



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS ARAGUAÍNA
CURSO DE LICENCIATURA EM PLENA GEOGRAFIA

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE – SUL NO MUNICÍPIO DE
BABAÇULÂNDIA-TO.**

REGINALDO DA SILVA FARIAS

ARAGUAÍNA-TO
2015

REGINALDO DA SILVA FARIAS

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE – SUL NO MUNICÍPIO DE
BABAÇULÂNDIA-TO.**

Trabalho de Conclusão de Curso - TCC
apresentado a Universidade Federal do Tocantins
– Campus Araguaína, como requisito para
obtenção do título de graduação do Curso de
Licenciatura em Plena Geografia, sob a orientação do
Prof. Dr. Elias da Silva.

**ARAGUAÍNA-TO
2015**

REGINALDO DA SILVA FARIAS

**IMPACTOS DA FERROVIA NORTE – SUL NO MUNICÍPIO DE
BABAÇULÂNDIA-TO.**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Elias da Silva (Orientador)
Universidade Federal do Tocantins – Campus Araguaína

Prof. Dr. Carlos Augusto Machado (Banca Examinadora)
Universidade Federal do Tocantins – Campus Araguaína

Prof.MSC. Roberto Antero (Banca Examinadora)
Universidade Federal do Tocantins – Campus Araguaína

Resultado: ____/____/____

Dedico;

Esta conquista a Deus, por me proporcionar força e sabedoria para chegar até aqui e aos meus pais, por me incentivar nos estudos e pelo apoio quando mais necessitei.

AGRADECIMENTOS;

Primeiramente agradeço a Deus, por ter me dado condições para alcançar meus objetivos e meus ideais como forma de luta, sem o qual nada teria feito.

A minha mãe e a meu pai que são a razão de viver, onde todos eles fazem parte da minha vida, onde me deram todas as forças, e sempre estiveram ao meu lado.

Aos meus amigos e colegas de classe e demais formandos pela amizade e companheirismo onde recebi dedicação e incentivo nessa fase da minha graduação durante toda a minha vida acadêmica.

Aos professores que colaboraram com as diversas discussões sobre a prática docente, principalmente ao Professor orientador Dr. Elias da Silva, onde eu obtive uma boa parcela para essa construção do conhecimento onde ele foi importante para meu trabalho de conclusão de curso, agradeço ao professor Doutor Carlos Machado e ao professor MSC Roberto Antero por fazerem parte da minha banca examinadora. Agradeço a todos os professores e aos funcionários da comunidade acadêmica.

Agradeço os moradores do município de Babaçulândia onde nos receberam no primeiro contato da preparação das pesquisas a campo.

Enfim, sou grato a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para realização deste meu trabalho de realização.

“O mundo é formado não apenas pelo que já existe, mas pelo que pode efetivamente existir”.

Milton Santos

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Foto 01. Mapa de localização de Babaçulândia-To.....	15
Foto 2. Município de Babaçulândia-To.....	16
Foto 3. Traçado da Ferrovia Norte-Sul.....	16
Foto 4. Matas próximas á Ferrovia.....	17
Foto 5. Engrenagem da Ferrovia.....	18
Foto 6. Impacto ambiental nas chácaras.....	19
Foto 7. Conexões de um trilho para outro.....	20
Foto 8. Transferência de trilhos.....	20
Foto 9. Traçado da Ferrovia Norte- Sul.....	21
Foto 10. Saída no sentido sul.....	21
Foto 11. Matas.....	22
Foto 12. Mola de contenção.....	23
Foto 13. Pátio Multimodal.....	23
Foto 14. Trilhos e pedras.....	27
Foto 15. Drenagem de agua.....	32
Foto 16. Dificuldade encontrada pelos moradores em passar a ferrovia.....	34
Foto17. Saída de agua e de pequenos animais.....	35
Foto 18. Transferência de trilho manual.....	37
Foto 19. Desastre ambiental.....	39
Foto 20. Saída de linha dupla.....	40

LISTA DE SIGLA

VALEC	12
PAC-1	14
VALEC	14
ANT	18
VALEC,EFC,FCA	19
VALEC ,VALE	19
CP	20
IPL	22
IBGE	23

SUMARIO

DEDICATÓRIA	4
AGRADECIMENTOS	5
EPÍGRAFE	6
LISTA DE INLUSTRAÇÕES	7
LISTA DE SIGLA	8
RESUMO	10
ABSTRACT	11
INTRODUÇÃO	12
1. BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA NORTE – SUL	14
3. A FERROVIA NORTE – SUL NO TOCANTINS	17
2.1. Matriz de transporte.....	18
2.2. Pátio multimodal.....	19
3. OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS NO MUNICIPIO DE BABAÇULANDIA- TO	23
3.1. População atingida e impactada.....	24
3.2 Apêndice2.....	37
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
5.REFERÊNCIAS	34
6. APÊNDICE	35
6.1 Apêndice1.....	36

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo primordial analisar os impactos e as dificuldades encontradas pelas pessoas que estão localizados as margens da ferrovia Norte-Sul no município de Babaçulândia-To. Ao longo do texto aqui discorrido, são apontados os impactos causados pelo empreendimento na sua dimensão territorial e abordado o uso do território e a ocupação do espaço pela ferrovia, alterando a forma do território babaçulandense. Neste sentido, é oportuno também destacar que, empreendimentos como estes são implantados no país visando os novos desafios econômicos do Brasil no Século XXI, e a ferrovia vem como alternativa de transporte de carga dos grandes produtores de soja. Um ponto aqui destacado é que o espaço territorial do Tocantins e de Babaçulândia é usado como um elo de integração nacional de transporte rápido e barato, haja vista que há interligações entre o porto de Itaqui em São Luiz do Maranhão e o porto de Santos em São Paulo, particularmente na perspectiva da consolidação dos transportes multimodal.

Palavras-chaves: Impactos - Ferrovia Norte –Sul – no Babaçulândia TO.

ABSTRACT

This work has as main objective to analyze the impacts and the difficulties encountered by people who are located the banks of the North-South railway in the city of Babaçulândia-TO. Throughout the text here discoursed, the impacts caused by the project are pointed out in their territorial dimension and addressed the use of the territory and the occupation of space by the railway, altering the shape of babaçulandense territory. In this regard, it should also be noted that developments like this are deployed in the country seeking new economic challenges of Brazil in the twenty-first century, and the railroad comes as cargo transportation alternative of large soybean producers. A point here emphasized is that the territorial space of Tocantins and Babaçulândia is used as a national integration link faster and cheaper transport, given that there are interconnections between the port of Itagui in São Luis do Maranhão and the port of Santos in Sao Paul, particularly in view of the consolidation of multimodal transport.

Keywords: Impacts - Railroad North-South –no municipio de Babaçulandia- TO.

INTRODUÇÃO

A ferrovia norte-sul é considerada um importante eixo ferroviário desenvolvido para facilitar o escoamento da produção de diversas mercadorias no Brasil. Cortando os Estados de Goiás, Tocantins e Maranhão e com um total de 3.500 quilômetros de trilhos, a Ferrovia Norte-Sul tornou-se um grande projeto de integração nacional. Além, é claro, de reduzir os custos de transporte das mercadorias.

Ocasionalmente, tal empreendimento é fruto de investigação e análise deste trabalho de conclusão de curso. O destaque aqui é analisar os impactos territoriais provocados pela implantação da ferrovia norte-sul no município de Babaçulândia - TO, a **Foto 01** mostra a localização do município de Babaçulândia - TO.

O presente estudo de pesquisa se deu através leituras bibliográficas e com base também em uma pesquisa de campo, onde foi colhido depoimento dos proprietários de terra da zona rural do município de Babaçulândia. Foram observados vários problemas causados pela ferrovia norte-sul, onde os moradores situados às margens da ferrovia falaram sobre as dificuldades que eles enfrentaram na hora da negociação do valor de suas terras, quando a empresa antes realizava o levantamento e mapeamento das áreas atingidas e indenizadas.

Diante dos dados colhidos, das observações e estudos aqui realizados para a confecção deste trabalho, nota-se o isolamento dos proprietários das terras, vários problemas ambientais tais como: acúmulo de água em diversos trechos dos trilhos, desmatamento em grande proporção, assoreamento dos córregos e transformações no espaço físico, territorial e natural do município.

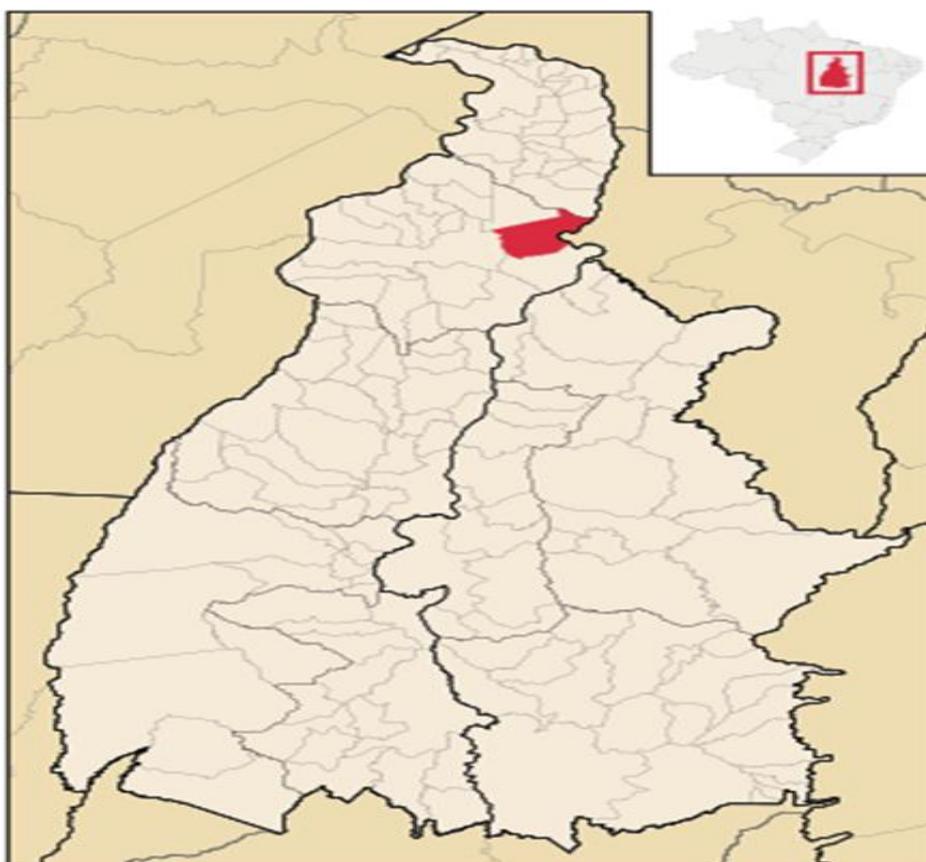
Funcionando como uma barreira física a ferrovia norte-sul, em algumas localidades do município de Babaçulândia – TO funciona como uma barreira física onde nem mesmo os moradores conseguem se locomover com seus rebanhos de gado, vários animais morrem atropelados pela a locomotiva porque eles ficam andando de um lado para o outro em busca de alimento.

Rotineiramente, há acidentes nos trilhos onde a locomotiva atropela e mata gados, cavalos e outros animais, e seus donos não recebem indenização porque o consórcio responsável pela obra diz que não tem mais nada a ver com a obra porque já foi entregue a VALEC, que é a responsável pela construção da ferrovia norte-sul.

O presente trabalho de conclusão de curso (Licenciatura plena em Geografia – UFT) tem como objetivo geral mostrar as dificuldades encontradas pelos moradores com a instalação da ferrovia norte-sul no município de Babaçulândia-TO. Além de observar/descrever os vários problemas na margem da ferrovia e os impactos causado pelo empreendimento na vida dos moradores que tem propriedade nas margens do empreendimento. Outra possibilidade aqui neste projeto de pesquisa na área de concentração em geografia é que pode ser mostrado para os alunos da educação básica abrangendo as categorias do espaço e na sua dimensão geográfica.

A metodologia utilizada consistiu em duas partes: a primeira foi à entrevista de campo com os moradores, onde foram realizadas perguntas abertas e por meio das respostas se levantou a hipótese de pesquisa. Por meio de fotografias e colhidos os relatos empíricos dos moradores. Na segunda parte, se buscou fundamentação científica e teórica para complementar e dar mais afirmações justificadas para a estruturação deste trabalho de conclusão de curso.

Foto 01: Município de Babaçulândia TO.



Fonte: Fonte: Google Earth Fevereiro/2016.

1. BREVE HISTÓRICO DA FERROVIA NORTE-SUL

As ferrovias tem origem no século XIX, quando a máquina a vapor começou a ser utilizada para movimentar composições por cima dos trilhos. Pouco depois, passava a ser desenvolvida para o transporte de passageiros e definiram um novo padrão de transporte por via terrestre. O primeiro sistema de transporte que utilizou um mecanismo de carris que se movimentava por trilho, ao qual foi criada na Grécia Antiga por volta de 600 A.C. Na entrada de Diolkos, região de Corinto. Com um percurso de aproximadamente 8 km, a estrada serviu para o transporte de embarcações e outras benfeitorias com o uso da força de animais e escravos. [Júlio Cesar Lazaro da Silva, colaborador Brasil Escola].

Fogliatti, Filippo e Goudard (2004) afirmam que um sistema de transporte configurasse como um fator positivo para o desenvolvimento do país, uma vez que cria condições de escoamento e permite acesso a produtos, serviços e mercadorias.

Os primeiros estudos para implantação da ferrovia norte-sul foram realizados em 1988 quando o então presidente José Sarney acabou desistindo do então projeto que foram resultou nos primeiros estudos de dimensão nacional sobre a ferrovia. Mas, o projeto ficou apagado por muito tempo e só ganhou força em 2002, quando o presidente Luiz Inácio Lula Silva tomou posse. Daí então, a ferrovia norte-sul teve andamento, firmado com o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, que promoveu o aceleramento econômico do país. Conforme no mapa, é possível observar por onde a ferrovia corta e o Estado do Tocantins. (O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão MP).

A construção e concessão e traçado da ferrovia norte-sul prolongado, a ferrovia norte - sul é uma ferrovia totalmente brasileira, consossionalizada pela VALEC S.A. Através de licitação realizada em 2008.

Sendo assim, a ferrovia foi concebida sobre o propósito de ampliar e entregar o sistema ferroviário brasileiro onde ligará todos o país, conectando se ao sul, em Anápolis (GO) com a ferrovia centro-atlântica, e ao norte - sul, em Açailândia (MA), com a estrada de ferro Carajás. Ao longo de sua trajetória, a ferrovia seguiu paralela a Belém Brasília pela BR-153, BR-226 passando pela BR-010, e ao leito do rio Tocantins.

Para Barat (1983 apud MARTINS; Caixeta Filho, 2007, p. 20) salienta que:

O investimento em transporte é estratégico para uma política de desenvolvimento econômico, principalmente se e levada em conta sua alta relação capital-produto, notadamente nas regiões que se encontram estágios incipientes de desenvolvimento.

AS obras da ferrovia e iniciaram-se em 1987, durante o governo do presidente José Sarney. E atualmente encontra-pronta o trecho entre Açailândia (MA), Palmas, Arguianópolis, Araguaína do Tocantins e pátio multimodal Araguaína-Babaçulândia-15/14. A velocidade a ferrovia possui um raio mínimo de curva de-343, milímetro de rampa no máximo de o, 67, o que permite uma velocidade máxima de 83 km/h.23,24.

A uma grande importância da ferrovia norte sul para o Brasil e para o MERCOSUL e para o mundo da globalização internacional e a mundialização dos produtos, como mostra na **foto 01** a importância da infraestrutura das ferrovias como meio de transporte barato e mais rápido para suprir a demanda mundial da circulação. Trilhos da Ferrovia Norte – Sul no município de Babaçulândia-To

Foto 01: Trilhos da ferrovia Norte-Sul aqui nos mostra o início da linha dupla de quem vem sentido sul no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013

Outro fator, é que engrenagem da ferrovia, onde ocorre a transferência de linha, onde é feita manualmente, a locomotiva tem duas opções linha direita e linha esquerda. Como mostra na **foto 02** a engrenagem da ferrovia Norte Sul Neste ponto a locomotiva é obrigada parar porque pode haver falhas na comunicação no sentido de quem vem do sul para o norte e porque são quatro quilômetro de linha dupla transferência de linha.

Foto 02: Engrenagem da ferrovia Norte Sul no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013

O quadro 01 (um) a seguir traz informações das características da ferrovia Norte Sul. São informações importantes pois são relativas ao poder de transporte.

Quadro 01: Divisão de bitolas.

Larga (Irlandesa)-1,600 m; 4.057km	Padrão (internacional)- 1,435 m;202,4 km
Metrica-1,000 m; 23.489 km	Mista-1,600 m (1,435m) / 1,000 m; 336 km

Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013

O transporte ferroviário no Brasil ou a rede ferroviária brasileira possui 29.7061, quilômetros de extensão, e 1121eletrificados estão espalhados por 22 estados brasileiros incluindo o Distrito Federal, dividido em 4 tipos de bitolas.

2 - A FERROVIA NORTE - SUL NO TOCANTINS

O Tocantins esta privilegiado com a ferrovia norte-sul, que é um grande negócio para as multinacionais, mas para a população não trará benefício nenhum, pois a população somente irá ver o trem passar, com o benefício das grandes empresas transportando as comodistas transportando o capital internacional, com a facilidade dos transportes a entrega dos produtos mais rápida, pois o trem só para em pontos estratégicos carregando carga equivalente à de 600 caminhões de uma só vez, pois o trem com 240 vagões em velocidade de 80 km/h chega mais rápido nos pontos de entrega, pois a viagem não para ela é ininterrupta e juntamente com a ferrovia virá também várias empresas que se instalarão para que haja uma melhor escoação dos produtos dentro e fora do estado do Tocantins, com a chegada dos polos de distribuição no sul e sudeste do país com uma entrega mais rápida aos polos internacionais São Paulo e Rio de Janeiro.

Foto 03: impactos ambientais causados através da ferrovia Norte-Sul no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013

A ferrovia norte-sul pelos seus privilégios também pode acarretar muitos problemas ambientais como mostra na **foto 03**, chácara inundada pelo progresso com grande acúmulo de água. A margem direita da Ferrovia Norte – Sul nos mostra os problemas ambientais.

2.1. Matriz de Transporte

No Tocantins assim como no Brasil o principal meio de transporte é o meio rodoviário que é formado pelas rodovias estaduais e estradas municipais, isso de acordo com o anuário estatístico do ministério dos transportes da ANTT publicado em 2007, o estado possui 28.450 km de extensão deste total 1.184km são federais e 9.000 km são estaduais e o restante é de responsabilidade dos municípios que compõe o estado. Em 1988 quando o estado do Tocantins foi criado à situação era precária, pois existiam apenas 933 km de asfalto e em más condições de uso a BR 153 corta o estado de norte a sul, sendo atualmente a principal rota do estado, a rodovia segue do lado esquerdo do rio Tocantins e vai desde a cidade de Talismã que faz fronteira com o estado de Goiás em Aguiarnópolis ela torna-se a rodovia BR 226 que atravessa o Rio Tocantins para atingir a Cidade de Estreito no Maranhão. Quando os geógrafos escrevem que a sociedade opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes, eles estão certos, mas a relação, que se deve buscar, entre o espaço e o fenômeno técnico e abrangente de todas as manifestações da técnica, incluindo as técnicas da própria ação, (SANTOS Milton -2001, pag-37).

Já o setor ferroviário está sendo beneficiado com a construção da ferrovia Norte-Sul que corta o estado longitudinalmente, passando por 24 municípios neste trajeto, serão construídos Seis pátios multimodais (também chamados de plataformas multimodais) em Aguiarnópolis, Araguaína, Colinas, Guaraí, Porto Nacional, Palmas e Gurupi. Nesse item encontram-se as rodovias e estradas de ferro, canais, pontes, tuneis, eclusas e edifícios anexos portos, linhas de eletricidade condutos de gás, pipe-linis e estocagem de combustíveis líquido assim como as construções e urbanismo e, também, a evolução da paisagem (SANTOS Milton-2001, pag,32).

O conceito de plataforma multimodal é denominado o local onde existem estruturas para facilitar o carregamento dos vagões do trem e assim servem como

integração entre os meios de transporte ferroviário e rodoviário e fluvial. Sem dúvida, a técnica é um elemento importante de explicação da sociedade e dos lugares, mas sozinha, a técnica não explica nada. Apenas o valor relativo e valor (SANTO MILTOM-2001, pag-46).

O projeto inicial da ferrovia previa a construção de 1.550 km de trilhos iniciando em Açailândia - MA até Anápolis – GO, entretanto com a lei nº 11.297 de 09 de março de 2006, foi incorporado um trecho a mais do traçado inicialmente projetado, chegando a ter 1.980 km de extensão. (Livro didático: Tocantins História e Geografia. p.112).

2.2. Pátio Multimodal

No pátio multimodal os trilhos se transformam em um só trilho. É a Ferrovia Norte – Sul segue seu traçado normal no sentido Norte-Sul em Aguiarnópolis, fica localizado apenas a 1 km da sede do município de Aguiarnópolis, as margens do rio Tocantins a jusante da Hidrelétrica de Estreito. Na cidade de Araguaína é localizada a 22 km da cidade ao entroncamento das rodovias estaduais TO - 424 e TO – 222 em Colinas do Tocantins são localizado ao lado direito da TO – 335, no sentido Colinas Palmeirantes, a uma distância de aproximadamente 30 km da BR – 153, segundo a VALEC empresa responsável pela construção, o empreendimento ocupa uma área total de 15.259 km².

No município de Guaraí: Localizado no lado esquerdo da TO – 336 no sentido Guaraí Tupirama, a uma distância de aproximadamente 17 km da BR – 153 a Palmas/Porto Nacional: instalado entre o município da capital Palmas e do município de Porto Nacional, encontra-se no lado direito da TO – 040 no sentido Paraíso do Tocantins, Palmas e Gurupi: a ser implantado ao sul do estado, este pátio será o último a ser viabilizado no Tocantins. (Livro de didático: Tocantins História e Geografia, p.114).

De acordo com um estudo do IPEA - Instituto de Política Econômica Aplicada, a ferrovia Norte-Sul é a principal obra Ferroviária em construção no Brasil, deve se unir no norte com a estrada de ferro de Carajás (EFC) no Maranhão e ao sul em Goiás com a ferrovia centro atlântica (FCA) no porto de Santos no Rio de Janeiro, Vitória e Minas Gerais.

Outro exemplo da ferrovia norte-sul foi pensada ainda no período da ditadura militar por volta de 1960, mas os seus primeiros estudos começaram em 1986 durante a

gestão do então presidente José Sarney. A empresa responsável pela construção a VALEC – Engenharia Construções e Ferrovias S/A. a ferrovia tem uma extensão total de 2.760 km extensão no Tocantins de 836 km trajeto total vai de Belém PA até Panorama SP, os estados onde passa a ferrovia Norte-Sul são: Pará, Maranhão, Tocantins, Goiás, Minas Gerais e São Paulo e a empresa administradora é a VALE.

A usina BIOTINS instalada a cerca de 10 km da cidade de Paraíso do Tocantins utiliza o pinhão manso para como principal matéria prima, conta também com o sebo bovino e soja como ingredientes complementares. A empresa prevê ainda a utilização de outras oleaginosas como o girassol. A usina Tocantins de Álcool e açúcar em Arraias, região sudeste do estado está funcionando desde o ano de 2005 e vem se destacando na produção de álcool. A mesma pertence ao grupo cacau de Pernambuco e tem uma capacidade de moagem de 3.000 toneladas por dia ela ocupa uma área de 1.300 hectares sendo que 800 já são plantados já o da TO – 050 em Porto Nacional têm capacidade estimada em 118.800 m³ de biodiesel por ano.

A usina utiliza a mamona e a soja como principais matérias primas para a produção de bicomustível. Essas redes estão todas instaladas as margens da ferrovia Norte-Sul para facilitar o transporte de seus produtos, podemos observar a importância dessa obra para o centro oeste brasileiro e em especial para o estado do Tocantins.

O lugar é um espaço dotado de “um mundo de significado organizado” (CP. 188) um espaço se dá através da organização dos lugares que ganham forma e estrutura a ferrovia Norte-Sul veio a dar suporte aos municípios que veio a organizar a estruturação dos municípios do centro-oeste do Brasil que antes era uma região bastante atrasada. A ferrovia Norte-Sul.

A ferrovia veio a desenvolver essa região e atraiu várias indústrias ao longo de seu percurso facilitando assim o transporte de soja de Tocantins, Goiás e Maranhão, na região de Araguaína e Babaçulândia com a instalação do pátio multimodal no entroncamento de Araguaína e Babaçulândia facilitando o transporte até Balsas Maranhão que é um grande produtor de soja.

Através das redes de comunicação tais como a internet e transporte rápido das cargas com um grande fluxo de mercadorias saindo e chegando de um local para o outro e diminuição das distâncias entre a localidade quer dizer a integração entre as redes regionais como porção do território Santos (1996) a delimitação das particularidades geográficas como formação do espaço e como ciência que estuda o espaço. “Passa pelo

encontro do caminho adequado para sistematizar as relações da técnica com o tempo com o espaço.

A razão instrumental por meio de suas redes técnicas globalizadas tomaria conta do mundo, surgindo uma nova sociedade rede (Castells 1996). As redes temporais o mundo mais interligado com a facilidade de se locomover de um lugar para o outro assim também com o transporte de mercadorias mais rápido e com os meios de comunicações, pois essas redes juntas transformam o espaço, isso quer dizer que uma fábrica quando se instala em um município pode muito bem acabar influenciando outro município isso só acontece por meio das redes de telecomunicações que estão interligadas no mesmo tempo isso graças à globalização que facilita o intercâmbio entre as redes, transformando as distâncias em horas e o custeamento diminuindo.

Os municípios estão todos interligados através das redes sociais que dão suporte para os municípios se desenvolverem, é através das redes que se leva o desenvolvimento dos municípios regionais e o território onde as redes dão suporte ao espaço geográfico e o espaço geográfico ganha forma quando é estruturado do espaço e montado através das redes que dão a forma do espaço geográfico. “A técnica e, pois, um dado constitutivo do espaço e do tempo operacionais e do espaço e do tempo percebidos”.

Foto 04: Pátio multimodal trilhos e pedras no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013

No interior de um país com a instalação da ferrovia Norte-Sul no centro oeste do Brasil traz como suporte ao desenvolvimento dos municípios que ganham forças para

escoar seus produtos e com isso ganhas uma nova força para se fortalecerem como mostra na **foto 04** o pátio multimodal onde o trilho se transforma em um só trilho também onde mostra dificuldade que os pequenos animais sofrem com a travessia de um lado para o outro

Podemos destacar que a ferrovia Norte-Sul com o desenvolvimento dos municípios do centro oeste do Brasil, pois interligando os grandes centros do Brasil para facilitar a locomoção dos transportes de mercadorias para os grandes do país dando suporte ao regionalismo dos municípios, que estão ligados através das redes regionais facilitando o comercio local, através das redes de telecomunicações e de transportes e portos bem equipados com estruturas e redes locais facilitando a compra e venda dos produtos entre os municípios, há municípios que ganham muito porque, tem municípios que saem fortalecidos como por exemplo uma televisão fabricado em um determinado país e vendido em outro, mas o IPI Vai para a matriz a cidade que vende não ganha nada.

3. OS IMPACTOS SOCIOTERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE BABAÇULÂNDIA-TO

Situada às margens esquerdas do caudaloso rio Tocantins, encontra-se a cidade de Babaçulândia, cujas terras privilegiadas por se só representar verdadeira fortuna, onde o babaçual nativo é inesgotável constitui uma fonte permanente de riqueza. Babaçulândia município ainda jovem estalado a 1º de janeiro de 1954 tem como sede a cidade de mesmo nome originando entre o babaçual ali existente.

A sua história data de junho de 1926 quando Henrique Brito, fixando sua residência ali, estabeleceu-se sua também com um comércio fazendo um ano depois construir sua primeira casa coberta de telhas, formando logo um povoado e iniciando assim um período cheio de atividades subordinados Jurídica e administrativamente a Boa Vista do Tocantins, hoje Tocantinópolis, na divisão administrativa de 1933, Boa vista do Tocantins figura dividida em 10 distritos e entre eles encontra-se Nova Aurora do Coco. Com o decreto Lei Nº 557 de 30 de Março de 1938, o distrito de Nova Aurora do Coco para ser chamado de Babaçulândia, como o distrito de Boa Vista do Tocantins, por lei estadual Nº 741 de 23 de Junho de 1953, foi criado o município de Babaçulândia, instalado finalmente em 1º de Janeiro de 1954. O município de Babaçulândia pertence à comarca de Filadélfia seu nome se atribui a grande quantidade de babaçu que enriquece a região da sede, como mais ou menos uns cerca de 100 km² de Babaçual.

Babaçulândia segundo os dados do IBGE em (2009) tinha uma população de 10.698 habitantes com uma área de 1.788 km² e como gentílico das pessoas que vivem nessa cidade de Babaçulândia, esta cidade tem como limites municipais, ao norte as cidades de Darcinópolis e Wanderlândia ao sul a cidade de Filadélfia a leste o estado do Maranhão e a oeste a cidade de Araguaína.

Tem como atrativos naturais para o turismo, a praia do rio Tocantins e a cachoeira do Jenipapo, em 2006 foi constatado que 5.674 babaçulandenses votaram, já no ano de 2007 percebe-se um aumento no número de eleitores sendo este número de 5.896 eleitores.

A expectativa de vida em Babaçulândia em 2000 era de 60,75 anos, a taxa de alfabetização de adultos é de 75,66% a taxa bruta de frequência escolar é de 72,13% a renda per capita é de R\$ 73,14 e o índice de longevidade (IDHM-C) em cerca de 0,60 o

índice de educação municipal é de 0,74 o índice de vida em 0,49 e por fim o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano municipal é de 0,61.

O Estado do Tocantins está localizado no sudeste da região norte do Brasil, com uma área de 278.420,7 km² relevo e depressão na maior parte do território e planalto ao sul e a norte planície no centro com a ilha do bananal. Vegetação floresta amazônica ao norte e cerrado na maior parte do território, com um pequeno trecho de floresta tropical. A formação do espaço tocantinense se dá através de três grandes redes técnicas do ponto de vista da estruturação: a rodovia Belém Brasília, a Ferrovia Norte Sul e a Hidrelétrica Estreito, as quais estão situadas no norte do Tocantins e ao sul do estado do Maranhão entre o município de Estreito e Aguiarnópolis.

No Tocantins, essas redes dão suporte ao desenvolvimento econômico, formando uma boa estrutura logística, o qual, com isso é colocada como um dos corredores estratégicos do Brasil para a exportação, propiciando que grande quantidade da produção de grãos seja exportada para o porto de Itaquí. Estes três segmentos de rede contribuem para o desenvolvimento econômico do Tocantins, pois é um estado que tem grande potencial Hídrico, muitas terras férteis para a agricultura e a criação bovina. De acordo com o senso agropecuário 2007 a economia de Babaçulândia é gerada com a produção e rendimento médio de produtos como o arroz (1.400 kg), Milho (1.300 kg), Feijão (590 kg), Mandioca (19.000kg), cana de Açúcar (25.000 kg), Banana (7.000 kg) e Laranja (9.600 kg). Babaçulândia é uma cidade pequena e possuía em 2007 um total de 1246 residências 380 indústrias 252 comércios 486 em áreas rurais e 575 outros.

3.1 - Populações atingida ou impactada

Os moradores atingidos pela ferrovia norte - sul é uma questão que deveriam ser bem analisadas porque há aquele sentimento de lugar de apego pela terra onde sobrevivem viveram ale por muito tempo. Além de não receberem indenizações corretamente, os moradores atingidos ou impactados pela ferrovia norte/sul no município de Babaçulândia -TO não teve acesso as informações como deveriam ser feitas as negociações. Porque eles mandavam umas pessoas na frente porque muitas vezes falavam coisas que os moradores não entendiam, às vezes os moradores tiravam suas cercas antes mesmo de receberem suas indenizações porque quando os moradores assinavam os documentos às máquinas chegavam à frente de trabalho.

01-Chácara Santa Helena: Proprietário José Bonifácio

Segundo o proprietário São cinco hectares cortando a chácara bem no meio, prometeram fazer a cerca, mas não fizeram na entrevista concedida em julho de 2013, pelo proprietário da chácara Santa Helena Jose Bonifácio fizeram nada, muita degradação ambiental com grande acúmulo de água na margem direita.

Além disso a cerca é muito ruim e o gados pastam ás margens da ferrovia Norte-Sul, no período de seca na beira da ferrovia, está tudo verde e os animais passam de um lado para o outro e ficam naquele vai e vem e quando o trem passa mata vários animais. Os donos das terras ficam com os prejuízos porque eles alegam que a ferrovia é toda feita com arame de primeira mas basta um passarinho sentar que ele quebra.

O acesso é muito difícil, os túneis que eles fizeram não passam nem tatu, pois os gados não são adestrados para passarem em buracos, imagine um boi passando dentro de um buraco, que cabe mal uma capivara, com todos esses problemas causados pela ferrovia Norte-Sul, só quem sobre é o pequeno proprietário que fica numa saia justa por que não tem com quem tratar, pois as obras concluíram o trem passou e ficou somente o descaso com os proprietários de terras.

O valor da sua terra foi de 12.00 reais segundo o seu José Bonifácio a propriedade dele não era para ser vendido, por isso o valor da terra valia muito mais porque não pagam as benfeitorias, os negociadores vêm na frente e prometem tudo fazer estradas, mas não fazem, quando os proprietários assinam os documentos a conversa muda, falam que se a pessoa não estiver satisfeita pode procurar seus direitos.

Muitas vezes eles enganam os proprietários naquela área que tem mineração, eles compram sem que o dono saiba para beneficiar a própria ferrovia. Mas, o valor real da terra fica onde eles prometem um preço e pagam outro preço, para o pequeno proprietário a terra tem o valor de uma vida inteira de luta de trabalho com a sua família onde ele tira o sustento da família, isso representa mais que um valor, representa a sua dignidade que muitas vezes trabalhou duro para conseguir de repente, segundo ele o proprietário os problemas aumentaram até mesmo o acesso para as pessoas fica difícil passar de um lado para o outro porque os trilhos ficam 80 cm acima do aterro e isso torna muito difícil e perigoso o trafego até mesmo das pessoas.

A economia atual necessita de áreas contínuas, dotadas de infraestruturas coletivas, unitárias, realmente indissociáveis quanto ao seu uso produtivo. Mas esse equipamento chamado de coletivo e, na verdade feito para o serviço das empresas hegemônicas (SANTOS, 2004, p. 140)

Os moradores já tinham saído da propriedade e a população ficava sofrendo as consequências da ferrovia norte/sul com suas propriedades abertas e os rebanhos de gado soltos porque as terras não tinham mais suas cercas a onde só aumentava os problemas da população com os impactos da causada instalação da ferrovia norte/sul. As indenizações não pagam o valor sentimental do lugar, causando assim dúvida aos atingidos (ABNT: Airton Siebem tese doutorado (2012- pg,15). A grande dúvida é se realmente as indenizações pagam o sentimento de moradias porque tem família que moram no mesmo lugar há mais de 50 anos porque a terra é estado de poder para as família e quando se vem obrigado sair há aquele sentimento de perda de identidade do lugar é o que passa na cabeça das pessoas quando são impactados pelos grandes empreendimentos tanto faz ser na zona rural como na zona urbanas. Assim, a maneira como a unidade entre tempo e espaço vai se dando, ao longo do tempo, pode ser entendida através da história geral, uma história local. A epistemologia da geografia deve levar isso em conta. (Santos Milton; -2001 Pag.49). Como mostra na **foto 05** trilho sobre fazenda.

Foto 05: Trilhos da ferrovia Norte Sul cortando uma das propriedades atingidas no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013.

Além dos trilhos passarem dentro de propriedades particulares também há um atrativo para os animais a que vem comer esses farelos e são mortos pela locomotiva, e um problema a mais para os proprietários de terras que tem de com essas e outras particularidades.

Segundo o proprietário foram cerca de 7 sete hectares que foram impactado e o valor de suas terras eram de R\$ 18.800 reais entrevista em Julho de 2013, pelo proprietário da chara angra do corrente Valfredo mas o valor pago foi R\$ 11.660, por causa do viaduto que ficara dentro da propriedade contando a fazendo bem no meio dividindo em duas partes uma maior e a outra menor, mais 800mt fazendo assim uma barreira para os animais e até mesmo para as pessoas por causa do grande volume de água que fica na barreira da linha de trem e quando aquela água aumentar aumentará também a preocupação do fazendeiro porque quando a água secar irá brotar o capim bem verde

Segundo ele não fizeram o serviço benfeito inúmeras dificuldade para o trafego de seu animais alagamento dois lado da linha da Ferrovia Norte Sul problemas que ficaram para traz ele desse que ia entra na justiça e ia reivindicar seus direito.

e o gado irá quebrar a cerca que são muito ruins, enquanto está tudo seco na beira da ferrovia está tudo verde, mudando assim a paisagem esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que avista abarca onde também nos mostra uma degradação ambiental na foto 06 mostra que seria uma galeria para escoamento de água, mais

podemos perceber que a degradação foi causada pela ferrovia e também funciona como corredor ecológico para os animais.

Foto 06: Impacto ambiental nas chácaras no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013.

De acordo com Sanchez (2006, p. 42), impacto ambiental consiste em qualquer “alteração da qualidade ambiental que resulta da modificação de processos naturais ou sociais provocados pela ação humana.” Portanto a interferência humana provoca modificações no ambiente de forma positiva ou negativa.

Assim quando os animais percebem muitos arbustos verdes não tem cerca que consiga conter quando o trem vem mata 4 ou 5 animais de uma só vez e o dono não é indenizado por essas perdas de seus bens que para o pequeno proprietário de terra é muito importante, a sua criação de gado, porcos e outros animais que tira o sustento para sua família e não os indenizam nada porque eles alegam que fizeram tudo como alega a lei.

A constituição federal garante que a pequena propriedade não pode ser usada como objeto de penhora em financiamento, pois a própria terra dá o lucro. Mas quanto o valor da terra eles não pagam o preço real da propriedade; sempre manda o proprietário da parte a justiça porque não é indenizado no real valor da sua propriedade. São Cinco hectares cortando a chácara bem no meio, prometeram fazer a cerca, mas não fizeram nada, muita degradação ambiental com grande acúmulo de água na margem direita.

Outro fator encontrado foi o difícil acesso para a população para se deslocar de um local para outro nas suas fazendas, porque o aterro fica muita acima do nível da terra. Onde se torna muito difícil o acesso onde gera grande dificuldade para os moradores principalmente no período de chuva, onde se percebe que a parte de cima fica alagado.

Pode perceber muitas vezes os proprietários das fazendas são enganados os naquela área que tem mineração eles compram sem que o dono saiba para causar a própria ferrovia norte - sul, mas o valor real da terra fica aonde eles prometem um preço e pagam outro preço, para o pequeno proprietário a terra tem o valor de uma vida inteira de luta de trabalho com a sua família onde ele tira o sustento da sua família, isso representa mais que um valor, representa a sua dignidade que muitas vezes trabalhou duro para conseguir de repente, segundo ele o proprietário os problemas aumentaram até mesmo o acesso para as pessoas ficam difícil passar de um lado para o outro porque os trilhos ficam 80 cm acima do aterro como mostra na figura 07 e isso torna muito difícil o tráfego até mesmo de pessoas.

Segundo ha prorieteria da fazenda, em entrevista concedida em julho de 2013, foram utilizados 4 hectares de terras tomados pela construção da ferrovia norte sul, onde os problemas aumentaram significativamente com a inundação das margens da ferrovia, grande quantidade de água vem das encostas aumentando assim os problemas ambientais causados com a construção do empreendimento, aonde na época de chuva com grandes volumes de água e na época de seca.

A margem da linha do trem é bem verde e atrai os animais para essa área e quando a locomotiva vem, atropela esses animais, pois as cercas não prestam, basta um passarinho sentar que o poste quebra, a dona Alberiza perdeu várias cabeças de gado, pois eles não pagam e alegam que a cerca é muito boa.

Foto 07: Galeria fluvial da Ferrovia -Norte Sul constando uma das propriedades no município de Babaçulândia



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013.

Outro problema é a falta de passagem para o gado, pois além da terraplanagem dificultar essa passagem dos animais e até mesmo das pessoas, outras questões são os túneis para a passagem de animais, pois os animais não passam porque não foram treinados para isso.

Estes são alguns dos problemas da ferrovia norte sul que passou e ficaram os seus problemas causados por este empreendimento aos proprietários de terra e segundo eles sem nenhum benefício a eles, os moradores só irão ver o trem passar e nada mais, levando benefícios aos grandes produtores e empresas multinacionais de norte a sul do Brasil, facilitando o transporte de seus produtos as redes interagindo e facilitando o desenvolvimento do país.

Outro problema encontrado pela construção da ferrovia, quando vão soltar as peças dos trilhos acaba provocando incêndios através da solda, como mostra na foto 08, este problema gera um desgaste ocasionando grandes queimadas.

Foto 08: Problemas, de queimadas sobre os trilhos da ferrovia Norte Sul a inclinação da foto nos mostra uma melhor visualização dois problemas encontrado pelos proprietários de terras impactadas são as queimadas as margem da Ferrovia Norte Sul para uma visualizada por este ângulo inclinado no município de Babaçulândia.



Fonte: Farias. S.R 18 de Setembro de 2013.

A ferrovia norte sul não traz benefício nenhum para os pequenos proprietários de terras, pois geralmente corta a terra em duas partes e fica uma maior e outra menor e isso aumenta os problemas ambientais quanto para os animais, só pensaram na facilidade do transporte, mas nunca pensaram nos proprietários de terra que estão sempre inconformados com o valor de suas terras.

Mas para o meu pai a ferrovia só passou e o que ficaram foram os problemas causados pela ferrovia Norte-Sul. Assim a territorialização do monopólio e a monopolização do território do campo (José Graziano da Silva). Mas essa transformação a qualquer custo traz danos morais e pessoais para os proprietários de terras a ferrovia o norte e o centro oeste e para traz ficando o descaso do atraso do desenvolvimento dos transportes mais porque o trem não para entre uma parada e outra em torno de 100 a 200 km² entre tanto desenvolvimento esta desvalorização do proprietário que vê o seu trabalho ser desvalorizado e não tem com quem tratar porque eles vão se embora e para trás fica o descaso.

4 . CONSIDERAÇÕES FINAIS

O valor da terra segundo o proprietário valia muito mais que 20 mil reais, só a infraestrutura que existia na propriedade era esse valor, mas o verdadeiro preço da terra eles não pagaram, pois eles intimidam os proprietários dizendo que podem dar parte aos órgãos responsáveis, pois querendo ou não a ferrovia vai passar, e além disso o impacto territorial local porque tem o valor o preço real da terra.

Para os pequenos proprietários de terra a terra tem o valor de uma vida inteira de luta e de trabalho para organizar uma propriedade experiência isso só é adquirida no trabalho do campo, mas vem o progresso e acaba com tudo e o preço da terra despenca, muito esquecem que a rede pode ser vista tanto como um elemento constituinte do território como um elemento, como pode até mesmo se confundir com ele, como na nação do território a rede defendida por Veltz (1996), Souza (1995) fortalecendo do território as redes de infra - estrutura no interior de um estado Nação.

Morando a mais de 50 anos no local, quando a ferrovia norte sul passou no meio de sua pequena propriedade, no meio de suas plantações aquilo foi de cortar o coração, pois era dali que ele tirava o sustento de sua família, trabalhava de sol a sol, quando a ferrovia veio e lhe tirou o direito de 1,5 hectares de terra, o valor da terra foi pago de cinco mil reais e se o proprietário estivesse insatisfeito que ele procurasse seus direitos, para ele a terra tem um valor sentimental bem maior que o valor recebido, pois ali ele tinha uma vida tranquila na pequena propriedade, com a instalação da ferrovia norte sul os problemas aumentaram, pois se acumula água dos dois lados dos trilhos.

Os problemas ambientais aumentaram os grandes aterros chegar até 5mt de altura de aterro físico entre um lado e outro da ferrovia além do acesso ser muito ruim para os animais e até mesmo para as pessoas, outra questão são os túneis para a passagem de animais que não passam nem tatus, pois os animais não são adestrados para passar em pequenas canaletas.

Essa barreira que dificulta a passagem dos animais de um lado e de outro da ferrovia norte-sul, impõem barreira dentro da mesma are de terras tais como os grandes atoleiros no qual morrem alguns animais, entre o percurso, os problemas enfrentados pelos proprietários de terras em Babaçulândia que parecem não ter fim, pois os responsáveis pelas obras já foram embora e só ficaram os problemas, em todas as propriedades o trem passa e atropela vários animais a cerca que foi construída é de baixa

qualidade e sempre cai deixando os animais arriscados a serem atropelados pelo trem. Os moradores da beira da ferrovia norte-sul pagam um preço tão alto pelo desenvolvimento regional com a facilidade de transportes vindo do sul para o norte e do norte para o sul do país.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTT-Agencia nacional de transportes terrestres. Março 2010. “ **Evolução do transporte ferroviário 2010**”, 18 pagina.

ANTT-Agencia nacional de transportes terrestres. Outubro 2011. “**Evolução do transporte ferroviário 2011**”,15 páginas.

BALLOU, Ronald. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos: Planejamento, organização e logística empresarial**. Porto Alegre: Bookmam, 2001.

BARROS, Otávio. **Breve história do Tocantins**. Araguaína-TO: FIETO, 1996.

BNDES. **Transporte ferroviário regional de passageiros**. Mar. 2008. N. 19. Disponível em: . Acesso em: 08 set. 2008.

CLAUDIVAN, Santiago De Araújo-**Pesquisa de Historia. Araguaína Historia E Atualidade**. Agosto de 2000.

FOGLIATTI, M. C. FILIPPO, S. GOUDARD, B. **Avaliação de impactos ambientais: aplicação aos sistemas de transporte**. Rio de Janeiro: Interciência, 2004.

MARTINS, R. S. CAIXETA-FILHO, J. V. (org). **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. Ed. Atlas, São Paulo, 2007.

Milton Santos-4.ed.7, reimpor- São Paulo; Editora da universidade de São Paulo,2012-[coleção Milton Santos;1] [**Organização da primeira parte do trabalho**]

PINHEIRO, Maria Salete Garcia. **Ferrovias Norte Sul S/A: Demonstrações contábeis**. Disponível em:. Acessado em: 15 de abril de 2011.

POSSO, Sandra Regina. **Geografia e o Ensino Escolar - a questão da cidadania e da democracia**. 2004. Monografia (Especialização em Geografia) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

SANTOS, M. SILVEIRA, M. L. O Brasil: **território e sociedade no início do século XXI**. 6. Ed Rio de Janeiro: Recorde, 2004. SANTOS, M. Por outra globalização: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro, Recorde, 2004.

Santos Milton--2001. **A natureza do Espaço; Técnicas e Tempo, Razão, e Emoção**. 2001.

SIEBEN, Airton. **Estado e Política Energética: a desterritorialização da comunidade rural de Palmatuba em Babaçulândia (TO) pela Usina Hidrelétrica Estreito**. Programa de pós-graduação em Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, 2012.

APÊNDICE

Apêndice 1:

Questionário aplicado aos proprietários de terra as margens da Ferrovia Norte – Sul, no município de Babaçulândia – TO. Onde fez-se perguntas abertas aos moradores a respeito do empreendimento.

- 1) Quanto tempo faz que você mora aqui nessa propriedade?
- 2) Quais foram as vantagens da Ferrovia Norte – Sul?
- 3) A sua propriedade é de herança?
- 4) Em que ponto a Ferrovia Norte – Sul trouxe benefícios para os proprietários de terras?
- 5) Você recebeu o valor real da terra como objeto de indenização?
- 6) Você recebeu o documento desmembrando da sua propriedade?
- 7) O que a sua propriedade representa para você?
- 8) Qual a sua perspectiva a respeito da Ferrovia Norte – Sul? E em que ponto vai melhorar sua vida?
- 9) Qual a importância de se viver neste lugar?

Apêndice 2:

Relatos de moradores e donos de propriedades impactados pela ferrovia colhidos em campo:

01-Chácara Santa Helena: Proprietário José Bonifácio

Segundo o proprietário São cinco hectares cortando a chácara bem no meio, prometeram fazer a cerca, mas não fizeram na entrevista concedida em julho de 2013, pelo proprietário da chácara Santa Helena Jose Bonifácio fizeram nada, muita degradação ambiental com grande acúmulo de água na margem direita. Além disso a cerca é muito ruim e o gados pastam às margens da ferrovia Norte-Sul, no período de seca na beira da ferrovia, está tudo verde e os animais passam de um lado para o outro e ficam naquele vai e vem e quando o trem passa mata vários animais. Os donos das terras ficam com os prejuízos porque eles alegam que a ferrovia é toda feita com arame de primeira mas basta um passarinho sentar que ele quebra.

O acesso é muito difícil, os túneis que eles fizeram não passam nem tatu, pois os gados não são adestrados para passarem em buracos, imagine um boi passando dentro de um buraco, que cabe mal uma capivara, com todos esses problemas causados pela ferrovia Norte-Sul, só quem sobre é o pequeno proprietário que fica numa saia justa por que não tem com quem tratar, pois as obras concluíram o trem passou e ficou somente o descaso com os proprietários de terras.

O valor da sua terra foi de 12.00 reais segundo o seu José Bonifácio a propriedade dele não era para ser vendido, por isso o valor da terra valia muito mais porque não pagam as benfeitorias, os negociadores vêm na frente e prometem tudo fazer estradas, mas não fazem, quando os proprietários assinam os documentos a conversa muda, falam que se a pessoa não estiver satisfeita pode procurar seus direitos.

Muitas vezes eles enganam os proprietários naquela área que tem mineração, eles compram sem que o dono saiba para beneficiar a própria ferrovia. Mas, o valor real da terra fica onde eles prometem um preço e pagam outro preço, para o pequeno proprietário a terra tem o valor de uma vida inteira de luta de trabalho com a sua família onde ele tira o sustento da família, isso representa mais que um valor, representa a sua dignidade que muitas vezes trabalhou duro para conseguir de repente, segundo ele o proprietário os problemas aumentaram até mesmo o acesso para as pessoas fica difícil passar de um lado para o outro porque os trilhos ficam 80 cm acima do aterro e isso torna muito difícil e perigoso o tráfego até mesmo das pessoas.

02- Fazenda Santa Maria: Proprietário Dona Alberiza

Segundo ela 4 hectares de terras foram tomados pela construção da Ferrovia Norte-Sul, entrevista concedida em Julho de 2013, pela proprietária da fazenda Santa Maria Alberiza onde os problemas aumentaram significativamente com a inundação das margens da ferrovia, grande quantidade de água vem das encostas aumentando assim os problemas ambientais causados com a construção do empreendimento, aonde na época de chuva com grandes volumes de água e na época de seca.

A margem da linha do trem é bem verde e atrai os animais para essa área e quando a locomotiva vem, atropela esses animais, pois as cercas não prestam, basta um passarinho sentar que o poste quebra, a dona Alberiza perdeu várias cabeças de gado, pois eles não pagam e alegam que a cerca é muito boa.

Outro problema é a falta de passagem para o gado, pois além da terraplanagem dificultar essa passagem dos animais e até mesmo das pessoas, outras questões são os túneis para a passagem de animais, pois os animais não passam porque não foram treinados para isso.