



A influência das linhas ferroviárias na formação territorial de São Paulo

Francis Regis da Silva

Assessor da Diretoria de Operação e Manutenção

Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM

38

Congresso Anual
Assembleia Geral da ALAMYS

16 a 20 de novembro de 2025 - Lima, Peru.



CPTM

QUEM SOMOS



STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos



FROTA OPERACIONAL

Série 7000
19 TRENS



Série 7500
8 TRENS



Série 8500
35 TRENS



Série 2500
8 TRENS



2008

2009

2010

2014

2015

2016

2020



Série 2070
5 TRENS



Série 8000
36 TRENS



Série 9000
9 TRENS



Série 9500
30 TRENS

PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

Dados de set/25



69.546 KM/DIA

PERCORRIDOS DIARIAMENTE

EQUIVALENTE A UMA VOLTA E MEIA NA TERRA



1.895

VIAGENS DIÁRIAS PROGRAMADAS

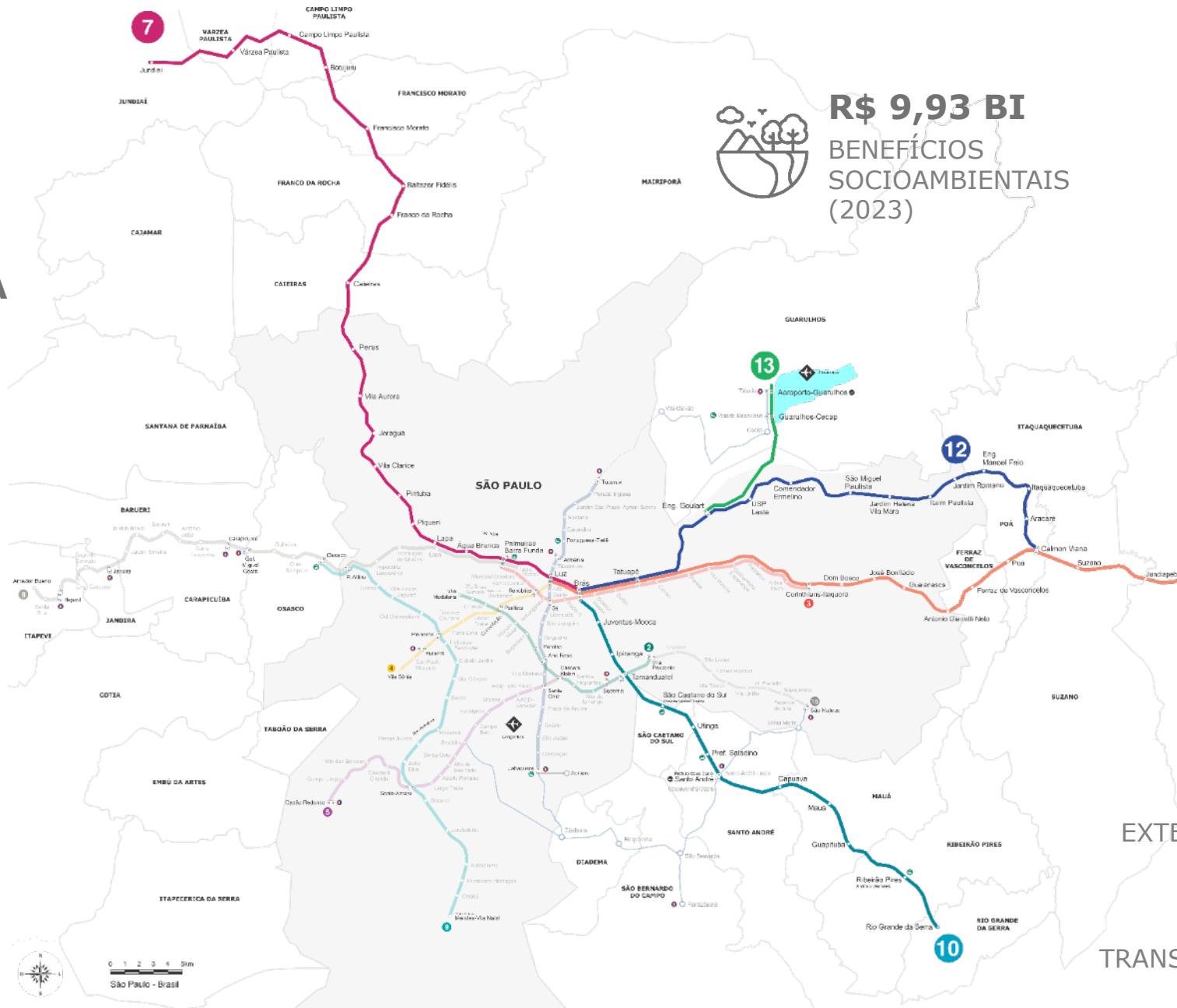


21,3 KM
MÉDIA PERCORRIDA
POR PASSAGEIRO/
VIAGEM



FROTA TOTAL

150 TRENS **1.200 CARROS**



R\$ 9,93 BI
**BENEFÍCIOS
SOCIOAMBIENTAIS
(2023)**



5 MIL
QUADRO
EFETIVO

18

MUNICÍPIOS

5

LINHAS

57

**ESTAÇÕES
44 ACESSÍVEIS (78%)**

199 KM

EXTENSÃO OPERACIONAL

1.6 MI

TRANSPORTADOS/DÍA ÚLTIL

A influência das ferrovias para o desenvolvimento de São Paulo

A implantação das ferrovias foi fator determinante para o desenvolvimento de São Paulo, especialmente no final do século XIX e início do século XX.

As primeiras ferrovias foram construídas para escoar a produção de café das fazendas do interior para o porto de Santos, de onde era exportado. Isso reduziu drasticamente os custos e o tempo do transporte que, antes, era feito por tropas de mulas.

A São Paulo Railway, inaugurada em 1867, ligando o Porto de Santos a Jundiaí, marcou o início da era ferroviária no estado. A superação do desnível da Serra do Mar, de cerca de 800 m, foi um desafio de engenharia da época. A partir de sua implantação, que possibilitava a chegada da produção ao Porto, a expansão da malha ferroviária se deu de maneira acelerada.

A partir de 1890, as ferrovias não apenas serviam as áreas já produtoras, mas também incentivaram a plantação de café em novas regiões do interior paulista, impulsionando a expansão agrícola.

A infraestrutura ferroviária provocou diversas transformações em São Paulo:

Economia: A economia cafeeira, que viabilizou e foi viabilizada pela malha ferroviária, gerou imensa riqueza para o estado. Esse acúmulo de capital, por sua vez, financiou a industrialização de São Paulo no século XX.

Urbanização: O transporte ferroviário facilitou a circulação de pessoas e mercadorias, estimulando o crescimento de cidades e o povoamento do interior.



A influência das ferrovias para o desenvolvimento de São Paulo

Com a SPR estava viabilizado o acesso ao Porto de Santos e o escoamento da produção destinada à exportação. Jundiaí passou a centralizar o recebimento da produção advinda das porções central, norte e oeste do interior paulista, situação posteriormente potencializada com a implantação do trecho inicial da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligando Jundiaí a Campinas, e da Companhia Ytuana, ligando Jundiaí a Itu.

Da mesma forma, foram criadas as condições para que outras regiões do estado implantassem ligações ferroviárias em direção à SPR – e a São Paulo. Em 1875 entrava em operação o primeiro trecho da Estrada de Ferro Sorocabana, partindo de Sorocaba, e em 1877 entrava em operação a Estrada de Ferro do Norte, partindo de Cachoeira Paulista (posteriormente se tornando parte da Estrada de Ferro Central do Brasil).

Ambas as linhas tinham como terminal a cidade de São Paulo, em estações construídas anexas às estações da SPR – respectivamente “Estação São Paulo”, substituída pela atual Júlio Prestes, e “Estação do Norte”, atual Brás -, condição necessária para o transbordo de mercadorias e passageiros. Desta forma, a cidade de São Paulo reforça seu papel de nó de convergência de caminhos, desta vez, ferroviários. A SPR torna-se a via exclusiva de transporte ferroviário entre o interior do estado e o Porto de Santos, assim permanecendo até 1937.



A influência das ferrovias para o desenvolvimento de São Paulo

Essa configuração das linhas ferroviárias, que num primeiro momento visou atender a demanda do transporte da produção de produtos primários em direção ao porto, acabou por atrair e induzir outras atividades econômicas. Primeiramente, com a instalação de atividades mercantis ligadas ao comércio dos produtos primários transportados pela ferrovia, como a Bolsa do Café em Santos – cidade que nunca produziu um grão de café. Em um momento posterior, com o advento da industrialização no início do século XX, a instalação de plantas industriais se daria às margens da ferrovia, por onde seria escoada a produção e por onde chegariam seus funcionários.

Assim, em um primeiro momento, a ferrovia e as funções que ela executava – predominantemente logísticas – atraíram novas atividades, que por sua vez resultaram em tipos de ocupação do território lindeiro a ela - neste caso, notadamente, a industrialização, fator determinante na urbanização do território.

Num segundo momento, com a consolidação da industrialização e a urbanização, a cidade passa a determinar as funções que a ferrovia iria executar. As áreas ao longo das linhas férreas se tornam o vetor de ocupação e expansão da cidade. Com o novo modo de vida urbano, o trabalho se dá, primeiramente, na indústria, posteriormente, no comércio e nos serviços. Os deslocamentos passam a ser parte da reprodução social, e a ferrovia passa a ser o meio de transporte para esses deslocamentos.

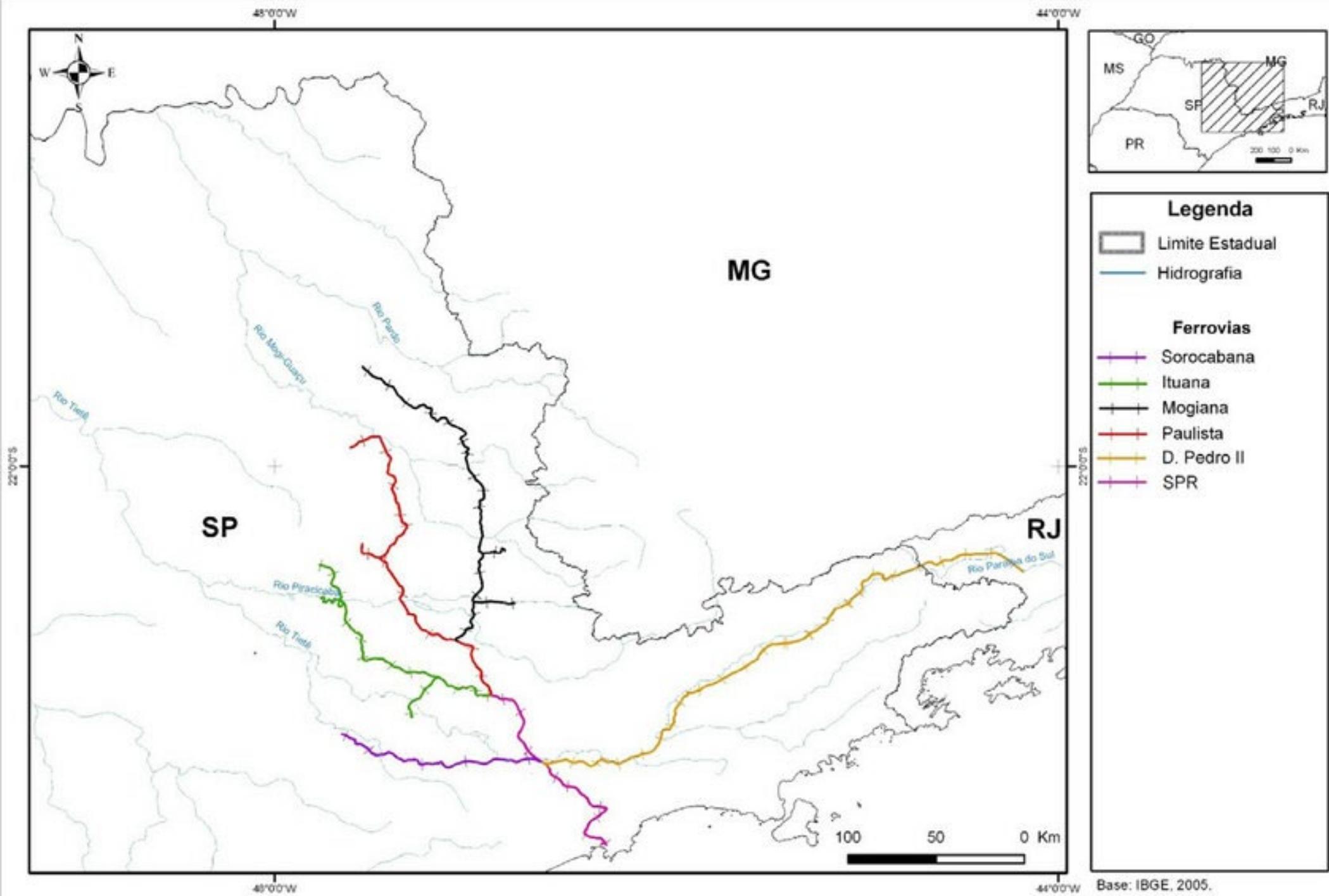
A ferrovia induziu mudanças na cidade, e a cidade mudou a vocação da ferrovia.

A influência das ferrovias para o desenvolvimento de São Paulo

Assim nasceu a atual rede de trens metropolitanos de São Paulo: a partir da mudança de vocação das ferrovias de carga implantadas no século XIX.

Nos próximos slides, ilustraremos com mapas a história da implantação ferroviária, a forma como as cidades do Estado de São Paulo se encontram nos vetores ferroviários, e a rede de trens metropolitanos.

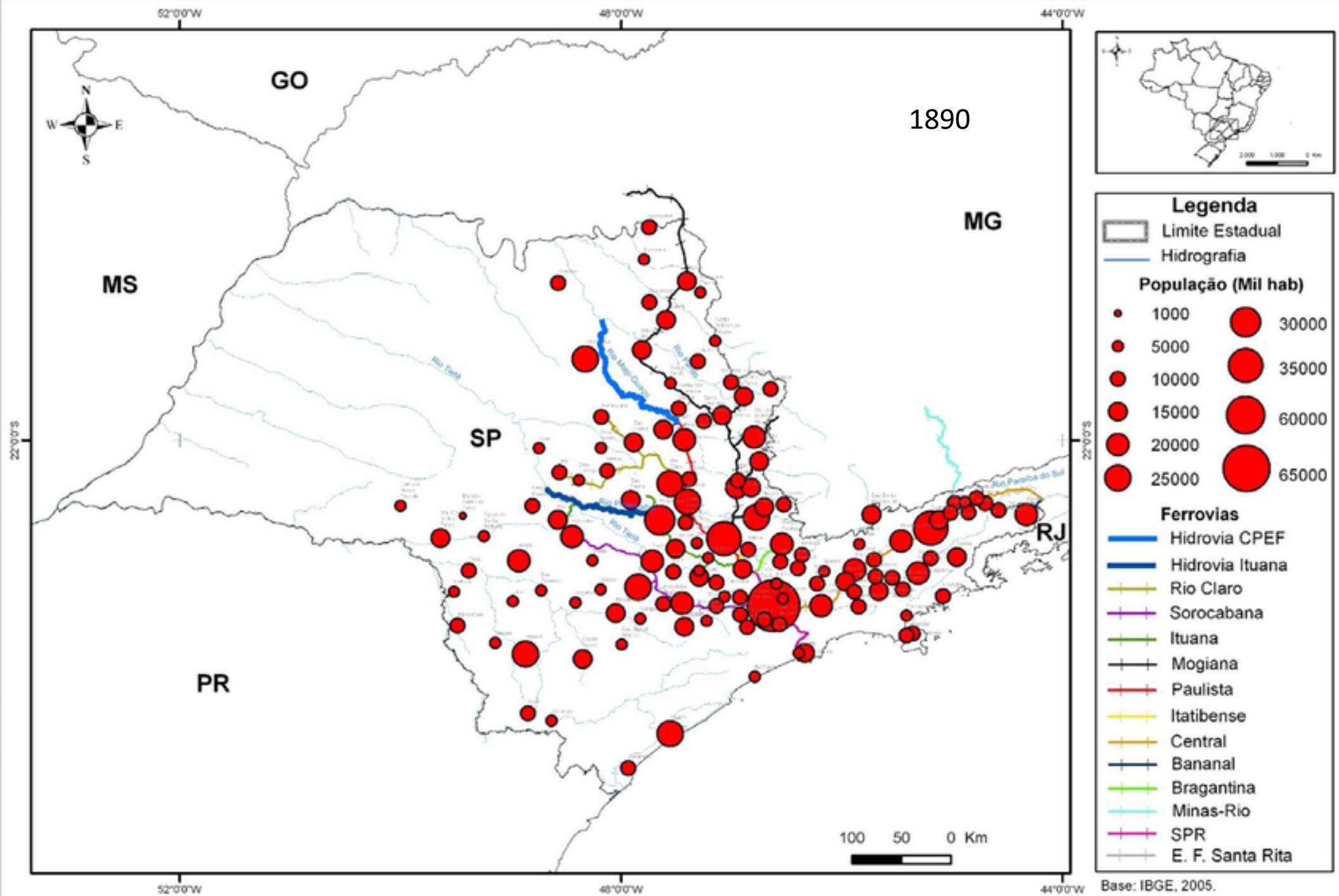
Ferrovias do Estado de São Paulo - 1882



Alamys



População do Estado de São Paulo - 1890



DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DO ESTADO

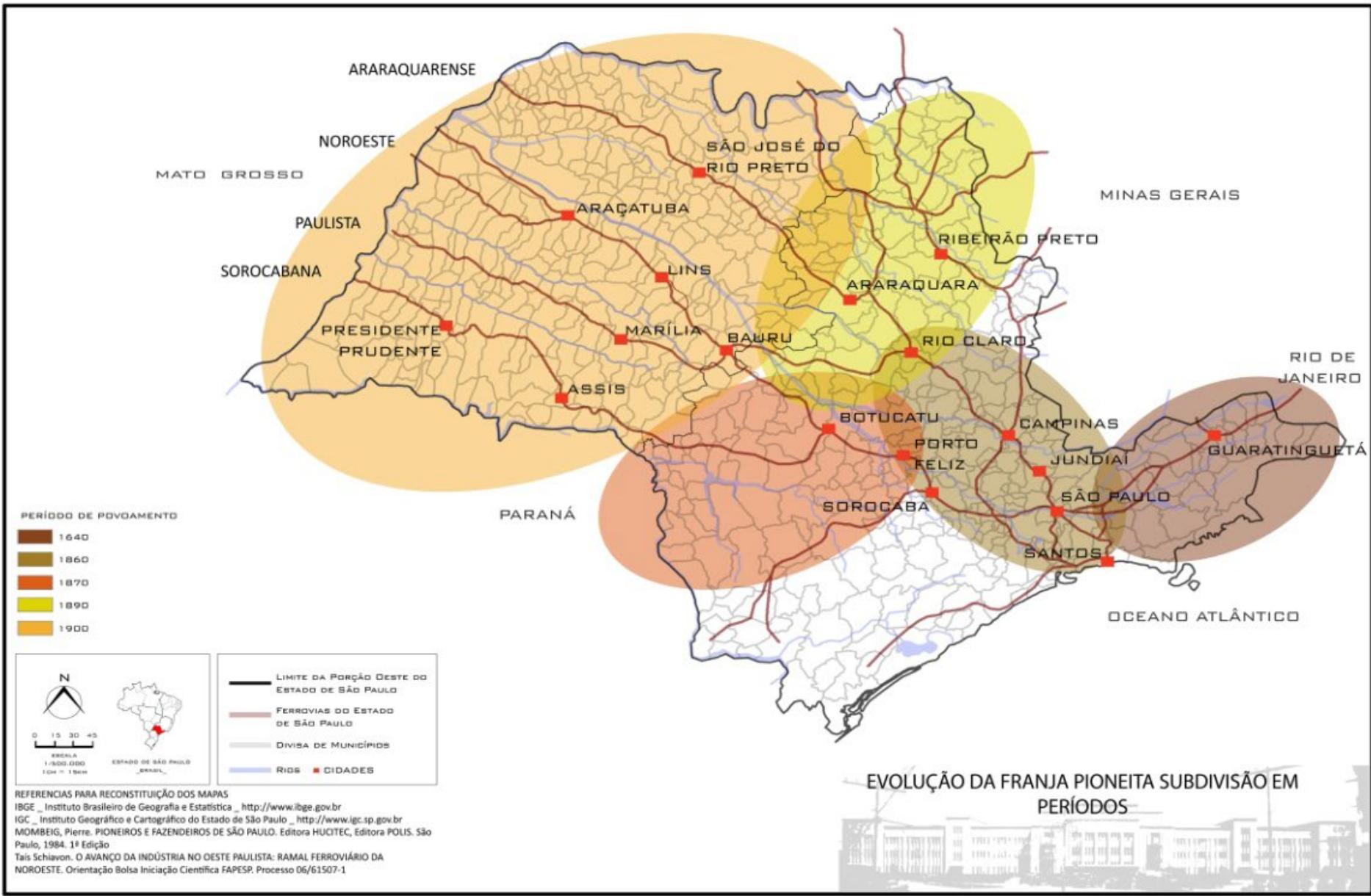
ESTADO DE SÃO PAULO
— 1900 —



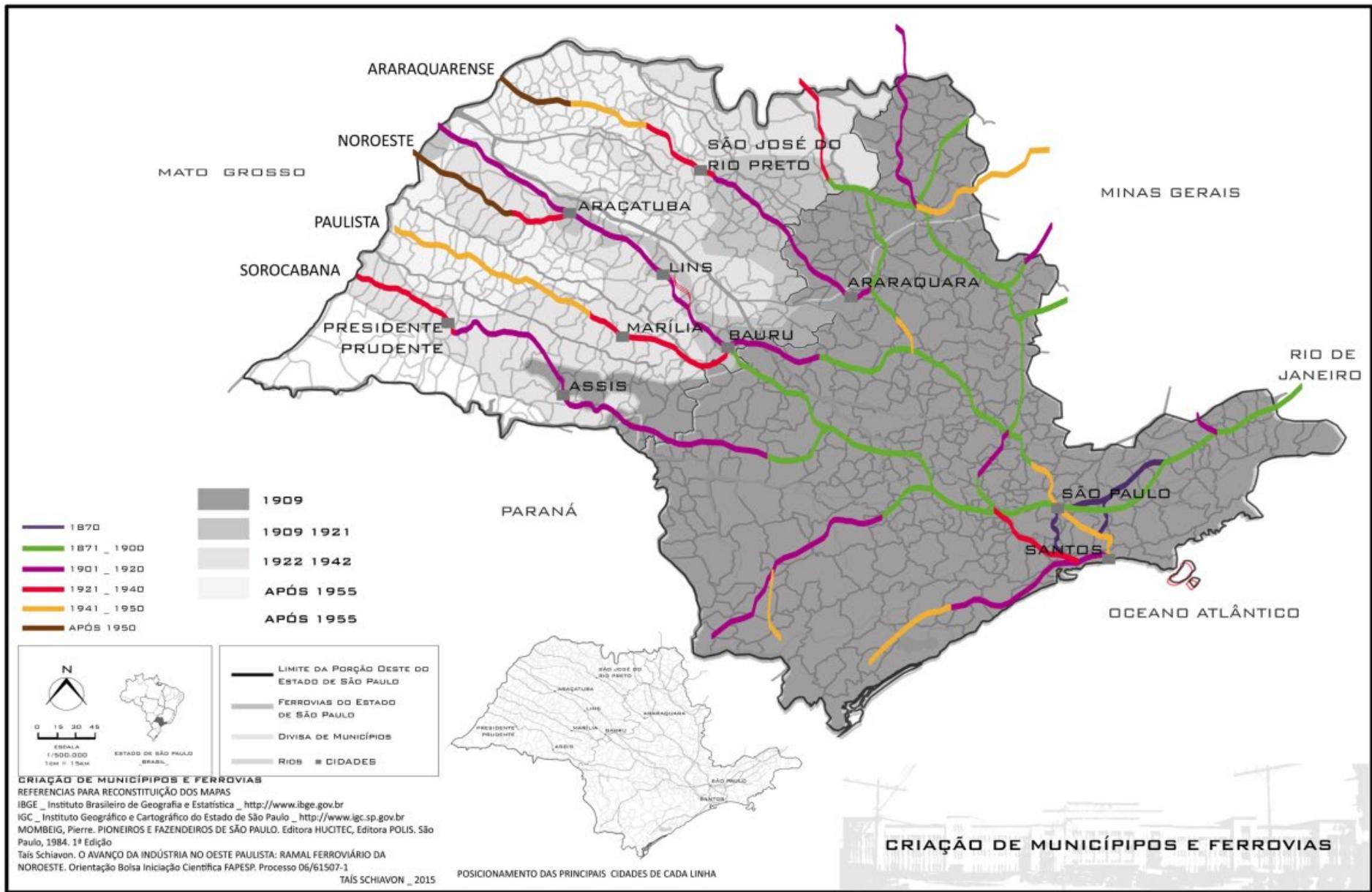
LEADER

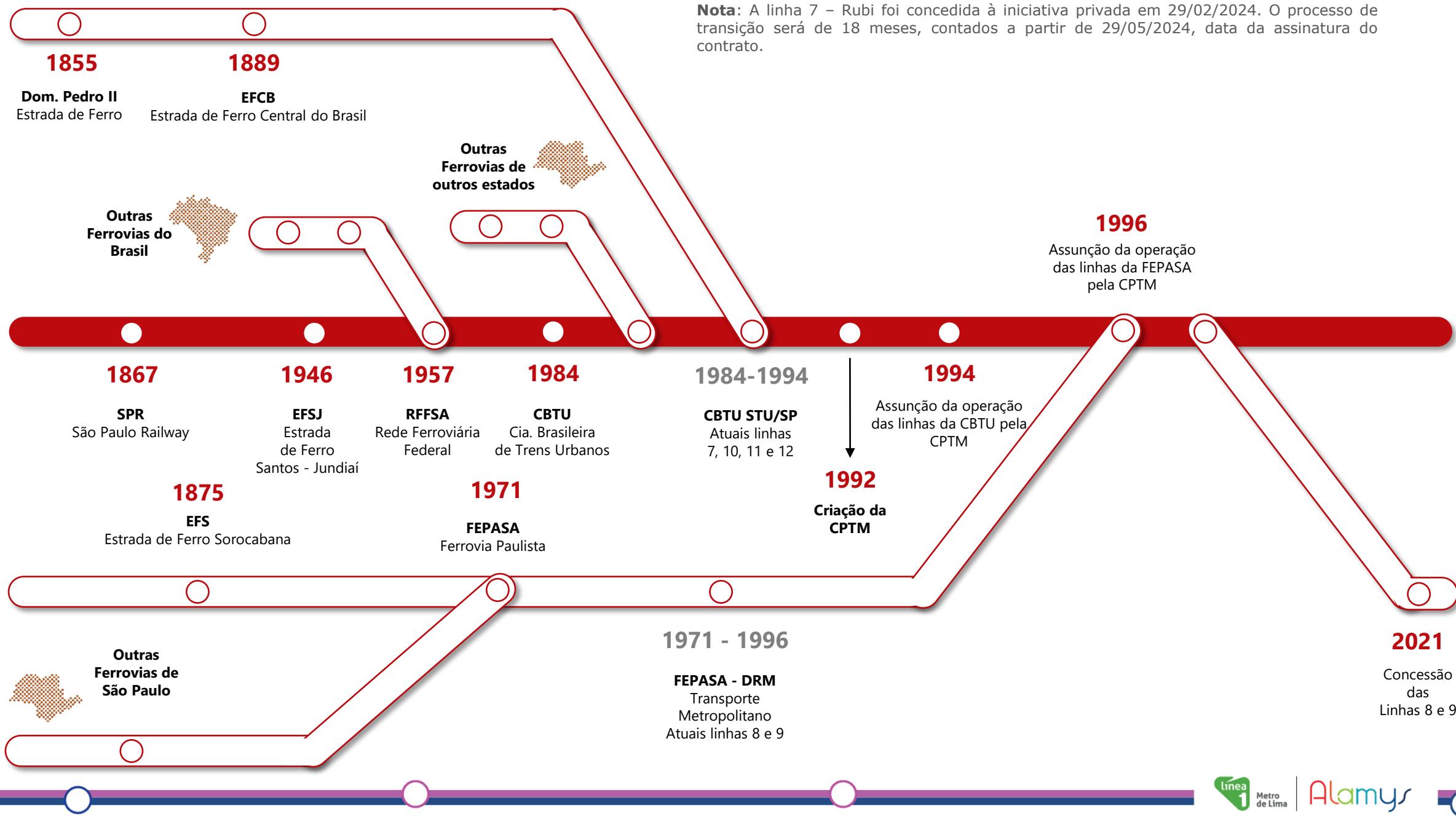
- LIMITES INTERESTADUAIS
— DIVISAS DE MUNICÍPIOS
— DIVISAS DE COMARCAIS
• SEDE DE COMARCAIS
• SEDE DE MUNICÍPIOS

Evolução do povoamento do Estado de São Paulo 1640 - 1900



Criação de municípios e ferrovias





LINHA 7-RUBI



Estações tombadas

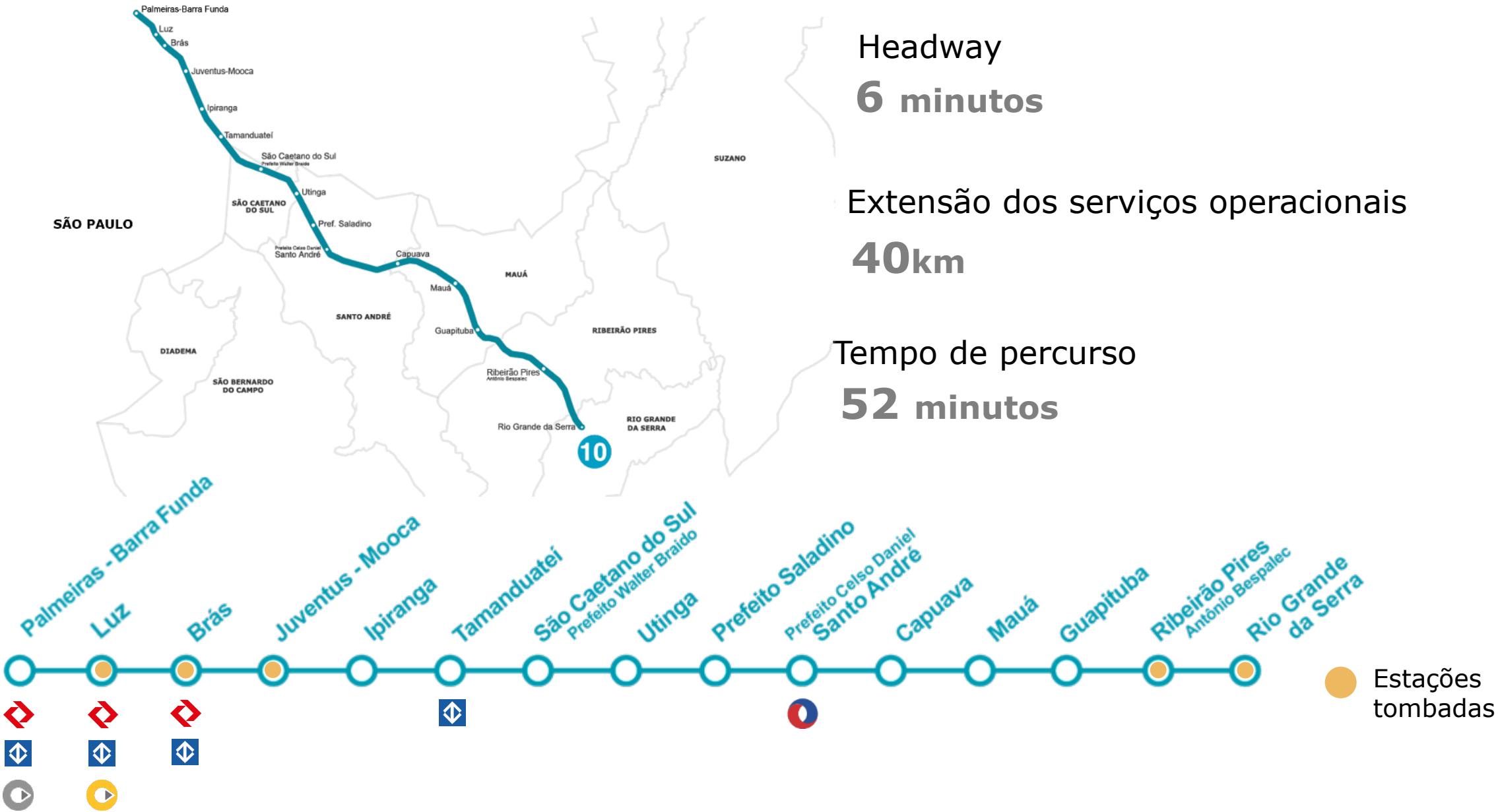
Headway
6 minutos

Extensão dos serviços operacionais
58Km

Tempo de percurso
71 minutos



LINHA 10-TURQUESA



LINHA 11-CORAL



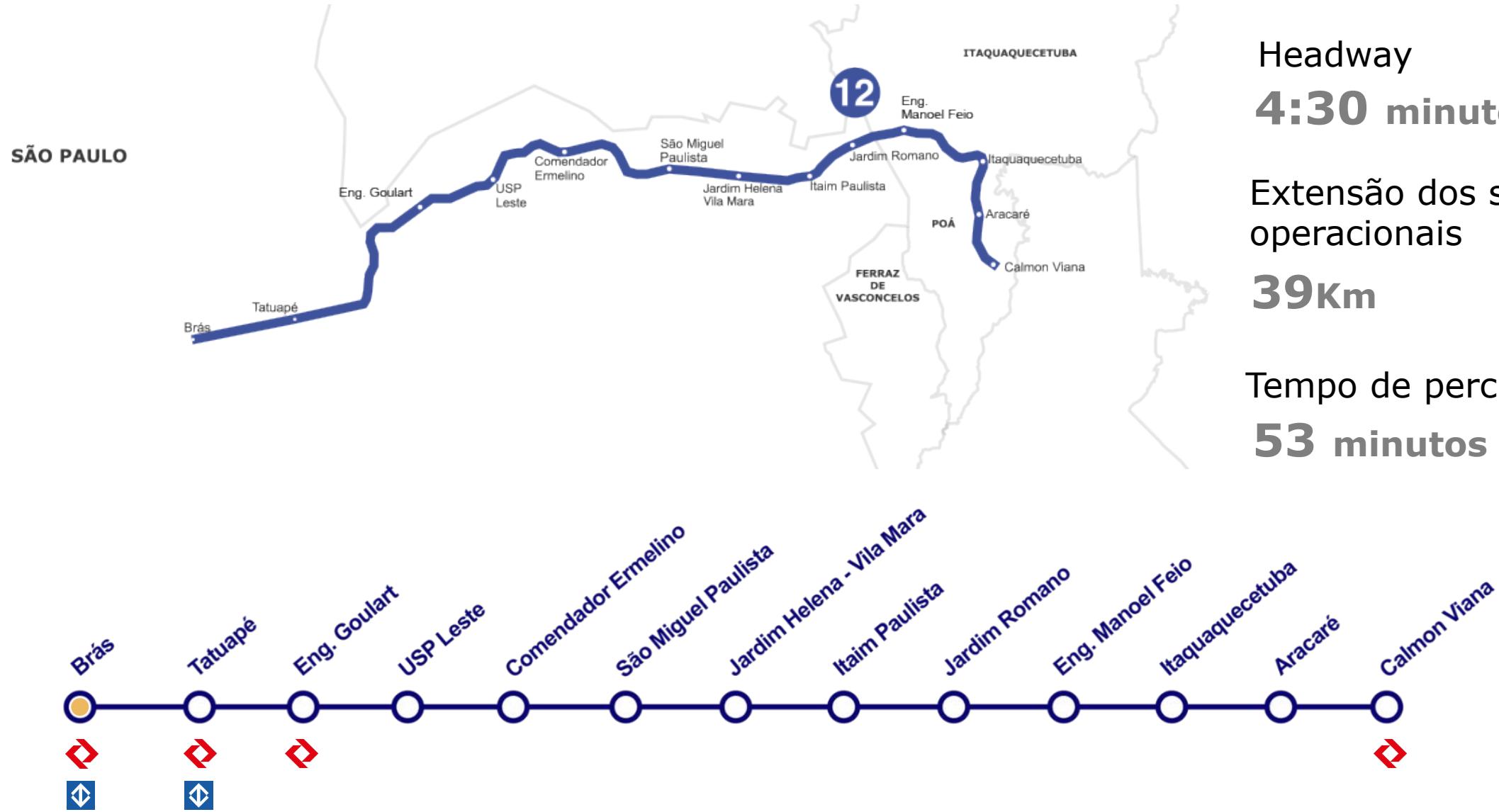
Headway
3:30 minutos

Extensão dos serviços operacionais
54Km

Tempo de percurso
67 minutos



LINHA 12-SAFIRA



**Headway
4:30 minutos**

Extensão dos serviços operacionais

39 Km

**Tempo de percurso
53 minutos**

LINHA 13-JADE



Headway
10 minutos

Extensão dos serviços
operacionais

9Km

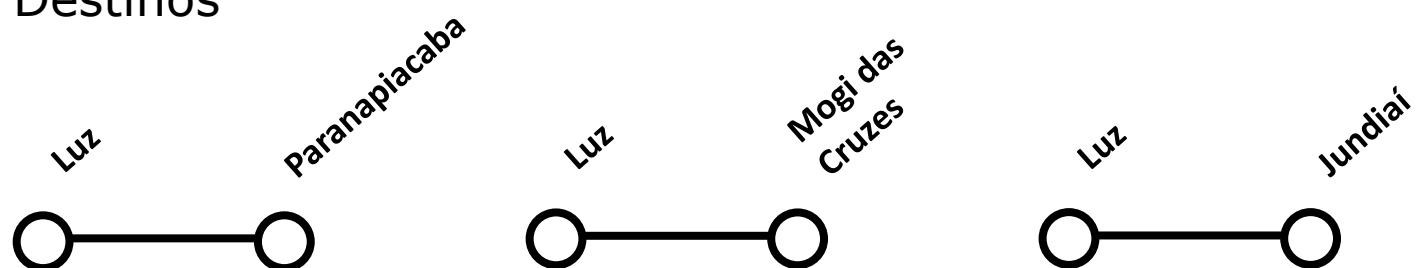
Tempo de percurso
10 minutos



EXPRESSO TURÍSTICO

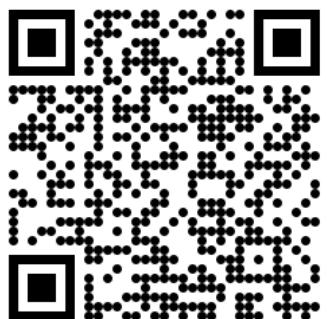


Destinos



xpresso
Turístico

Vendas



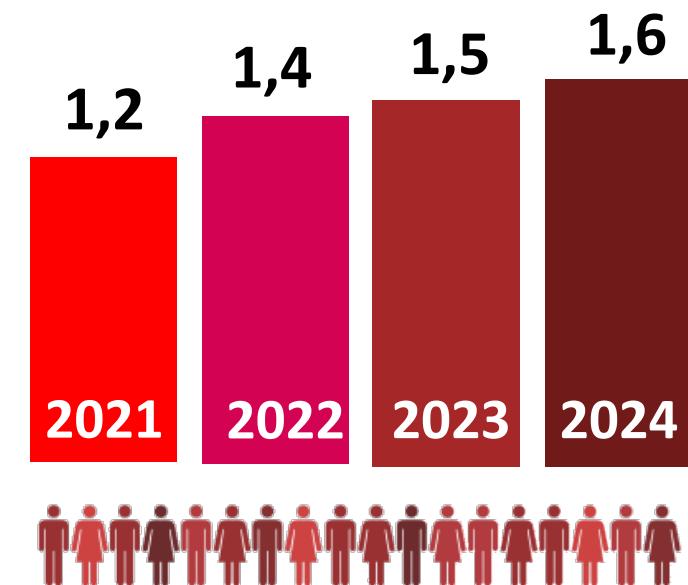
PASSAGEIROS

Total de transportados por ano



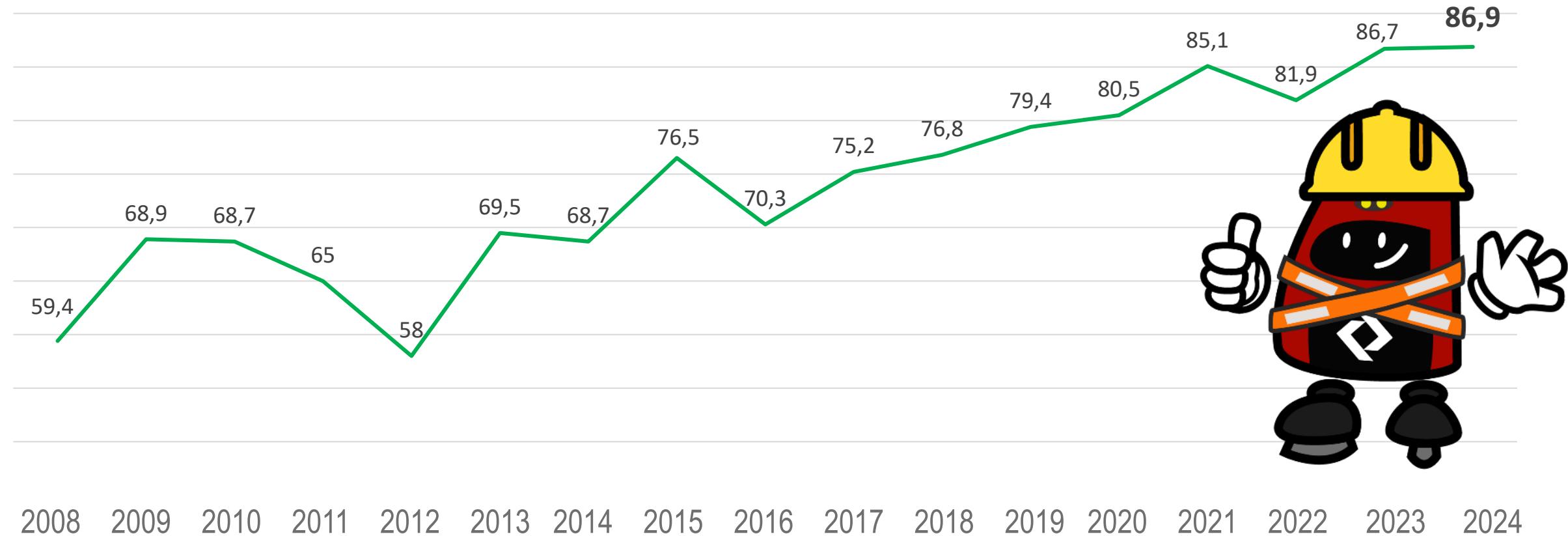
Números em milhões de passageiros

Média diária (MDU)
Passageiros transportados - dias úteis



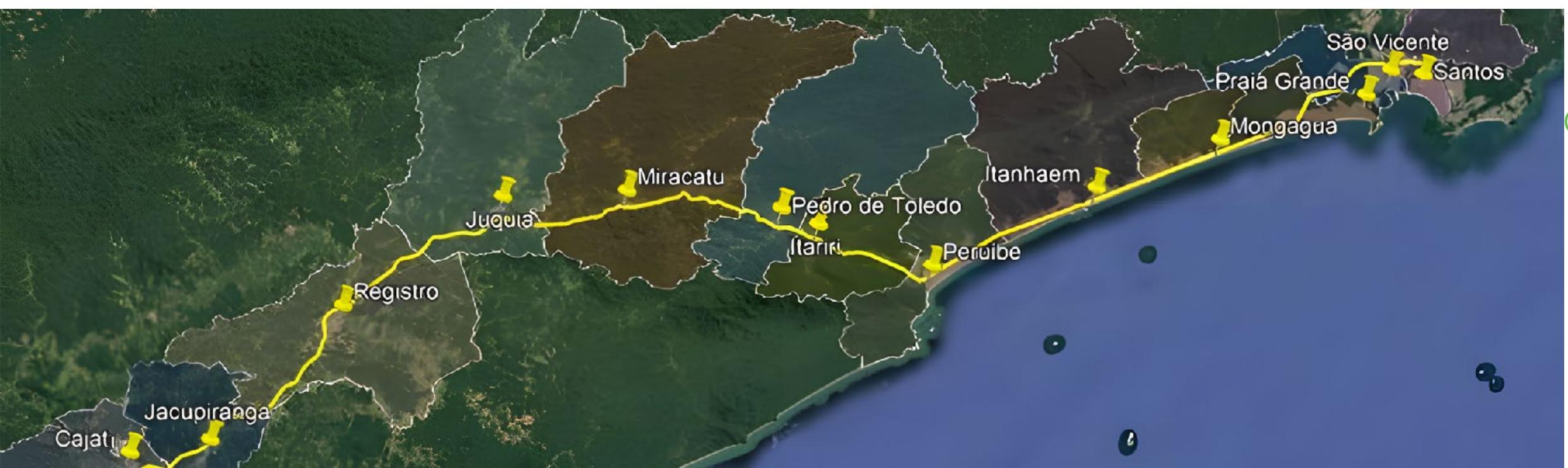
QUALIDADE DO SERVIÇO

Histórico de Avaliação Positiva (%)



Fonte: Pesquisa de Avaliação da Satisfação e dos Serviços da CPTM







Obrigado!

Francis Regis da Silva

francis.silva@cptm.sp.gov.br / +55 11 974040184



38 Congresso Anual
Assembleia Geral da ALAMYS
16 a 20 de novembro de 2025 – Lima, Peru.