

TRANSPORTE

## A implantação e o desenvolvimento dos trens de passageiros no Brasil

**Ayrton Camargo e Silva**

Arquiteto e urbanista, mestre em Planejamento Urbano, foi secretário-executivo da ANTP, diretor de Planejamento da Emdec de Campinas e atualmente é diretor presidente da Estrada de Ferro Campos do Jordão  
E-mail: [acamargoesilva@gmail.com](mailto:acamargoesilva@gmail.com)



Desde o início do século XIX o país debatia a oportunidade de implantar estradas de ferro como forma de conectar as regiões mais ou menos isoladas de seu vasto território, na tentativa de aumentar a eficiência dos fluxos locais e regionais da produção econômica, com prioridade para o atendimento de mercados externos.

Esse debate logo foi seguido das primeiras tentativas de obtenção de privilégios – como então se chamavam as concessões obtidas do poder público – para a implantação e operação dessas ligações por meio de ferrovias.

Assim, se a base legal para a operação das ferrovias no país surge a partir de 4/11/1840, com o primeiro decreto do gênero, outorgando à Imperial Companhia de Estrada de Ferro concessão por 80 anos para a implantação de uma ferrovia ligando o Rio de Janeiro a São Paulo, a primeira ferrovia a operar de fato no país seria a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis, conhecida como Estrada de Ferro Mauá, que, em 30/04/1854, fez correr, num pequeno trecho de 14,5 km, sua primeira composição ferroviária, significativamente um trem de passageiros.

Ainda que a região atendida por essa primeira ligação ferroviária conectando as pequenas estações de Guia de Pacobaíba, no fundo da baía da Guanabara, à estação de Raiz da Serra (de Petrópolis), não possuísse grande interesse econômico, ela foi um importante instrumento de divulgação à classe dirigente do país do potencial da nova tecnologia de transportes. Afinal, era em Petrópolis que o imperador, sua família e integrantes da corte residiam nos meses de verão e, até então, a viagem entre o Rio de Janeiro e o alto da Serra era demorada e cansativa. A estratégia deu certo e logo esse novo meio de trans-



[www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)

porte se expandiu, inspirando a formação de diversas empresas similares para operarem linhas de trem nas mais variadas localidades do país.

Como forma de estímulo a disseminação no Brasil do modo ferroviário de transporte, os governos central e provincial garantiam a isenção de impostos, o pagamento de juros adicionais sobre o capital da empresa e, em alguns casos, até sobre a extensão das linhas, características essas que vigorariam nos contratos estabelecidos com o governo durante todo o período imperial.

Em 1889, último ano do regime imperial brasileiro, estavam em operação 9.853 km de linhas, dos quais aproximadamente 5.800 haviam sido construídos desde 1881.

**Tabela 1**  
Extensão ferroviária no Império Brasileiro

Ano	Extensão (km)
1854	14,5
1864	473,3
1874	1.238,8
1884	6.302,05
1889	9.583,0

Fonte: Brito, Nascimento.

A progressiva expansão das linhas ferroviárias daria origem, já no final do Império, à possibilidade de estabelecer conexões físicas entre diversas ferrovias controladas por empresas diferentes, mas que começavam a oferecer continuidade operacional na articulação entre vários centros regionais, por meio de acordos de tráfego mútuo. Assim, na última década do século XIX, era já possível viajar sobre trilhos de Belo Horizonte a São Paulo, e diversos estados já possuíam ligações ferroviárias conectando suas capitais a diversas regiões de seu interior.

O processo de expansão das ferrovias baseou-se no atendimento aos fluxos de carga no sentido interior-litoral, funcionando quase como estradas vicinais comprometidas com o atendimento de fluxos locais e regionais, sempre associadas ao atendimento simultâneo aos fluxos do transporte de passageiros, a face mais visível e interativa das empresas ferroviárias com as populações urbana e rural do país.

Desde o início de sua operação, os trens de passageiros começaram a marcar sua presença nas cidades atendidas pelas ferrovias, impondo novos ritmos às suas comunidades. Para adequarem-se a esse serviço, as operadoras passaram a edificar instalações voltadas ao

acesso dos passageiros às suas linhas e às estações ferroviárias, muitas vezes, o único grande equipamento público da cidade ou da aglomeração. Verdadeiras portas de entrada e de saída, era através da estação que ocorria o contato das povoações com o que se passava no mundo exterior.

Dentre as novas características que os trens de passageiros trouxeram às comunidades, vale destacar a ideia do tempo como medida e referência dos fluxos. Para a segurança do tráfego, era indispensável a observância aos horários de passagem dos trens, e esse novo parâmetro passa a reger a vida das comunidades. Não é à toa que o relógio da estação era talvez o elemento de maior visibilidade em sua fachada. Se o tempo é a referência absoluta, os serviços, no entanto, passam a ser categorizados, e os passageiros neles enquadrados segundo sua condição social, escolhendo entre as três classes de serviços oferecidos com padrões distintos, aos quais correspondiam tarifas específicas.

Com a consolidação dos trens de passageiros, surgem as primeiras melhorias operacionais, como, por exemplo, os carros dotados de sanitários (inicialmente existentes apenas no carro de uso privativo do imperador), serviço posteriormente disseminado na maioria das ferrovias, e a introdução dos chamados “carros americanos”, em que o acesso aos bancos se dava por meio da circulação dos passageiros por um corredor central interno ao veículo.

Na medida em que a malha ferroviária se expandia, ficava facilitada a continuidade operacional entre diversos centros do país, sobretudo entre as capitais. Isso deu origem à operação de trens de passageiros de grande extensão, que passaram a se diferenciar dos trens mais curtos em tráfego pelo interior do país, oferecendo serviços com maior grau de conforto e diversidade operacional, distribuídos em diversos horários ao longo do dia.

À expansão das linhas correspondia a ampliação dos serviços operacionais, o que significava também rotas com maior duração. Essas novas características operacionais demandaram a introdução de serviços aos passageiros até então inéditos, como trens noturnos dotados de seis cabines e composições com carros restaurante e carros Pullman (dotados de apenas uma poltrona, de grande conforto, em cada lado do corredor), inovações essas introduzidas no Brasil em 1892, por meio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Vale destacar as grandes linhas que foram se consolidando, formadas pelas ligações entre Rio de Janeiro-São Paulo; Rio de Janeiro-Belo Horizonte; Rio de Janeiro-Montes Claros; Rio de Janeiro-Vitória, Belo Horizonte-Vitória; Santos-Jundiá; Campinas-Araguari; São Paulo-Colômbia; São Paulo-Tupã; São Paulo-Presidente Epitácio; São Paulo-Curitiba; Recife-

João Pessoa; São Luis-Teresina; Salvador-Aracajú; Recife-Campina Grande; Recife-Maceió; Fortaleza-Crato; Santos-Juquiá; Bauru-Corumbá; Itararé-Ponta Grossa-Marcelino Ramos; Marcelino Ramos-Santa Maria-Porto Alegre; Santa Maria-Uruguaiana, entre outras de menor expressão.

Mesmo sendo um grande avanço, por conectarem cidade muitas vezes por meio de um serviço direto, os trens de passageiros demoravam muito para alcançar seu destino final. Como exemplo, no final da década de 1930 o serviço entre Rio de Janeiro-São Paulo levava 11h43 no trem diurno, o serviço entre Rio de Janeiro-Belo Horizonte levava 15h52, Belo Horizonte-Vitória, 26h42, com pernoite em Governador Valadares, o serviço entre Campinas e Araguari levava 21h30 no trem noturno, entre outros.

Mesmo havendo serviços operacionais contínuos, as linhas mais longas muitas vezes demandavam baldeações para trens com bitolas diferentes, e até mesmo serviços de navegação, exigindo não raro pernoites em hotéis devido à continuidade da viagem ser realizada só na manhã seguinte etc.

Mesmo com essas dificuldades ou restrições, o país ia se conectando por meio dos serviços ferroviários de passageiros. A tabela a seguir apresenta os tempos médios de percurso previstos de diversos serviços ferroviários de passageiros do país.

**Tabela 2**  
**Trens de passageiro: tempos médios de percurso**

Trecho	Tempo médio de viagem
Rio de Janeiro-São Paulo	11h43 (diurno)
Rio de Janeiro-Belo Horizonte	15h52 (diurno)
Rio de Janeiro-Montes Claros	35h
Belo Horizonte-Vitória	26h42 (com pernoite em Gov. Valadares)
Santos-Jundiá	4h43 (com baldeação em São Paulo)
Campinas-Araguari	21h30 (trem direto noturno)
São Paulo-Colômbia	13h00 (trem noturno direto)
São Paulo-Tupã	14h20
São Paulo-Presidente Epitácio	25h17
São Paulo-Curitiba	25h16
Recife-João Pessoa	7h00
São Luis-Teresina	16h21
Salvador-Aracajú	15h44
Recife-Campina Grande	6h00
Recife-Maceió	11h50
Fortaleza-Crato	29h25 (pernoite em Iguatu)
Santos-Juquiá	6h30
Porto Alegre-Uruguaiana	25h25 (baldeação S. Maria)

Fonte: Guia Levi, março de 1944.



www.antp.org.br

A forte presença que os trens de passageiros impuseram às localidades por eles atendidas era ressaltada pela denominação que recebiam de suas operadoras, como Cruzeiro do Sul e Santa Cruz (ambos no trecho Rio de Janeiro-São Paulo), Vera Cruz (no trecho Rio de Janeiro-Belo Horizonte), Trem Farroupilha (serviço noturno entre Porto Alegre e Santa Maria), Ouro Verde (linha tronco da Sorocabana), Ouro Branco (no trecho Santos-Peruíbe da E. F. Sorocabana), Minuano e Pampeiro (Porto Alegre-Uruguaiana e Porto Alegre-São Borja), Asa Branca (Recife a Fortaleza), Marta Rocha (Salvador-Juazeiro), Trem da Grota (Senhor do Bonfim-laçú), além de diversas outras denominações mais populares, consagradas informalmente ao longo de anos pelos seus próprios usuários. Esses nomes que os trens recebiam, além de personalizá-los perante serviços de menor importância e de associá-los à região por eles servida, contribuíam para criar vínculos entre eles e seus usuários, influenciando até a cultura popular, que não raro os citavam em músicas, crônicas etc.

Por outro lado, o desenvolvimento da indústria internacional de material rodante disponibilizou um mercado competitivo, ávido em apresentar novas soluções técnicas para os trens de passageiros no Brasil. Assim, pouco a pouco nas grandes linhas, tinha início a substituição dos carros de madeira por novas composições de aço-carbono, e já na década de 1950, por carros de aço inoxidável. Seguindo essa renovação, vale citar a aquisição, em 1928, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, das primeiras composições de aço carbono para trens de passageiros a trafegarem no país. Elas entraram em operação na sua linha tronco, inicialmente entre Campinas a Rincão, sendo prolongada até Colômbia após 1930. A partir de 1933, essa operadora passou a fabricar os seus próprios carros de aço carbono, atividade à qual se dedicou até 1959, tendo produzido nesse período 52 unidades para diversos serviços.

As inovações no serviço de passageiros prosseguiram. Em 1929, entrava em operação na Estrada de Ferro Central do Brasil o serviço de automotriz, no trecho entre Mogi das Cruzes e Cruzeiro. No ano seguinte, estrearam entre as estações Barra do Pirai a Três Rios e entre esta e estação D. Pedro II. Era a tentativa a Central de oferecer um serviço de passageiros mais ágil, compatibilizando um material rodante de menor capacidade operando em trechos mais curtos e de menor demanda.

Esse serviço, introduzido no ramal São Paulo, era uma expansão da experiência pioneira na operação desse tipo de veículo, introduzida pela ferrovia em 1925 a partir da operação de dois carros automotrizes de madeira, movidos a gasolina, com capacidade para 36 passageiros cada, que entraram em tráfego na linha Auxiliar, no Rio de Janeiro, na linha de bitola métrica.

Essa experiência seria expandida na década de 1930 com a introdução de automotrizes de origem italiana denominadas littorina, na



operação nos trechos entre São Paulo e Rio de Janeiro e Belo Horizonte e Rio de Janeiro. As littorinas, denominação que acabou por tornar-se sinônima de automotriz, iniciaram a operação nessas ligações em 1939, reduzindo para 8h20 minutos o tempo de viagem entre Rio e São Paulo e para 10h40 entre Rio e Belo Horizonte.

Nessa mesma década, seria introduzida no Brasil pela São Paulo Railway a operação de trens unidade diesel-elétricos, com a aquisição de uma composição abrangendo um carro motor e três carros de passageiros, com capacidade para 124 lugares. Essa composição, denominada Cometa, iniciou sua operação em 1934 e reduziu para 1h40 minutos a viagem no trecho entre a Estação da Luz e Santos. Mais três composições similares foram adquiridas, entrando em tráfego em 1940.

Na década de 1940, o início da industrialização do país trouxe a necessidade das ferrovias atuarem como elemento integrador dos mercados internos com os centros de produção. Isso evidenciou a necessidade das malhas regionais se reformularem, concluindo a conexão dos grandes centros e investindo na melhoria do traçado.

A existência de diversos trechos da malha nacional interligados em suas principais linhas propiciou a operação de um serviço internacional de passageiros, o Trem Internacional São Paulo-Uruguai, o qual, deixando a estação Julio Prestes, alcançava, pelas linhas da E. F. Sorocabana, Rede Viação Paraná Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul, as cidades de Santana do Livramento e Rivera, concluindo seu trajeto em Montevidéu após cinco dias de viagem. Esse trem operou entre 1943 e 1954.

Durante a Segunda Guerra Mundial, as ferrovias brasileiras trabalharam em regime de sobrecarga, período esse que coincide com o término de algumas concessões que ainda se encontravam com grupos estrangeiros. Entre eles destaca-se a extensa malha nordestina em mãos da The Great Western Brasil, com 1.656 km, e a São Paulo Railway, com 139 km de extensão, que operava a ligação entre o porto de Santos e a capital paulista, o maior mercado consumidor do país. A impossibilidade e o desinteresse dos investimentos na recuperação das malhas sob responsabilidade de grupos estrangeiros levou o governo a assumir a sua recuperação.

No início de 1950, um novo marco se estabelece para as ferrovias brasileiras nos serviços de trens de passageiros: a Estrada de Ferro do Brasil - EFCB moderniza esse serviço entre o Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, e adquire, nos Estados Unidos, da The Budd Company, 63 carros de aço inoxidável para operação em seus trens diurnos e noturnos entre essas cidades. Denominados de Santa Cruz e Vera Cruz, as composições traziam diversas inovações. Eram as primeiras construídas em aço inoxidável a operarem no país e as primeiras tam-

bém a adotarem ar condicionado em todos os carros. Sua operação reduziu respectivamente para oito e doze horas o trajeto entre essas cidades. A introdução dos trens de aço inoxidável nos serviços de trens de passageiros da Central foi seguida da aquisição, a partir de 1958, de dez automotrizes para operação no trecho Rio de Janeiro-São Paulo.

Em 1951, a Estrada de Ferro Sorocabana daria início a um importante programa de renovação de sua frota, adquirindo do mesmo fabricante americano 51 carros de aço inoxidável. Nesse mesmo ano, a Cia. Paulista de E. de Ferro, que então desenvolvia um importante programa de retificação de suas linhas, visando a adoção de velocidades médias superiores a 100 km/h, faria a sua última aquisição de composições de passageiros visando a operação de trens de elevado padrão de operação em suas linhas principais como forma de reação à concorrência rodoviária. Foram



Carros Pullmann desembarcando em Santos, para fortalecer os trens expressos da passageiros da CPEF.



adquiridos da Pullman Standart, nos Estados Unidos, um total de 48 carros, entre viaturas de primeira e segunda classe, pullman, restaurantes e nove bagagem/correio, todos de aço carbono. Passaram a operar a partir de 1952, denominados de R (rápido) em seis composições diárias entre São Paulo e Bauru e Adamantina. Entre São Paulo e Campinas, o R levava uma hora e trinta minutos, e entre São Paulo e Rio Claro, três horas.

Entretanto, grandes mudanças estavam sendo definidas para as ferrovias brasileiras. Também em 1951, o governo brasileiro contratava, junto ao Banco Mundial, um extenso estudo sobre a malha ferroviária brasileira, do qual saíram diversas diretrizes que nortearam a ação administrativa governamental para o setor. Entre elas, a unificação da gestão empresarial de diversas ferrovias controladas pela União em uma só empresa, da qual resultaria a criação da Rede Ferroviária S.A. - RFFSA em 1957 e a supressão dos chamados "ramais antieconômicos", que conectavam diversas localidades aos centros regionais.

Em 1959, o sistema ferroviário nacional possuía 38 ferrovias, 38.160 km de extensão em tráfego, com mais de 3.700 estações e paradas, uma frota de mais de 4.300 carros de passageiros de longo percurso, tendo transportado nesse ano cerca de 100 milhões de passageiros, excluídos os passageiros transportados pelos trens de subúrbio.



Os carros Pullmann da Paulista ofereceram um serviço até hoje inigualável entre os modos de transporte público de longa distância.

O programa de reaparelhamento das ferrovias de São Paulo iniciado no final da década de 1950 pelo governo estadual incluiu a aquisição

de 23 carros de passageiros de aço inoxidável para a Estrada de Ferro Araraquara e mais 103 para a Estrada de Ferro Sorocabana, aquisições ambas ocorridas em 1962, e já fabricadas no Brasil pela Maferasa, sob licença da empresa Budd. Nesse mesmo ano, foram importadas 23 automotrices de aço inoxidável de fabricação dessa mesma empresa norte americana, algumas delas ainda em operação no trecho Curitiba-Paranaguá, no Paraná. E todo esse material com climatização interna por ar condicionado.

Seriam esses os últimos grandes investimentos em renovação do material rodante para os serviços de trens de passageiros no Brasil.

**Tabela 3**  
**Transporte remunerado de passageiros interurbanos, 1950**

Ferrovias	Milhares
EF Madeira Mamore	10
EF Bragança	294
EF São Luís-Teresina	109
EF Central do Piauí	88
RV Cearense	972
EF Mossoró	38
EF Sampaio Correia	259
RF do Nordeste	3.453
VF Federal Leste Brasileiro	1.635
EF Nazaré	357
EF de Ilhéus	329
EF Bahia e Minas	299
EF Vitória a Minas	1.170
EF Itapemirim	71
EF Leopoldina	4.759
EF Central do Brasil	13.825
Rede Mineira de Viação	2.566
EF Morro Velho	239
EF Goiás	303
Cia. Mogiana de E. de Ferro	3.285
EF Santos Jundiá	7.699
EF Bragantina	574
Cia. Paulista de E. de Ferro	11.777
EF Sorocabana	6.934
EF Noroeste do Brasil	2.013
EF Morro Agudo	97
EF São Paulo e Minas	231

*Continua*



www.antp.org.br

**Tabela 3 (continuação)**

Ferrovias	Milhares
EF Barra Bonita	52
EF Itatibense	63
EF Araraquara	1.659
Ramal Férreo Campineiro	124
EF Campos de Jordão	130
EF Monte Alto	58
EF Jaboticabal	60
EF Perus Pirapora	41
RV Parana Santa Catarina	2.756
EF Dona Teresa Cristina	412
EF Santa Catarina	236
EF Mate Laranjeira	0
VF do Rio Grande do Sul	2.876
EF Jacuí	28
EF Palmares a Osório	30
Total	71.911

(\*) Exclui passageiros de subúrbio

Fonte: Anuário das Estradas de Ferro, 1951.

A partir da década de 1960, o sistema de trens de passageiros entraria em franco declínio, sobretudo a partir de 1961, com o início da implantação pelo governo federal do programa de erradicação de ramais antieconômicos, suprimindo não só diversos serviços de trens de passageiros, mas também eliminando a operação de diversas linhas em regiões já atendidas por rodovias.

Assim, através do decreto 58.993 de 1966, é indicada a erradicação de 6.275 km de linhas consideradas deficitárias, sendo definido também que o atendimento a diversas localidades, que só contavam com acesso através dos trens de passageiros, passariam a contar com rodovias. Em um primeiro momento, essas vias não possuiriam asfaltamento e muitas delas nada mais eram do que adaptações dos antigos leitos ferroviários. Para isso, essas obras contariam com 11% dos recursos anuais do Fundo Rodoviário Nacional.

Começava a ser definido um novo papel para as ferrovias brasileiras que priorizava a circulação de cargas em detrimento do transporte ferroviário de longo percurso, com ênfase em atendimento a cargas com volumes superiores a 500 mil toneladas anuais, em distâncias não inferiores a 300 km. Ao transporte de passageiros restaria apenas o atendimento a zonas muito adensadas, em eixos urbanos e metropolitanos, em viagens de curta extensão e grandes volumes de demanda.

**Tabela 4**  
**Passageiros transportados pelas ferrovias no Brasil**

Ano	Passageiros transportados (x 1000)
1945	70.769
1946	76.234
1947	76.104
1948	73.134
1949	70.054
1950	71.911
1951	78.852
1952	75.677
1953	76.166
1954	82.112
1955	92.000
1960	102.041
1970	54.521
1972	51.130
1974	37.678
1976	39.909

Nesse novo contexto, continuaria a eliminação dos trens de longa distância. Em 1976, seria desativado o trem Vera Cruz, para retornar à operação em 1980 e finalmente ser paralisado em 1990.

O último investimento público federal em uma ligação ferroviária de passageiros de longa distância ocorreu em 1974, com a entrada em operação dos trens unidades de origem húngara (Ganz Mavag) nos trechos Rio-São Paulo, onde operou até 1978, e entre Porto Alegre e Uruguaiana, onde operou até 1987. As composições que operavam na ligação Rio de Janeiro-São Paulo foram transferidas em 1978 para operar no trecho São Paulo-Rio Claro, posteriormente reduzida ao trecho São Paulo-Campinas e finalmente paralisadas em 1983.

O estado de São Paulo foi a única unidade da federação que manteve sua malha ferroviária fora do sistema operado pela Rede Ferroviária Federal, embora também tenha desenvolvido um programa paulatino de desativação de seus trens de passageiros, acelerado após o ano de 1978, quando diversos horários foram suprimidos e serviços extintos, como a operação dos carros pullman.

A erradicação dos últimos serviços de passageiros que ainda operavam na malha de Rede Ferroviária Federal completou-se com a priva-

tização da operação de seus serviços de transporte de carga, a partir de 1996. O trem Santa Cruz foi desativado em 1991, para ressurgir pouco depois como Trem de Prata, com operação privada iniciada em dezembro de 1994, resistindo como tal até novembro de 1998.

Os últimos serviços remanescentes de passageiros que ainda restavam em operação cessaram o tráfego a partir da privatização das malhas regionais da RFFSA para a concessão da operação dos serviços de carga, simultaneamente ao arrendamento de alguns ativos operacionais necessários a esse serviço. Prevendo-se uma hipotética operação de trens de passageiros, os operadores privados ficavam obrigados a disponibilizarem dois pares de horários em cada linha para esse serviço.

A última malha ferroviária privatizada foi a da Fepasa, em 1999, quando se reduziu drasticamente a operação dos trens de passageiros nos antigos subssistemas da Sorocabana, Mogiana, Paulista e Araraquarense. Por força contratual, o novo operador privado viu-se obrigado a manter a operação quase que simbólica de alguns trens, erradicando-se esse serviço por completo em abril de 2001, encerrando um serviço público iniciado no estado 132 anos antes.

Atualmente, restam em operação no país apenas duas linhas de trens de passageiros de longo percurso. Uma delas é operada pela E. F. Vitória-Minas e conecta as cidades de Belo Horizonte (MG) a Vitória (ES), com dois trens diários com 42 carros de passageiros, num percurso de 594 km, transportando anualmente cerca de 1,1 milhão de passageiros. Essa ferrovia estreou em agosto de 2014 novas composições de passageiros adquiridas da Romênia, inaugurando um novo padrão de serviços para trens de passageiros de longa distância no país. A empresa também opera a ligação ferroviária entre São Luiz (MA) e Paraopebas (PA), que transporta anualmente aproximadamente 300 mil passageiros em seus 892 km em tráfego, com partidas de São Luiz às segundas, quintas e sábados. Ambas as operadoras ferroviárias pertencem à Companhia Vale do Rio Doce.

Em outras regiões do país, subsistem ainda em operação pouco menos de duas dezenas de pequenos trechos ferroviários de passageiros, mas com serviços apenas de interesse turístico. Destaca-se aí a operação regular das ligações Curitiba-Paranaguá, São João d'El Rey-Tiradentes, Pindamonhangaba-Campos do Jordão, Bento Gonçalves-Carlos Barbosa, Campinas-Jaguariúna e, sobretudo, os três roteiros operados pelo Expresso Turístico da CPTM, entre a estação da Luz e Jundiaí, Mogi das Cruzes e Paranapiacaba, um grande sucesso de público que há três anos vem cativando usuários de todos os cantos do Brasil e do exterior. Essas linhas totalizam pouco mais de 800 km de linhas em operação, além de outros trens turísticos de operação esporádica.



www.antp.org.br