

# 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.







# 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



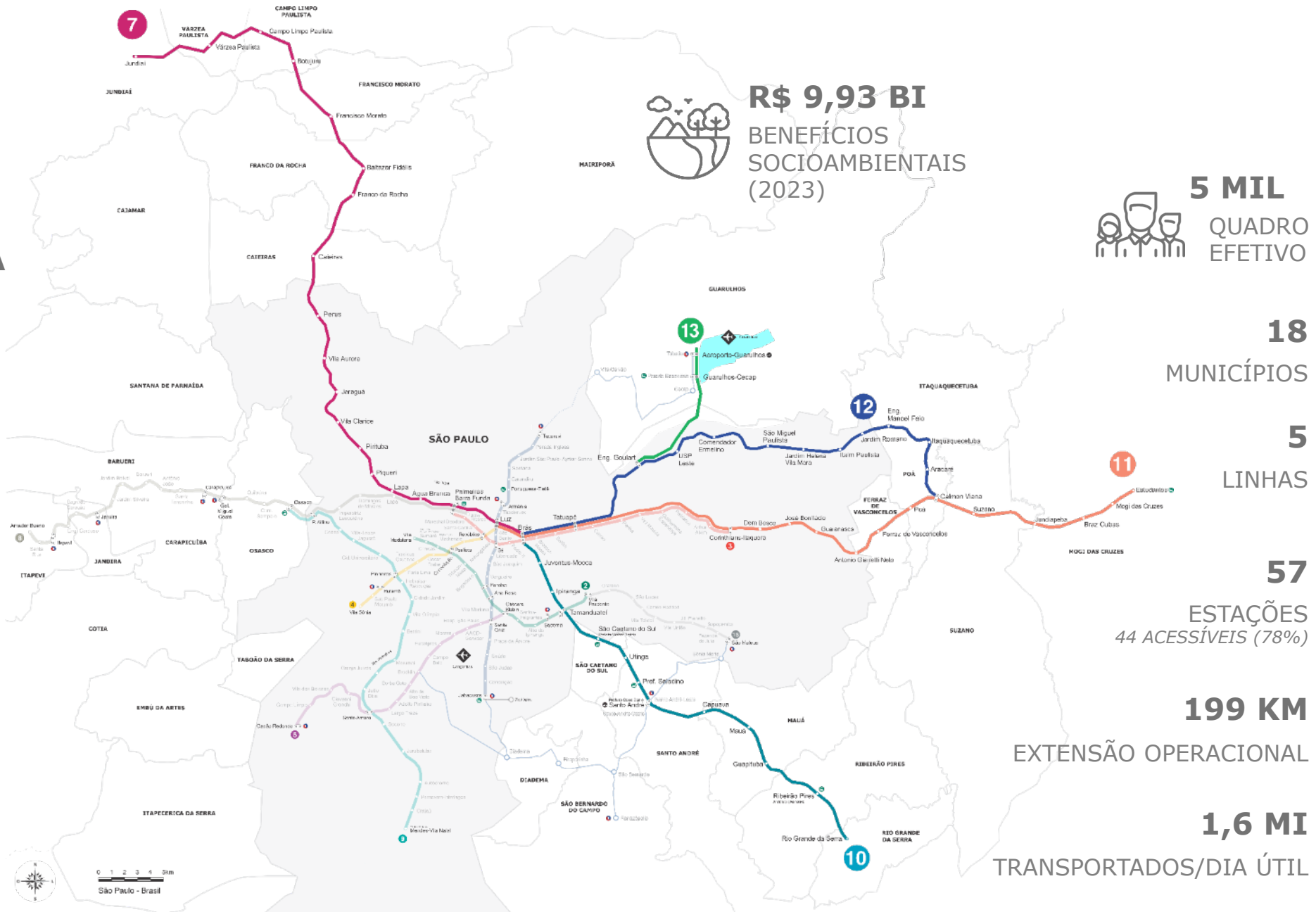
**1.895**  
VIAGENS DIÁRIAS PROGRAMADAS



**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/DIA ÚTIL

# 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.

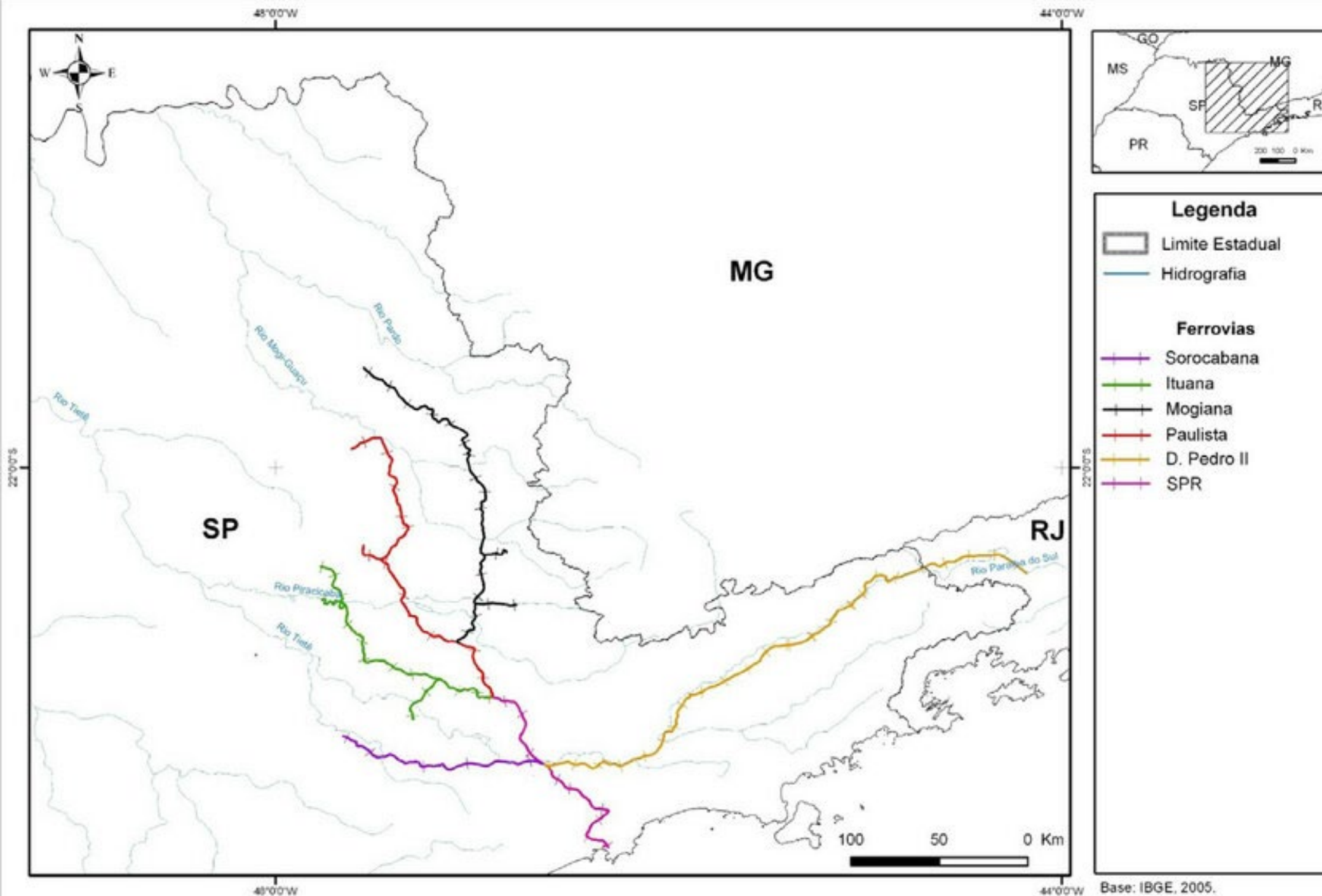


# A influência das ferrovias para o desenvolvimento de São Paulo

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.



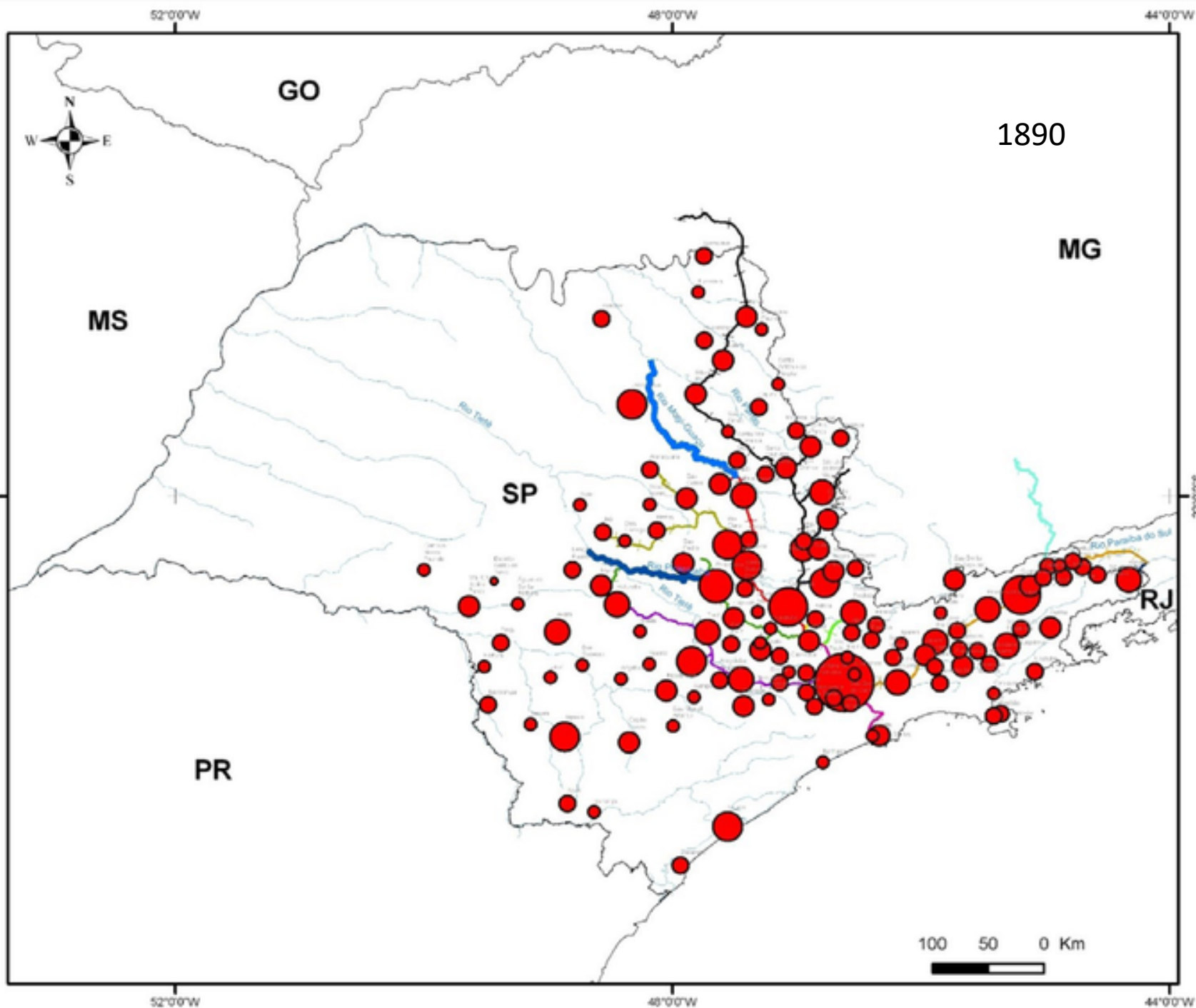


## Ferrovias do Estado de São Paulo - 1882

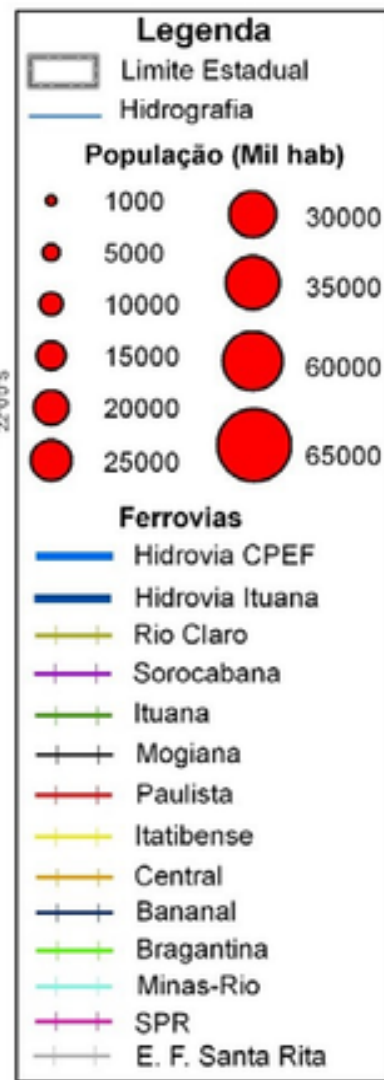








## População do Estado de São Paulo - 1890



Base: IBGE, 2005.



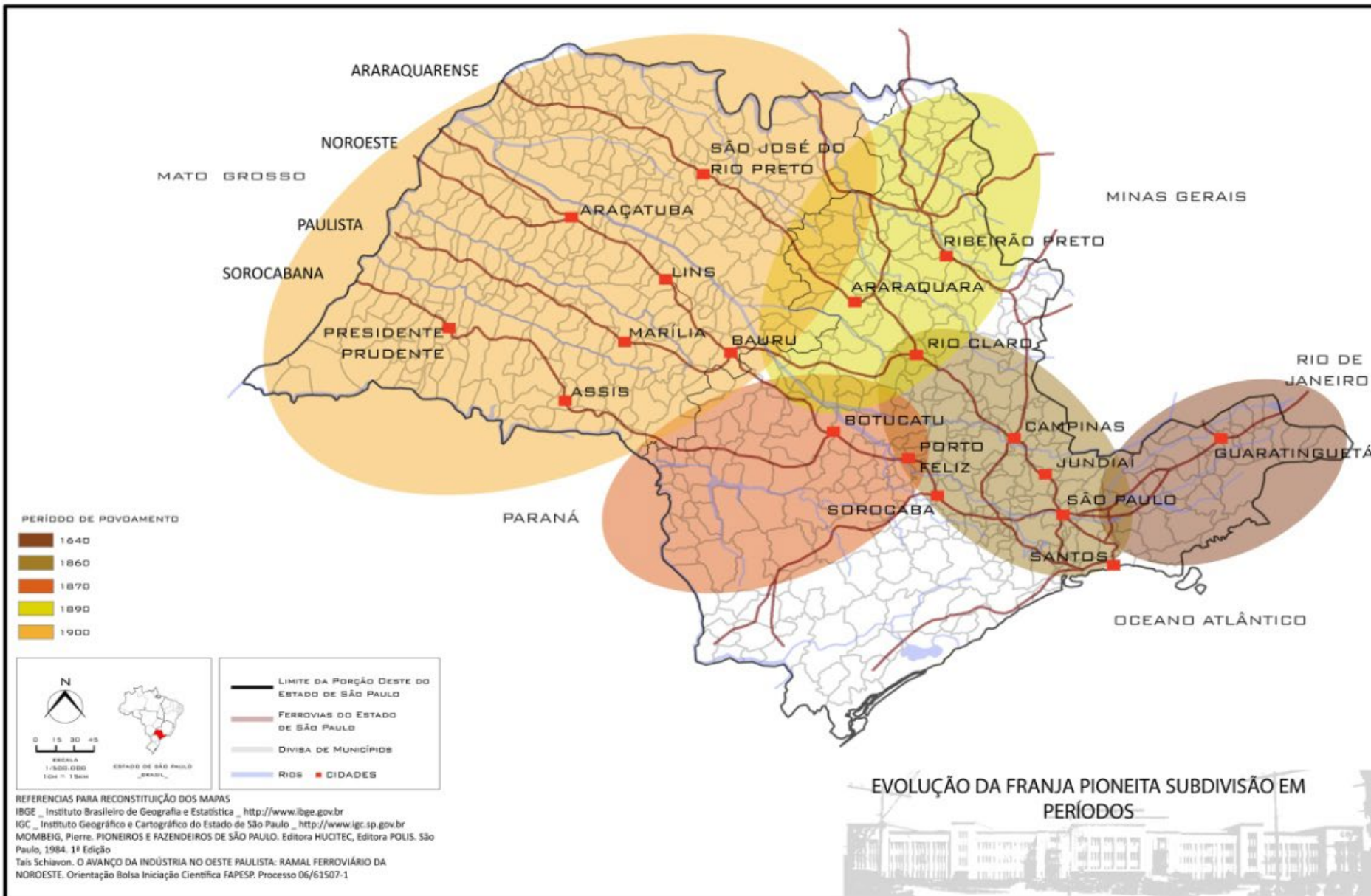
## DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DO ESTADO

ESTADO DE SÃO PAULO  
— 1900 —

## LEGENDA

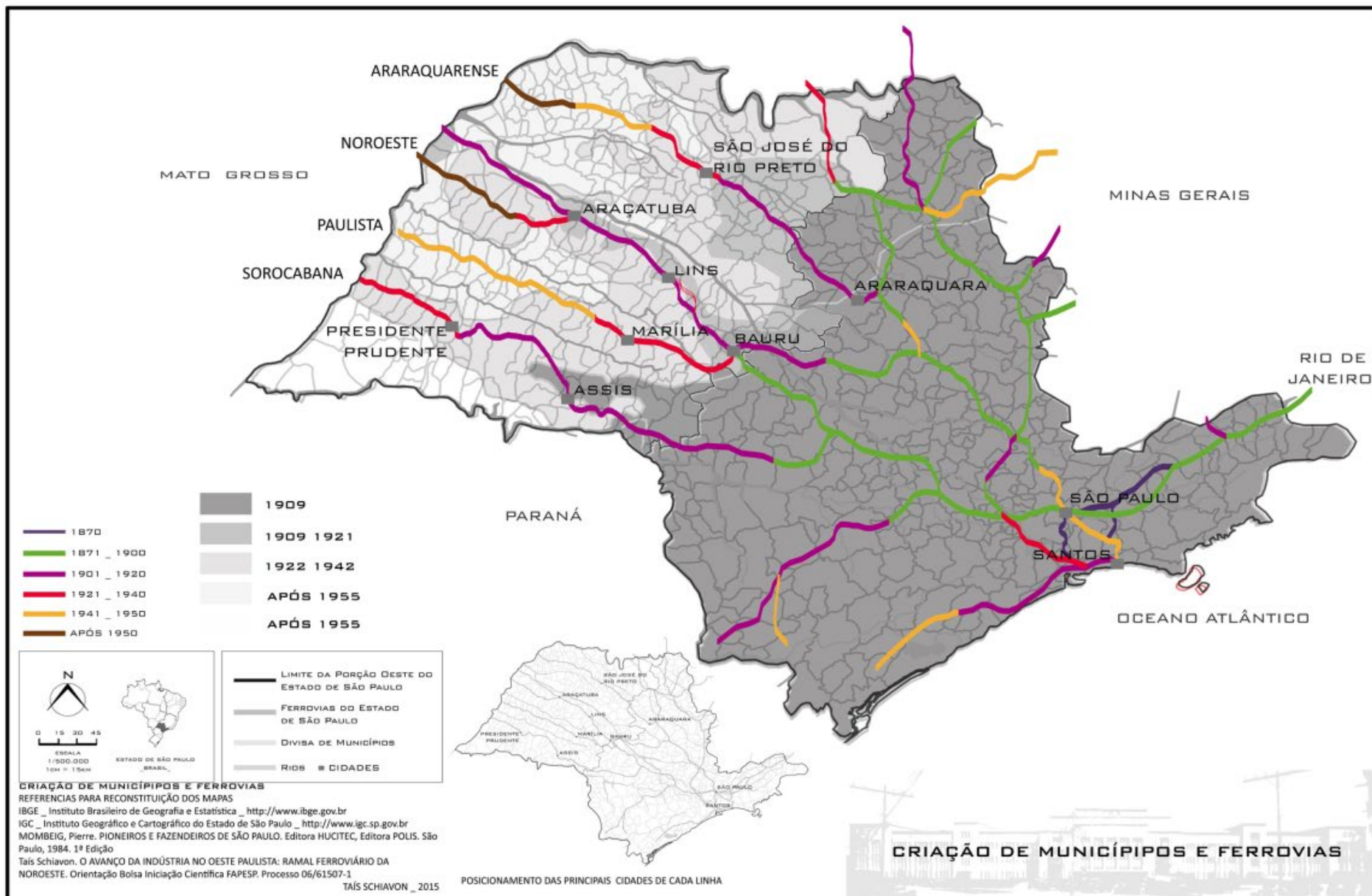
- — — — — LIMITES INTERESTADUAIS
- — — — — DIVISAS DE MUNICÍPIOS
- — — — — DIVISAS DE COMARCAS
- SEDE DE COMARCAS
- SEDE DE MUNICÍPIOS

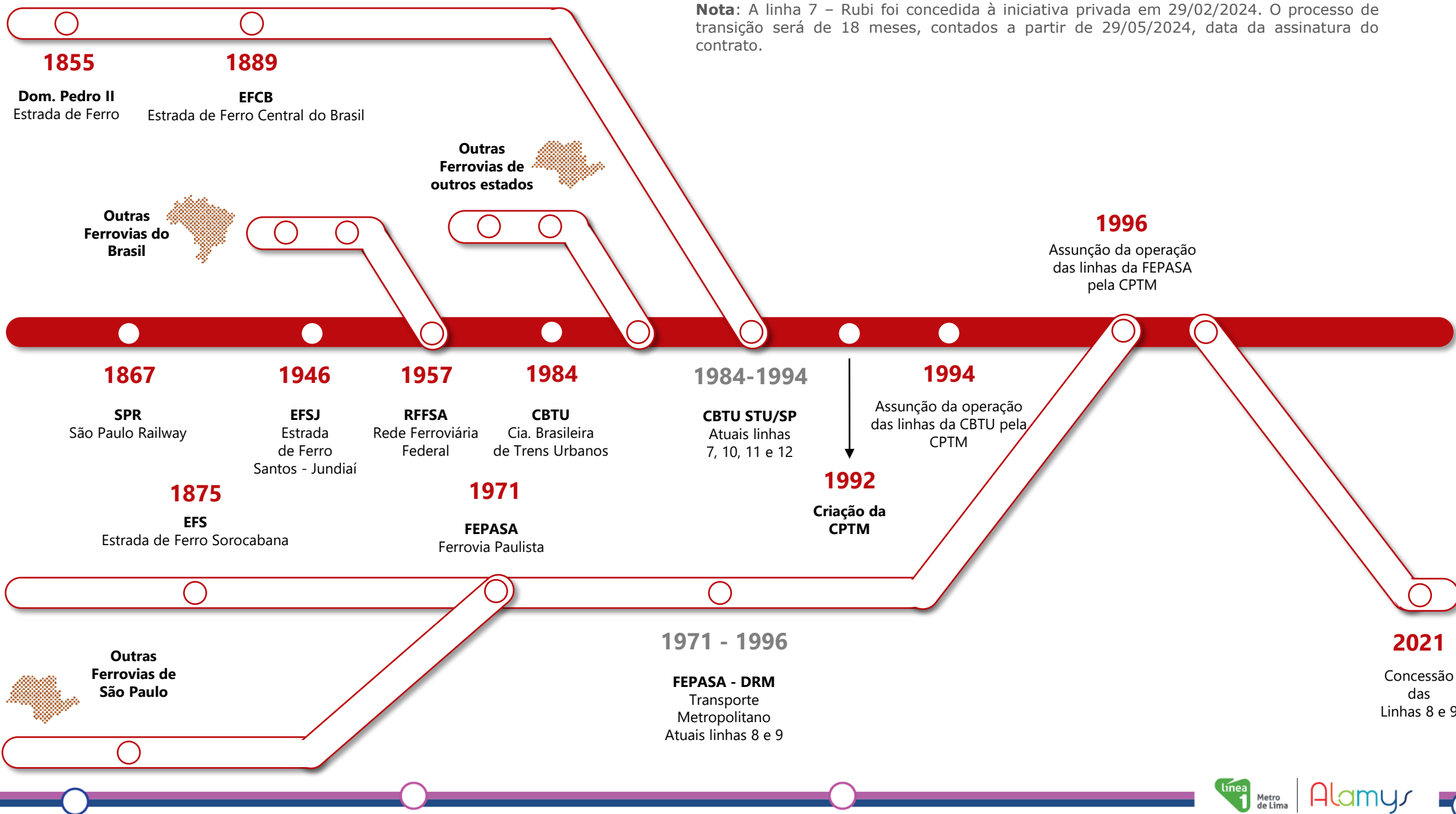
## Evolução do povoamento do Estado de São Paulo 1640 - 1900





## Criação de municípios e ferrovias







# LINHA 7-RUBI



Headway  
**6 minutos**

Extensão dos serviços operacionais  
**58km**

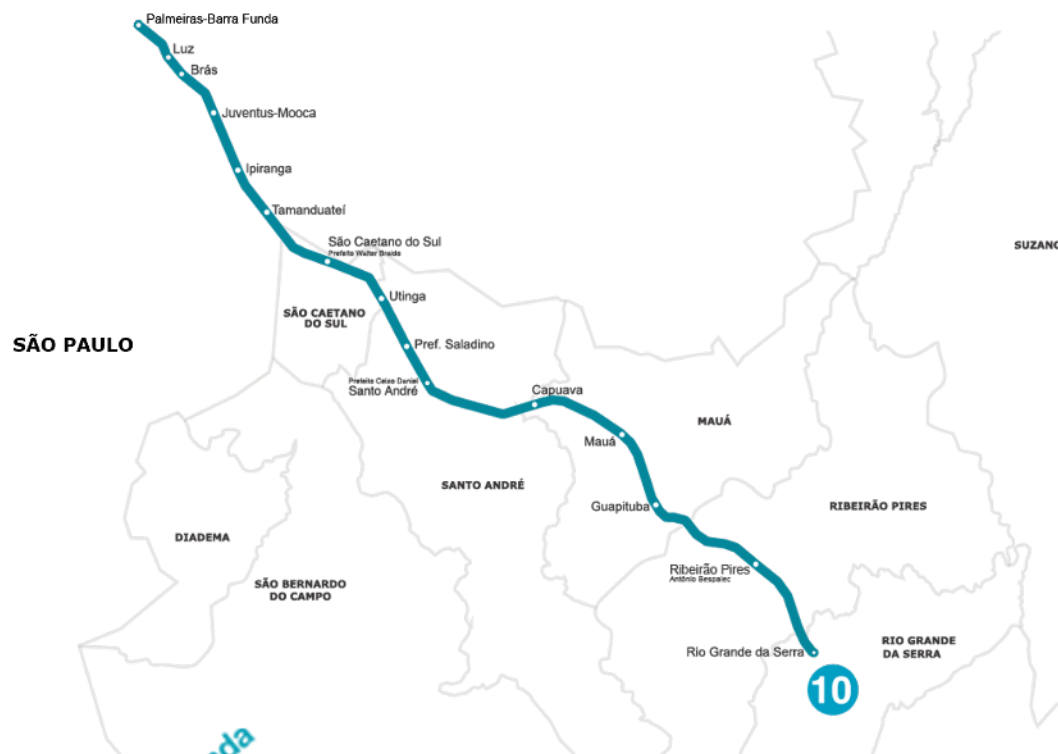
Tempo de percurso  
**71 minutos**



● Estações tombadas



# LINHA 10-TURQUESA



Headway  
**6 minutos**

Extensão dos serviços operacionais  
**40km**

Tempo de percurso  
**52 minutos**





# LINHA 11-CORAL



Headway  
**3:30 minutos**

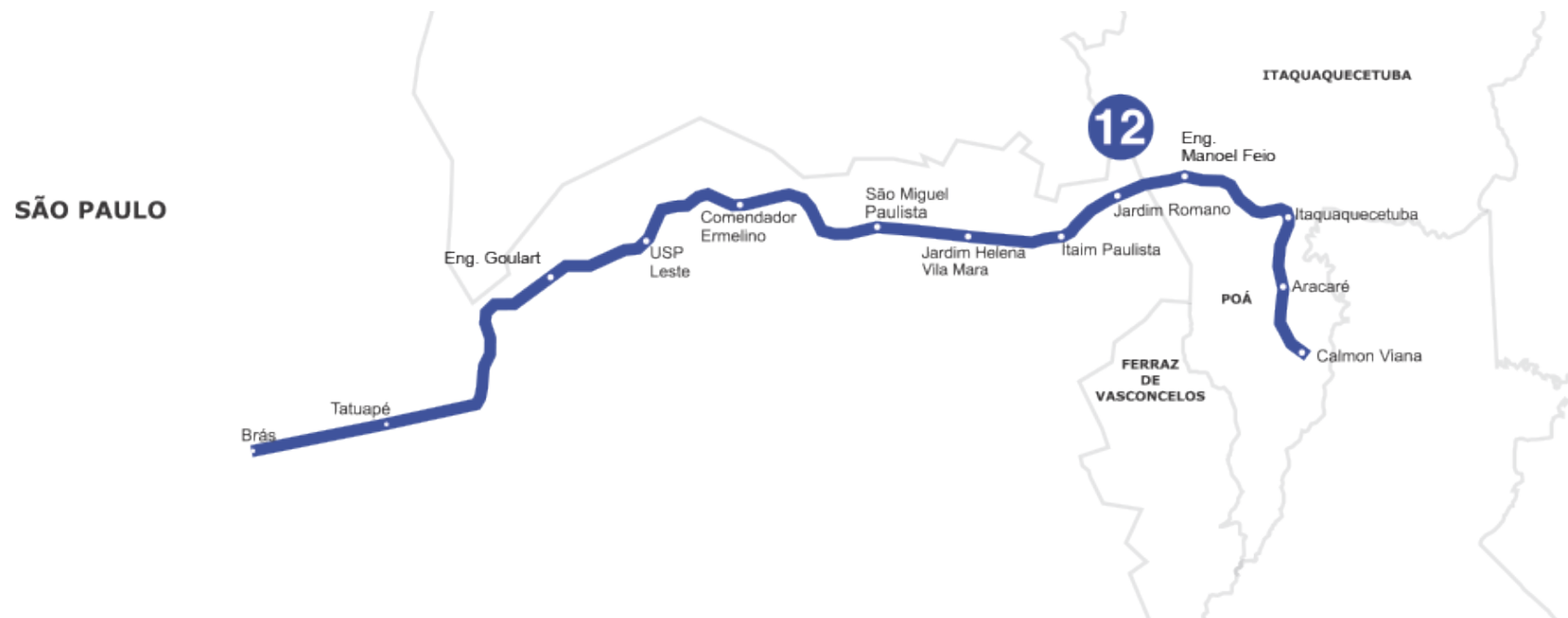
Extensão dos serviços operacionais  
**54km**

Tempo de percurso  
**67 minutos**



Estações  
tombadas

# LINHA 12-SAFIRA



Headway  
**4:30 minutos**

Extensão dos serviços  
operacionais

**39Km**

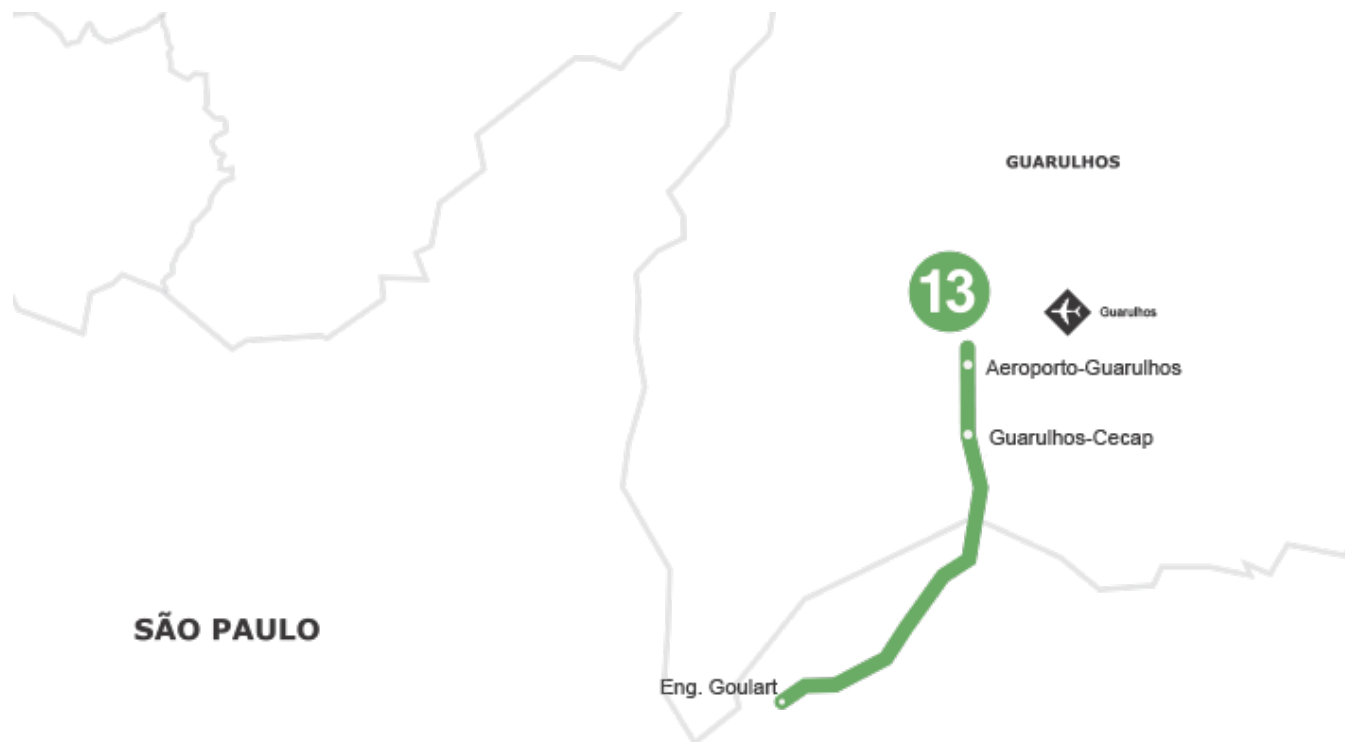
Tempo de percurso  
**53 minutos**



 Estações  
tombadas



# LINHA 13-JADE



Headway

**10 minutos**

Extensão dos serviços operacionais

**9Km**

Tempo de percurso

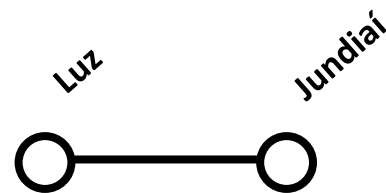
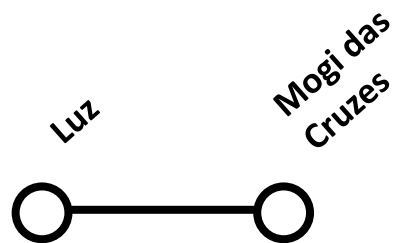
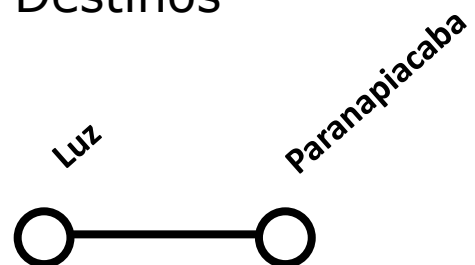
**10 minutos**



# EXPRESSO TURÍSTICO



## Destinos



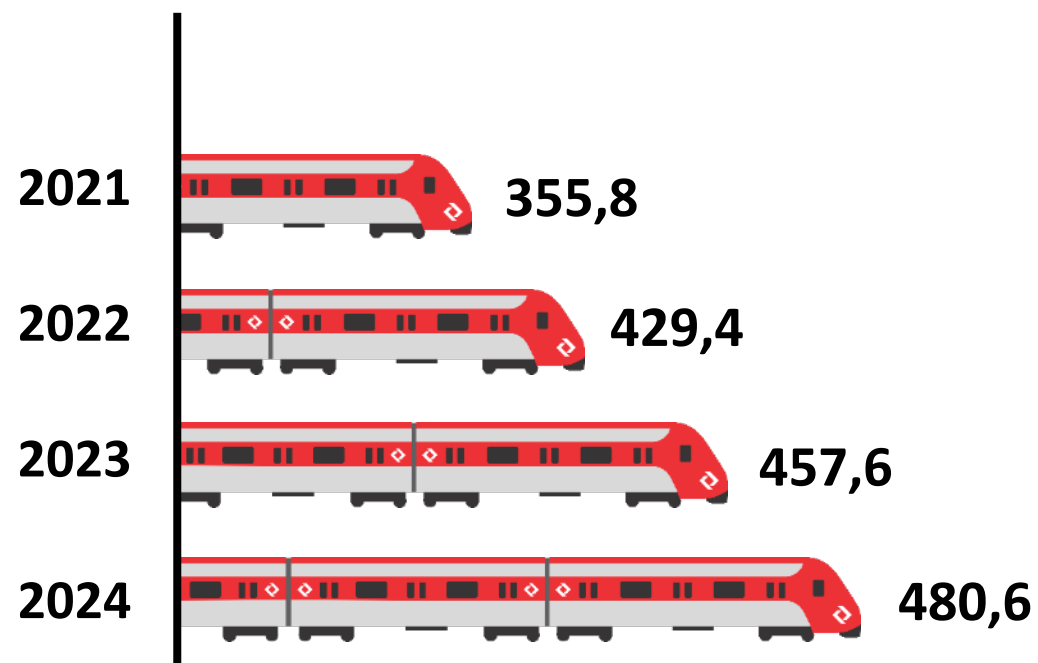
Vendas





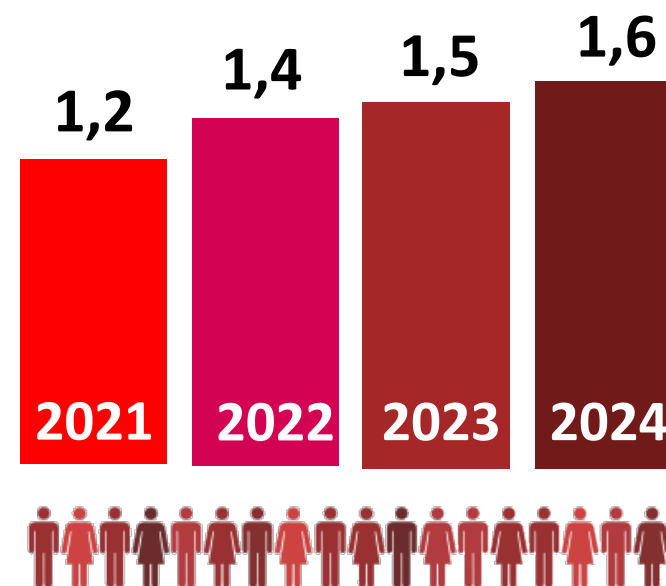
# PASSAGEIROS

Total de transportados por ano



Números em milhões de passageiros

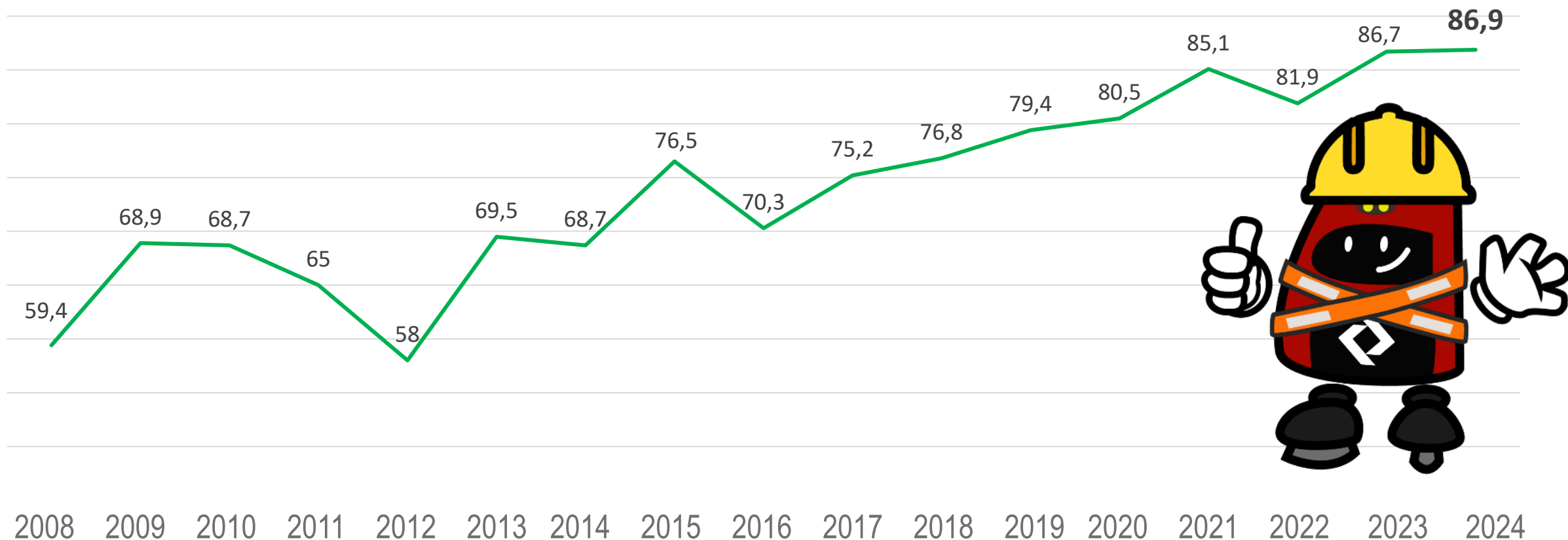
Média diária (MDU)  
Passageiros transportados - dias úteis



# 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](mailto: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.