/2001(Estatuto da Cidade). **Diário Oficial da União**, Seção I (Atos do Poder Legislativo). Edição Nº 133,de11/72001.

POLONIAL, Juscelino Martins. **Ensaio sobre a História de Anápolis**. Anápolis: AEE, 2000.