

CURSO

INTRODUÇÃO À HISTÓRIA DA LINHA
FÉRREA TAQUARA-CANELA



A MALHA FERROVIÁRIA DO RIO GRANDE DO SUL
(PANORAMA HISTÓRICO)

Realização:

Karahá
HISTÓRIA E CULTURA



MINISTÉRIO DA
CULTURA





Bloco 1: O Início e a lógica de mercado (Nível Fácil)



1. Qual era a força motriz que impulsionou as primeiras locomotivas no século XIX?

- A) Eletricidade.
- B) Óleo Diesel.
- C) Vapor (Carvão).
- D) Energia Solar.

2. Qual o principal objetivo das ferrovias no Brasil e em outros países periféricos?

- A) Integrar culturalmente o interior do país.
- B) Promover o turismo de luxo entre as províncias.
- C) escoar matérias-primas do interior para os portos.
- D) Criar uma rede de transporte gratuito para a população.

3. Quem foram os principais investidores das primeiras ferrovias no Rio Grande do Sul?

- A) O governo imperial com recursos próprios.
- B) Pequenos comerciantes locais da Serra Gaúcha.
- C) Grupos estrangeiros (britânicos, belgas e americanos).
- D) Cooperativas de imigrantes italianos e alemães.

4. O governo de qual presidente consolidou o "Rodoviarismo" com o lema "50 anos em 5"?

- A) Getúlio Vargas.
- B) Juscelino Kubitschek.
- C) João Goulart.
- D) Eurico Gaspar Dutra.

5. O que simbolizava o apito do trem para as comunidades do interior gaúcho?

- A) O fim das atividades comerciais.
- B) Progresso, conexão e movimento social.
- C) A chegada obrigatória de impostos.
- D) O isolamento definitivo da região.



Bloco 2: Política, Economia e Declínio (Nível Médio)

6. Por que muitas obras ferroviárias estrangeiras apresentavam defeitos logo após a conclusão?

- A) Por falta de mão de obra qualificada no Brasil.
- B) Devido ao clima tropical que derretia os trilhos.
- C) Uso de materiais inferiores para maximizar o lucro dos acionistas.
- D) Porque o terreno brasileiro era impossível de ser vencido.

7. O rodoviarismo foi um projeto político que beneficiou quais grupos de interesse?

- A) Pequenos agricultores e artesãos locais.
- B) Companhias de navegação a vapor.
- C) Montadoras de veículos e indústrias de petróleo.
- D) Empresas de telecomunicações e telégrafos.

8. Qual foi a lógica de manutenção das ferrovias durante a Ditadura civil-empresarial-militar (1964-1984)?

- A) Focar no transporte de passageiros para unir o país.
- B) Manter apenas os ramais que passavam por áreas turísticas.
- C) Modernizar apenas "ferrovias estratégicas" para exportação de commodities.
- D) Privatizar todas as linhas para pequenas empresas nacionais.

9. Como o modelo de financiamento das primeiras ferrovias brasileiras afetava as contas públicas a longo prazo?

- A) Gerava lucros imediatos que eram reinvestidos em escolas e hospitais.
- B) O Estado não tinha custos, pois as empresas estrangeiras assumiam todos os riscos.
- C) Criava um ciclo de endividamento, onde o Estado tomava empréstimos com juros altos para pagar os próprios investidores estrangeiros.
- D) Garantia que o Brasil se tornasse o maior exportador de tecnologia ferroviária do mundo.

10. O que caracterizou a mudança do patrimônio ferroviário brasileiro no final do século XX (período neoliberal)?

- A) A estatização completa de todos os ramais para garantir passagens gratuitas.
- B) O argumento da "ineficiência pública" para justificar a entrega da malha estatal à iniciativa privada.
- C) A transformação de todos os trilhos em ciclovias para incentivar o transporte sustentável.
- D) O investimento em trens de alta velocidade para competir com os aviões.



BLOCO 3: REFLEXÃO E DEBATE



- Em sua opinião, quais foram os maiores impactos sociais para as pequenas cidades gaúchas que perderam suas conexões ferroviárias ao longo do século XX?
- 2. Olhando para os desafios atuais de logística e sustentabilidade, você acredita que o Brasil deveria investir na retomada das ferrovias? Por quê?
- 3. Considerando o conceito de "modernidade subordinada" discutido no início, como a influência de grupos de interesse estrangeiros (no século XIX com as ferrovias e no XX com as montadoras) moldou as decisões de infraestrutura no Brasil?



O que aprendemos com essa trajetória?

- A Tecnologia não é neutra: A vinda da ferrovia e sua posterior substituição pelo rodoviarismo foram escolhas políticas que moldaram nossa dependência econômica.
- O Custo do abandono: A desativação dos trilhos não foi apenas uma mudança técnica, mas uma perda de memória, de conexões sociais e de eficiência logística para o Brasil.
- A Necessidade de equilíbrio: Um sistema de transporte moderno não sobrevive de um único modal. O futuro exige a convivência equilibrada entre trilhos e estradas para garantir sustentabilidade e soberania.
- **Suas conclusões**

Reflexão Final

"O apito da locomotiva, que outrora despertava vilarejos e movia a economia, hoje ecoa como um lembrete: o progresso de uma nação se mede pela sua capacidade de integrar seu território e seu povo com inteligência e autonomia."

GABARITO
1-C | 2-C | 3-C | 4-B | 5-B | 6-C | 7-C | 8-C | 9: C | 10: B