

PROJETO CONCEITUAL DE DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL

**Corredor Ponte Nova-Caratinga: Cicloturismo, Bioeconomia e Economia
Criativa sobre a Antiga Faixa Ferroviária da Leopoldina**

*Documento técnico-institucional para apresentação aos municípios de Ponte Nova, Rio Casca, São
Pedro dos Ferros, Raul Soares, Bom Jesus do Galho e Caratinga*

Minas Gerais, 2026

1. Apresentação do documento

O presente documento tem por finalidade apresentar uma proposta de desenvolvimento territorial estruturada sobre o antigo leito ferroviário da Estrada de Ferro Leopoldina, no trecho compreendido entre os municípios de Ponte Nova e Caratinga, em Minas Gerais. Destina-se às administrações municipais envolvidas e busca subsidiar a formação de uma agenda comum de desenvolvimento regional, bem como fundamentar tecnicamente o pleito de cessão ou permissão de uso da faixa de domínio ferroviária perante os órgãos federais competentes: a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), conforme a classificação patrimonial que vier a ser confirmada para o trecho.

A proposta parte de uma constatação simples, porém estratégica: o trecho ferroviário erradicado desde a década de 1990 configura um ativo territorial ocioso, de expressiva extensão linear, que atravessa seis municípios e conecta núcleos urbanos, distritos e áreas rurais historicamente integrados pela dinâmica ferroviária. Em vez de permanecer como passivo patrimonial disperso e sujeito à degradação, esse corredor pode ser ressignificado como infraestrutura de base para um conjunto articulado de iniciativas de desenvolvimento econômico, social, cultural e ambiental.

O documento está organizado em seis seções principais, além desta apresentação: (i) a concepção conceitual do projeto; (ii) a caracterização do traçado ferroviário, com identificação dos municípios, distritos e equipamentos ao longo do trajeto; (iii) o detalhamento técnico dos programas e projetos estruturantes; (iv) o arcabouço de governança institucional proposto; (v) a estratégia de implantação; e (vi) o cronograma de viabilização. Cada seção foi elaborada com o rigor técnico necessário para servir de base tanto à pactuação política entre os municípios quanto à instrução dos processos administrativos junto aos órgãos federais gestores do patrimônio ferroviário.

Cumprir registrar que este é um documento de natureza propositiva e preliminar, concebido para orientar a etapa de articulação institucional entre os municípios. Dados quantitativos relativos a distâncias exatas, situação fundiária detalhada e viabilidade técnico-econômica de cada intervenção deverão ser objeto de estudos complementares (levantamento topográfico, diagnóstico fundiário, estudos de viabilidade e planos de negócio específicos) nas etapas subsequentes do processo.

2. Concepção conceitual do projeto

O projeto parte da premissa de que infraestruturas lineares desativadas, sejam ferrovias, canais ou linhas de transmissão, constituem, em experiências nacionais e internacionais consolidadas, um dos mais eficazes vetores de reestruturação territorial de baixo custo relativo e alto potencial multiplicador. O modelo conceitual aqui adotado dialoga com a experiência internacional dos rail trails (conversão de leitos ferroviários desativados em rotas cicloviárias e de caminhada) e, no plano nacional, com iniciativas de reaproveitamento de faixas de domínio para fins de mobilidade ativa, turismo e recuperação ambiental.

Nomeado provisoriamente como “Corredor Ponte Nova-Caratinga” ou, em variante de marca, “Rota da Leopoldina”, o projeto assume como eixo estruturante físico a antiga plataforma ferroviária, convertida em rota multimodal de uso não motorizado (ciclismo, caminhada e, em segmentos específicos, cavalgada), articulando ao seu redor um conjunto de programas setoriais complementares. A concepção central é a de que a rota não é um fim em si mesma, mas o fio condutor de uma política territorial mais ampla, apoiada em dois pilares conceituais:

- Bioeconomia, o aproveitamento sustentável da biodiversidade e dos recursos naturais regionais (recuperação florestal da faixa marginal, produção de óleos essenciais, agroflorestas, produtos florestais não madeireiros) como base econômica de baixo impacto ambiental e alto valor agregado;
- Economia criativa, a valorização da cultura material e imaterial do território (memória ferroviária, gastronomia, artesanato, produção artística e cultural) como vetor de geração de renda, identidade territorial e diferenciação competitiva do destino turístico.

Sobre essa base conceitual, o projeto se estrutura em doze programas e frentes de atuação, descritos em profundidade na Seção 4, que abrangem desde a infraestrutura física da rota e as agendas esportivas de cicloturismo e corrida de montanha até arranjos produtivos locais específicos, passando por cultura, formação profissional, monitoramento técnico do território e uma estratégia transversal de certificação de origem. A lógica de concepção é modular: cada programa pode avançar em ritmo próprio, de acordo com a maturidade institucional e a disponibilidade de recursos de cada município, mas todos compartilham o mesmo eixo territorial e a mesma governança.

Do ponto de vista das políticas públicas, o projeto situa-se na interseção de três agendas federais e estaduais já consolidadas: o desenvolvimento do turismo de base comunitária; o fomento à bioeconomia e à economia criativa; e a destinação social do patrimônio ferroviário da extinta RFFSA. Essa convergência amplia as possibilidades de captação de recursos e de adesão a programas e editais existentes nas três esferas de governo.

3. O traçado ferroviário: municípios, distritos e equipamentos

O trecho de interesse corresponde ao ramal da Estrada de Ferro Leopoldina inaugurado entre 1879 e 1931, entregue por etapas sucessivas até atingir Caratinga, seu ponto terminal. O tráfego de passageiros foi suprimido por volta de 1980, e a erradicação física da via (remoção de trilhos e dormentes) ocorreu em 1994, muito embora o trecho conste, até hoje, nos registros do setor ferroviário, sob a classificação de “tráfego suspenso”, e não de ramal formalmente desativado por ato administrativo específico.

A tabela a seguir relaciona, em ordem geográfica de Ponte Nova a Caratinga, os municípios atravessados pelo antigo leito, os distritos e localidades históricas registradas nos levantamentos ferroviários, e a existência de estações ou equipamentos remanescentes. Foram incluídos exclusivamente os municípios e distritos situados no curso da linha, conforme o objeto de interesse deste documento.

Município	Distrito/localidade histórica	Situação administrativa	Estação/equipamento ferroviário
Ponte Nova	Ponte Nova (sede)	Sede municipal	Estação de Ponte Nova, entroncamento histórico com o Ramal de Dom Silvério e com a Linha do Centro da E.F. Central do Brasil
Ponte Nova/Rio Casca*	Palmeiras, Ana Florência, Bandeiras, Parada Paulista, Bituruna	Localidades/povoados históricos ao longo do leito ferroviário, situação distrital atual a confirmar junto ao IBGE e às Prefeituras	Pontos de parada (paradouros) registrados no histórico operacional da E.F. Leopoldina; sem confirmação de prédio remanescente
Rio Casca	Rio Casca (sede)	Sede municipal, emancipada de Ponte Nova em 1911/1912	Estação de Rio Casca, inaugurada em 1913, principal acesso ferroviário ao município até a década de 1950
Rio Casca/São Pedro dos Ferros*	Lindóia, Óculo Pequeno	Localidades históricas, situação distrital atual a confirmar	Paradouros/estações intermediárias registrados no traçado histórico
São Pedro dos Ferros	São Pedro dos Ferros (sede)	Sede municipal, emancipada de Rio Casca em 1943	Estação de São Pedro dos Ferros
Raul Soares	Raul Soares (sede)	Sede municipal	Estação de Raul Soares, importante entroncamento operacional da linha (ramal para Matipó/Raul Soares consolidado entre 1912 e 1926)
Raul Soares	Capitão Martins, Monsenhor Horta, Cornélio Alves, Vermelho Velho	Vermelho Velho é distrito confirmado de Raul Soares; as demais localidades devem ter sua condição distrital atual confirmada.	Paradouros/estações intermediárias ao longo do trecho municipal
Bom Jesus do Galho	Bom Jesus do Galho (sede)	Sede municipal	Estação de Bom Jesus do Galho
Bom Jesus do Galho	Flor de Minas, Taquaruçu,	Localidades históricas,	Paradouros/estações

Município	Distrito/localidade histórica	Situação administrativa	Estação/equipamento ferroviário
	Dom Lara	situação distrital atual a confirmar	intermediárias registrados no traçado histórico
Caratinga	Dom Modesto	Distrito confirmado de Caratinga	Estação de Dom Modesto
Caratinga	Caratinga (sede)	Sede municipal, ponto terminal da linha, inaugurada em 1931	Estação de Caratinga, estação terminal; pátio de manobras (triângulo) ainda identificável

** Nota metodológica: as localidades marcadas com asterisco correspondem a parados e estações intermediárias identificados exclusivamente em fontes histórico-ferroviárias (acervo Estações Ferroviárias do Brasil), sem confirmação, neste momento, de sua situação distrital administrativa atual junto ao IBGE. Recomenda-se, na fase de detalhamento técnico do projeto, a validação dessas informações diretamente com as Prefeituras de Ponte Nova, Rio Casca, São Pedro dos Ferros e Bom Jesus do Galho, bem como o levantamento em campo da situação física de cada trecho (presença de plataforma, prédios remanescentes, pontes e obras de arte).*

A extensão total do trecho, a ser confirmada por levantamento planialtimétrico específico, situa-se historicamente na ordem de 100 a 120 km, considerando a sinuosidade típica da implantação ferroviária de vale, o que posiciona o corredor entre os de maior extensão contínua já convertidos para uso ciclovitário no país, caso o projeto avance à fase de implantação plena.

4. Programas e projetos estruturantes

Esta seção detalha os doze programas que compõem a política de desenvolvimento territorial proposta, entre os quais se incluem uma frente esportiva de corrida de montanha e uma estratégia transversal de selo de origem, que perpassa e unifica todos os programas de base produtiva. Cada programa é apresentado segundo uma estrutura técnica padronizada: objetivo geral, justificativa, linhas de ação, arranjo de execução e indicadores de resultado, de modo a permitir sua posterior conversão em projetos específicos, planos de trabalho e peças orçamentárias.

4.1. Eixo estruturante, infraestrutura física da rota

Objetivo geral

Recuperar e adequar a antiga plataforma ferroviária para uso cicloviário e pedonal multimodal, com padrão técnico compatível com o tráfego turístico-esportivo e com a preservação dos elementos de interesse histórico e ambiental existentes no corredor.

Justificativa técnica

Toda a política de desenvolvimento proposta depende da existência de uma infraestrutura de base minimamente qualificada e segura. A experiência de conversão de leitos ferroviários em rotas cicloviárias (rail trails) demonstra que a qualidade do piso, a sinalização, o dimensionamento adequado da faixa de rolamento e a manutenção de obras de arte (pontes, bueiros, taludes) são determinantes tanto para a segurança dos usuários quanto para a atratividade turística e esportiva do empreendimento.

Linhas de ação

- Levantamento planialtimétrico e cadastral completo do trecho, identificando pontes, túneis, taludes, cortes e aterros que exigem intervenção prioritária;
- Elaboração de projeto básico de engenharia para o piso da rota, com previsão de trechos diferenciados por modalidade (cicloturismo contemplativo, MTB, gravel);
- Recuperação estrutural de pontes ferroviárias remanescentes, com adequação para uso não motorizado;
- Implantação de sinalização turística, quilométrica e de segurança ao longo de todo o trajeto;
- Instalação de pontos de apoio (abrigos, bebedouros, banheiros públicos, pontos de socorro) em intervalos regulares, prioritariamente junto às antigas estações;
- Estudo de sistema de drenagem e contenção geotécnica nos trechos de maior declividade.

Arranjo de execução

Execução sob responsabilidade técnica do consórcio intermunicipal, com captação de recursos junto a fontes federais (Ministério do Turismo, Ministério das Cidades, Ministério do Esporte) e estaduais (Secretaria de Estado de Turismo de Minas Gerais, BDMG), podendo contar com contrapartida de serviços de engenharia das prefeituras consorciadas.

Indicadores de resultado propostos

- Quilômetros de trecho com piso adequado e sinalizado;
- Número de pontes/obras de arte recuperadas;
- Número de pontos de apoio implantados e em operação.

4.2. Programa de cicloturismo e esporte

Objetivo geral

Estruturar uma agenda esportiva e de cicloturismo em múltiplas escalas, municipal, regional, estadual e nacional, consolidando o corredor como destino de referência, em Minas Gerais, para o ciclismo de estrada, o mountain bike e o cicloturismo contemplativo.

Justificativa técnica

O cicloturismo é um dos segmentos de maior crescimento no turismo nacional e internacional, com efeito multiplicador direto sobre hospedagem, alimentação e comércio local. A existência de um corredor contínuo de mais de 100 km, com variação topográfica e patrimônio histórico associado, oferece condições raras para a estruturação de um calendário esportivo escalonado, capaz de atrair públicos distintos ao longo do ano e de gerar visibilidade progressiva para o destino.

Linhas de ação

- Estruturação de calendário anual em camadas: (i) eventos municipais e escolares de base; (ii) circuito regional integrando os seis municípios; (iii) prova estadual filiada à Federação Mineira de Ciclismo; (iv) evento anual de resistência (ultra-endurance) de projeção nacional, inspirado no modelo de provas consagradas como o Brasil Ride, a ser desenvolvido como marca própria do corredor;
- Diversificação de modalidades e públicos: trilhas de mountain bike nos trechos de maior declividade, rota gravel no leito principal, cicloturismo contemplativo de baixa exigência física para famílias e turistas, e segmento de caminhada/trekking;
- Articulação institucional com a Federação Mineira de Ciclismo, a Confederação Brasileira de Ciclismo (CBC) e operadoras especializadas em turismo esportivo, para inclusão de etapas do corredor em calendários já consolidados;
- Estruturação de serviço de aluguel e suporte técnico a ciclistas (bike stations) nos principais núcleos urbanos do trajeto;
- Desenvolvimento de protocolo de segurança e resgate ao longo da rota, em articulação com Corpo de Bombeiros e Defesa Civil dos municípios envolvidos.

Arranjo de execução

Execução compartilhada entre o consórcio intermunicipal, responsável pela infraestrutura e pela articulação institucional, e o Comitê de Gestão, com participação de associações locais de ciclismo e cicloturismo na organização operacional dos eventos, podendo contar com patrocínio privado e apoio de leis de incentivo ao esporte.

Indicadores de resultado propostos

- Número de eventos realizados por ano, por categoria de escala;
- Número de participantes/visitantes atraídos por edição;
- Receita gerada para o comércio e hospedagem local durante eventos (pesquisa de impacto econômico).

4.3. Programa de corrida de montanha (trail running)

Objetivo geral

Estruturar, no mesmo corredor físico e em complementaridade com o Programa de Cicloturismo e Esporte, uma modalidade específica de corrida de montanha (trail running), com prova própria e projeção progressiva nas escalas municipal, regional, estadual e nacional. A iniciativa aproveitará a variação topográfica, os trechos de maior declividade e as conexões com trilhas laterais do território.

Justificativa técnica

A corrida de montanha é uma das modalidades esportivas de maior crescimento no Brasil na última década, com calendário nacional consolidado sob a coordenação da Confederação Brasileira de Atletismo (CBAt) e de circuitos estaduais organizados pelas federações de atletismo, além de circuitos privados de grande visibilidade (a exemplo de séries nacionais de ultramaratona e trail running já estabelecidas no país). Diferentemente do cicloturismo, a corrida de montanha permite o aproveitamento de ramais, acessos e trilhas laterais à faixa de domínio, encostas, travessias e acessos a mirantes, que não seriam adequados ao tráfego de bicicletas, ampliando o uso técnico do território sem concorrência direta com o Programa 4.2 e agregando um público esportivo adicional e complementar.

Linhas de ação

- Estruturação de prova própria de corrida de montanha, com identidade vinculada à marca da rota, em distâncias escalonadas (short trail, meia-maratona de montanha e ultra trail), aproveitando trechos de maior desnível altimétrico identificados no levantamento topográfico do Programa 4.1;
- Desenho de percursos combinando o leito ferroviário principal com trilhas laterais, travessias e acessos a mirantes naturais do território, sob orientação técnica de mapeamento e sinalização específica para corrida em trilha;
- Articulação institucional com a Federação Mineira de Atletismo e a Confederação Brasileira de Atletismo (CBAt), bem como com circuitos nacionais e estaduais de trail running já consolidados, visando à filiação e à inclusão de etapa do corredor nesses calendários;
- Estruturação de calendário escalonado próprio, com edição de base (municipal/escolar), edição regional integrando os seis municípios, e evento anual de maior porte, com potencial de projeção estadual e, em etapa posterior de maturidade, nacional;
- Desenvolvimento de protocolo específico de segurança, resgate e suporte médico em trilha, distinto do protocolo ciclovitário do Programa 4.2, dada a natureza diversa dos percursos e dos riscos envolvidos;
- Integração do calendário de corrida de montanha ao calendário geral de eventos do corredor (Programas 4.2, 4.4 e 4.6), evitando sobreposição de datas e ampliando a ocupação turística ao longo do ano.

Arranjo de execução

Execução compartilhada entre o consórcio intermunicipal (infraestrutura de trilhas laterais e articulação institucional) e o Comitê de Gestão, com participação de associações e coletivos locais de corrida e de atletismo na organização operacional, podendo contar com patrocínio privado, apoio de leis de incentivo ao esporte e parceria com federações esportivas.

Indicadores de resultado propostos

- Número de edições realizadas por ano, por categoria de escala;
- Número de atletas/participantes por edição;
- Inclusão da prova em calendário oficial estadual e/ou nacional (marco institucional, não recorrente).

4.4. Programa de gastronomia territorial

Objetivo geral

Valorizar e qualificar a produção gastronômica típica do corredor, transformando-a em atrativo turístico permanente e em vetor de geração de renda para produtores e empreendedores locais.

Justificativa técnica

A Zona da Mata e o Vale do Rio Doce mineiro possuem tradição consolidada na produção de queijos artesanais, café, doces e comida caseira, cuja comercialização, no entanto, permanece em grande medida informal e dispersa. A associação dessa produção a um fluxo turístico regular, como o gerado pelo cicloturismo, cria condições concretas para sua formalização, qualificação e agregação de valor.

Linhas de ação

- Adesão dos produtores de gastronomia territorial ao Selo de Origem Rota Ponte Nova-Caratinga (Programa 4.12), sob a submarca “Sabores do Trilho”, certificando produtos e estabelecimentos que atendam aos critérios comuns de origem, qualidade, sustentabilidade e identidade regional definidos para todo o corredor;
- Estruturação do programa “Estações do Sabor”: reaproveitamento de prédios de antigas estações ferroviárias recuperáveis como pontos gastronômicos fixos ao longo da rota, com prioridade para associações locais e cooperativas de produtores;
- Apoio técnico à formalização sanitária e fiscal de produtores de queijo, doces e conservas (adequação a normas de vigilância sanitária, obtenção de registros e selos de inspeção municipal/estadual);
- Calendário de eventos gastronômicos sincronizados com a agenda esportiva do Programa 4.2, ampliando a permanência média dos visitantes no território;
- Roteiro gastronômico integrado, divulgado em conjunto com os demais atrativos do corredor.

Arranjo de execução

Execução descentralizada, com protagonismo de associações de produtores e pequenos empreendedores locais, apoio técnico do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e das secretarias municipais de agricultura, e coordenação geral pelo Comitê de Gestão.

Indicadores de resultado propostos

- Número de produtores/estabelecimentos certificados pela submarca “Sabores do Trilho” dentro do Selo de Origem;
- Número de pontos gastronômicos em operação ao longo da rota;
- Renda média gerada por estabelecimento certificado (linha de base e evolução anual).

4.5. Programa de turismo rural e vivências

Objetivo geral

Diversificar a oferta de hospedagem e experiências turísticas do corredor por meio da estruturação de propriedades rurais para recepção de visitantes, integrando produção agropecuária, paisagem e cultura local.

Justificativa técnica

O turismo rural agrega valor a atividades produtivas já existentes (cafeicultura, pecuária leiteira, fruticultura) sem exigir sua substituição, e responde a uma demanda crescente por experiências autênticas de imersão no modo de vida do campo, complementando a oferta de hospedagem urbana convencional, ainda escassa na maioria dos municípios do corredor.

Linhas de ação

- Mapeamento de propriedades rurais com potencial para hospedagem (cama e café) e vivências (colheita, produção de queijo, lida com o gado) ao longo de todo o trajeto;
- Capacitação de proprietários rurais em recepção de turistas, gestão de reservas e normas básicas de hospedagem;
- Estruturação de pacotes combinados integrando pedalada, pernoite rural e gastronomia territorial (Programa 4.4);
- Apoio à adequação de infraestrutura básica (saneamento, acessibilidade, conectividade) nas propriedades participantes, por meio de linhas de crédito rural específicas.

Arranjo de execução

Execução por meio de adesão voluntária de proprietários rurais, com apoio técnico das secretarias municipais de agricultura, EMATER-MG e SEBRAE, e coordenação de cadastro e promoção pelo Comitê de Gestão.

Indicadores de resultado propostos

- Número de propriedades rurais estruturadas e em operação;
- Taxa de ocupação média das unidades de hospedagem rural;
- Número de pacotes combinados comercializados por ano.

4.6. Programa de artesanato e economia criativa

Objetivo geral

Fomentar a produção artesanal e artística do território, criando canais permanentes de comercialização e visibilidade associados ao fluxo turístico do corredor.

Justificativa técnica

A economia criativa figura entre os segmentos de maior potencial para gerar renda com baixo investimento em capital fixo, especialmente quando associada a um fluxo turístico qualificado. Além disso, o corredor oferece um repertório simbólico próprio, formado pela memória ferroviária e pela paisagem do Vale do Rio Doce, que pode servir de matéria-prima para uma produção criativa diferenciada.

Linhas de ação

- Estruturação do programa “Trilho das Artes”: instalação de intervenções artísticas, murais e pequenas galerias em estações recuperadas, com curadoria voltada à valorização da identidade ferroviária e territorial;
- Programa de residências artísticas temporárias, atraindo artistas de outras regiões para produção in loco e intercâmbio com produtores locais;
- Calendário de feiras itinerantes de artesanato, sincronizadas com os eventos esportivos e gastronômicos, aproveitando o público já mobilizado;
- Apoio à formalização de coletivos e associações de artesãos, com acesso a linhas de microcrédito e a editais de fomento cultural (Lei Paulo Gustavo, Lei Rouanet, editais estaduais);
- Adesão dos coletivos e artesãos certificáveis ao Selo de Origem Rota Ponte Nova-Caratinga (Programa 4.12), assegurando reconhecimento visual único das peças produzidas no corredor junto ao público visitante.

Arranjo de execução

Execução descentralizada por associações e coletivos de artesãos e artistas locais, com curadoria técnica apoiada por instituições culturais regionais e coordenação de calendário pelo Comitê de Gestão.

Indicadores de resultado propostos

- Número de artesãos/coletivos formalizados e ativos no corredor;
- Número de intervenções artísticas instaladas;
- Número de edições realizadas das feiras itinerantes.

4.7. Programa de cultura, memória e patrimônio ferroviário

Objetivo geral

Preservar, documentar e difundir a memória histórica da Estrada de Ferro Leopoldina e de sua influência na formação socioeconômica dos municípios do corredor, convertendo esse patrimônio em atrativo cultural qualificado.

Justificativa técnica

O patrimônio ferroviário material (estações, pontes, traçado) e imaterial (memórias de moradores, práticas sociais associadas à ferrovia) constitui um dos ativos culturais mais expressivos e menos explorados dos municípios do corredor. Sua valorização atende simultaneamente a objetivos de preservação histórica, qualificação turística e fortalecimento da identidade territorial, além de constituir contrapartida explicitamente valorizada pelos órgãos federais gestores do patrimônio ferroviário (SPU/DNIT/IPHAN) na avaliação de pedidos de destinação de imóveis da extinta RFFSA.

Linhas de ação

- Instalação de sinalização interpretativa ao longo de toda a rota, contando a história de cada estação e trecho;
- Constituição de acervo de história oral com moradores que vivenciaram o período de operação ativa da ferrovia, em articulação direta com iniciativas já em curso na região, como o Museu Audiovisual do Povo de Caratinga;
- Restauro e musealização de ao menos uma estação remanescente por município, quando tecnicamente viável, como centro de interpretação do corredor;
- Parceria institucional com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e com o Instituto Estadual do Patrimônio Histórico e Artístico de Minas Gerais (IEPHA-MG) para eventual tombamento e obtenção de recursos de restauro;
- Produção de material didático sobre a história da ferrovia para uso nas redes municipais de ensino dos seis municípios.

Arranjo de execução

Coordenação técnica pelo Comitê de Gestão em articulação com as secretarias municipais de cultura e educação, com apoio técnico do IPHAN/IEPHA-MG e possível integração ao Museu Audiovisual do Povo de Caratinga como núcleo de referência metodológica.

Indicadores de resultado propostos

- Número de pontos de sinalização interpretativa instalados;
- Número de depoimentos de história oral coletados e catalogados;
- Número de estações restauradas e abertas à visitação.

4.8. Programa de bioeconomia e recuperação ambiental

Objetivo geral

Promover a recuperação ambiental da faixa de domínio e seu entorno imediato por meio de práticas de bioeconomia, gerando simultaneamente benefício ecológico e retorno econômico ao território.

Justificativa técnica

A recuperação ambiental de faixas de domínio degradadas constitui exigência técnica para a própria viabilização do uso turístico da rota (estabilização de taludes, sombreamento, contenção de erosão) e, ao mesmo tempo, critério expressamente valorizado pela SPU na avaliação de pedidos de cessão de imóveis não-operacionais da extinta RFFSA. A adoção de modelos de bioeconomia, em contraposição ao simples reflorestamento paisagístico, permite que essa recuperação gere, adicionalmente, renda para comunidades locais.

Linhas de ação

- Reflorestamento da faixa marginal com espécies nativas de valor econômico e ecológico combinado (essências florestais, frutíferas nativas, plantas aromáticas);
- Implantação de viveiros comunitários municipais para produção de mudas destinadas tanto à recuperação da faixa quanto à comercialização;
- Estruturação de sistemas agroflorestais em áreas lindeiras de produtores interessados, com assistência técnica especializada;
- Estudo de viabilidade para inserção do projeto em mercados voluntários de crédito de carbono, dada a extensão contínua de área a ser recuperada;
- Monitoramento da regeneração ambiental por meio de indicadores de cobertura vegetal e biodiversidade, em parceria com instituições de ensino e pesquisa da região.

Arranjo de execução

Execução compartilhada entre as secretarias municipais de meio ambiente, órgãos ambientais estaduais (IEF/SEMAD-MG), universidades e institutos federais regionais, com participação de comunidades rurais lindeiras à faixa organizadas em associações ou cooperativas.

Indicadores de resultado propostos

- Hectares/quilômetros lineares de faixa recuperados;
- Número de viveiros comunitários implantados;
- Número de produtores rurais integrados a sistemas agroflorestais no entorno da faixa.

4.9. Arranjo Produtivo Local (APL) de óleos essenciais

Objetivo geral

Estruturar um Arranjo Produtivo Local de plantas aromáticas e óleos essenciais na região do corredor, integrando produção agrícola, processamento industrial de pequena e média escala, e comercialização qualificada, como frente avançada da estratégia de bioeconomia do projeto.

Justificativa técnica

Os óleos essenciais representam um dos segmentos de maior dinamismo dentro da bioeconomia nacional, combinando alto valor agregado por unidade de área cultivada, adequação a pequenas propriedades rurais e forte demanda nos mercados de cosméticos, aromaterapia, alimentício e farmacêutico. A metodologia de Arranjos Produtivos Locais (APL), consolidada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e amplamente aplicada por SEBRAE e Federações de Indústria estaduais, oferece um arcabouço técnico testado para a organização de

produtores dispersos em torno de uma cadeia produtiva comum, com ganhos de escala, qualidade e poder de negociação. O corredor Ponte Nova-Caratinga reúne condições edafoclimáticas favoráveis ao cultivo de espécies aromáticas diversas (capim-limão, hortelã, alecrim, eucalipto citriodora, entre outras, a serem definidas por zoneamento agroecológico específico), além de contar com a própria faixa de domínio como possível área de cultivo consorciado em trechos compatíveis, gerando sinergia direta com o Programa 4.8.

Linhas de ação

- Elaboração de diagnóstico e zoneamento agroecológico para identificação das espécies aromáticas de maior aptidão produtiva em cada município do corredor;
- Constituição da governança do APL nos moldes recomendados pelo MDIC/SEBRAE (grupo gestor com representação de produtores, poder público, instituições de ensino/pesquisa e setor privado);
- Implantação de unidade-piloto de extração de óleos essenciais (destilação por arraste a vapor), de escala compatível com a produção inicial estimada, com possibilidade de gestão cooperativa entre os municípios;
- Capacitação técnica de produtores rurais em cultivo, colheita, pós-colheita e boas práticas de manejo de plantas aromáticas, em parceria com EMATER-MG, universidades e institutos federais com atuação em química de produtos naturais;
- Estruturação de protocolo de controle de qualidade e certificação dos óleos produzidos, alinhado a normas técnicas aplicáveis (ABNT/ISO para óleos essenciais) e a exigências dos mercados-alvo, com adesão ao Selo de Origem Rota Ponte Nova-Caratinga (Programa 4.12) como camada adicional de identidade territorial e sustentabilidade;
- Desenvolvimento de estratégia de comercialização direcionada a indústrias de cosméticos, aromaterapia e alimentos, incluindo participação em feiras setoriais e certificação orgânica quando aplicável;
- Integração do APL à rota turística por meio de visitação orientada às áreas de cultivo e à unidade de processamento, compondo roteiro de turismo científico e produtivo complementar ao cicloturismo.

Arranjo de execução

Governança compartilhada entre produtores rurais organizados (associação ou cooperativa específica do APL), o consórcio intermunicipal (apoio institucional e articulação de recursos), o SEBRAE-MG e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), além de parceria técnico-científica com universidades e institutos federais regionais para desenvolvimento de variedades, controle de qualidade e inovação de produtos derivados.

Indicadores de resultado propostos

- Área cultivada com plantas aromáticas no corredor (hectares);
- Volume de óleo essencial produzido e comercializado por ano;
- Número de produtores integrados ao APL;
- Número de empresas/indústrias compradoras com contrato ou parceria comercial estabelecida.

4.10. Programa de formação profissional. Escola do Trilho

Objetivo geral

Qualificar profissionalmente moradores dos municípios do corredor para atuação nas diversas frentes de trabalho geradas pelo projeto, assegurando que os benefícios econômicos da iniciativa se traduzam em emprego e renda para a população local.

Justificativa técnica

A experiência de projetos de turismo e desenvolvimento territorial demonstra que, na ausência de programas específicos de formação da mão de obra local, os postos de trabalho e as oportunidades de negócio de maior valor agregado tendem a ser ocupados por agentes externos, reduzindo o efeito multiplicador do investimento no território. A Escola do Trilho busca antecipar essa qualificação, ampliar a participação dos moradores nas oportunidades geradas pelo projeto e reter localmente seus benefícios econômicos.

Linhas de ação

- Cursos de formação de guias de cicloturismo e condutores de trilha, com certificação reconhecida pelo Ministério do Turismo;
- Cursos de gestão de pequenos negócios turísticos e rurais (pousadas, restaurantes, artesanato) em parceria com SEBRAE;
- Formação técnica em manejo de plantas aromáticas e processamento de óleos essenciais, articulada diretamente ao APL do Programa 4.9;
- Formação em recepção, idiomas básicos aplicados ao turismo e atendimento ao visitante;
- Formação técnica em manutenção de infraestrutura cicloviária (trilhas, sinalização, pequenos reparos), gerando postos de trabalho permanentes de manutenção da rota.

Arranjo de execução

Execução em parceria com o Sistema S (SEBRAE, SENAC, SENAR), institutos federais de educação, ciência e tecnologia com campus na região, e secretarias municipais de educação e desenvolvimento econômico, sob coordenação pedagógica do Comitê de Gestão.

Indicadores de resultado propostos

- Número de pessoas capacitadas por eixo formativo e por ano;
- Taxa de inserção produtiva dos egressos nas atividades do corredor;
- Número de turmas/municípios atendidos anualmente.

4.11. Observatório do Corredor

Objetivo geral

Constituir estrutura técnica permanente de monitoramento dos indicadores econômicos, sociais e ambientais do projeto, assegurando gestão baseada em evidências e subsidiando a tomada de decisão dos entes consorciados ao longo do tempo.

Justificativa técnica

Projetos territoriais de longo prazo e múltiplos programas simultâneos exigem instrumentos de monitoramento e avaliação contínuos, sob pena de perda de capacidade de correção de rota e de prestação de contas à sociedade e aos financiadores. A constituição de um observatório técnico dedicado converge diretamente com metodologias de governança de riscos e monitoramento institucional já empregadas em iniciativas de pesquisa aplicada na região, podendo ser estruturado como braço técnico de núcleos de pesquisa já existentes, ampliando o lastro técnico-acadêmico do projeto desde sua concepção.

Linhas de ação

- Definição de painel de indicadores-síntese do corredor (visitação, geração de emprego e renda por programa, indicadores ambientais de recuperação da faixa, indicadores de segurança);
- Realização de pesquisas periódicas de perfil e satisfação de visitantes e de impacto econômico local;
- Publicação de relatório técnico anual de acompanhamento do projeto, de acesso público, destinado aos municípios consorciados e aos órgãos federais parceiros;
- Constituição de parceria técnico-acadêmica com núcleos de pesquisa regionais para hospedagem institucional do observatório e qualificação metodológica contínua.

Arranjo de execução

Constituição preferencial como núcleo técnico vinculado a instituição de pesquisa já estabelecida na região, com supervisão do Comitê de Gestão e reporte periódico à Assembleia Geral do consórcio intermunicipal.

Indicadores de resultado propostos

- Publicação regular (anual) do relatório de monitoramento;
- Número de indicadores efetivamente monitorados e atualizados;
- Utilização do relatório em processos de tomada de decisão documentados (atas de Assembleia).

4.12. Selo de Origem e Identidade Territorial, estratégia transversal de certificação

Objetivo geral

Desenvolver, em parceria com atores locais, um selo territorial único, o Selo de Origem Rota Ponte Nova-Caratinga, capaz de certificar e unificar visualmente toda a produção associada aos programas de base produtiva do corredor (gastronomia, turismo rural, artesanato e economia criativa, e o Arranjo Produtivo Local de óleos essenciais), consolidando uma identidade territorial comum assentada nos princípios de sustentabilidade que atravessam o conjunto dos programas.

Justificativa técnica

A pulverização de selos e certificações isolados, cada um vinculado a um único programa ou produto, tende a diluir o esforço de reconhecimento de marca e a dificultar a comunicação do território ao consumidor final e ao turista. A experiência de denominações de origem e marcas territoriais coletivas, nacionais e internacionais, demonstra que um selo único, com critérios claros e verificáveis, gera maior valor de marca agregado do que a soma de selos fragmentados, além de facilitar o acesso a mercados que exigem rastreabilidade e comprovação de práticas sustentáveis. No caso do corredor, o selo cumpre ainda uma função estratégica adicional: por materializar, de forma verificável, o compromisso do território com a recuperação ambiental da faixa de domínio (Programa 4.8) e com a preservação de sua memória cultural (Programa 4.7), reforça exatamente os critérios de interesse público e social observados pela SPU e pelo DNIT na avaliação de pedidos de cessão ou permissão de uso.

Linhas de ação

- Constituição de grupo gestor do selo, com representação do consórcio intermunicipal, do Comitê de Gestão, de associações e cooperativas de produtores, do SEBRAE-MG e de instituições técnicas de apoio (EMATER-MG, universidades e institutos federais regionais);
- Elaboração participativa do regulamento de uso do selo, definindo critérios de elegibilidade comuns a todos os programas de base produtiva, origem geográfica no corredor, práticas de sustentabilidade ambiental (uso responsável de recursos naturais, adesão a ações de recuperação

da faixa de domínio), valorização da identidade cultural do território e condições dignas de trabalho;

- Desenvolvimento de identidade visual única do selo, aplicável de forma consistente aos diferentes segmentos de produção, rótulos de queijos, doces e conservas do Programa 4.4; hospedagens e vivências certificadas do Programa 4.5; peças de artesanato do Programa 4.6; e embalagens de óleos essenciais e derivados do Programa 4.9, admitindo-se, sob esse guarda-chuva único, marcas complementares específicas por segmento (a exemplo de uma submarca dedicada à gastronomia);
- Estruturação de processo de certificação e auditoria periódica, com procedimento simplificado e de baixo custo para pequenos produtores, evitando que a exigência de certificação se torne barreira de acesso ao próprio programa que pretende fomentar;
- Articulação para reconhecimento do selo por redes de comercialização, feiras, plataformas de turismo e compradores institucionais (indústrias parceiras do APL, redes de hotelaria e gastronomia regionais), ampliando seu valor de mercado;
- Comunicação integrada do selo como narrativa central da marca do corredor, associando-o à sinalização interpretativa do Programa 4.7 e ao material de divulgação do calendário esportivo dos Programas 4.2 e 4.3, de modo que visitante e consumidor reconheçam o mesmo símbolo em toda a experiência do território.

Arranjo de execução

Governança compartilhada entre o Comitê de Gestão (coordenação executiva e comunicação do selo) e um conselho técnico específico de certificação, com participação de representantes de cada programa de base produtiva, do SEBRAE-MG e de instituições técnicas parceiras, reportando-se periodicamente à Assembleia Geral do consórcio.

Indicadores de resultado propostos

- Número de produtores/empreendimentos certificados pelo selo, por programa de origem;
- Número de canais de comercialização externos que reconhecem o selo;
- Percepção de valor do selo junto a consumidores e turistas, aferida por pesquisa periódica em articulação com o Observatório do Corredor (Programa 4.11).

5. Arcabouço de governança institucional

A governança do projeto assenta-se sobre dois pilares institucionais complementares e articulados entre si: um consórcio público intermunicipal, responsável pela representação institucional do poder público perante os órgãos federais e pela titularidade formal dos instrumentos jurídicos de cessão/permissão de uso da faixa de domínio; e um Comitê de Gestão, formado por organizações da sociedade civil, ao qual se atribui a gestão operacional cotidiana da rota e a execução descentralizada dos programas setoriais.

5.1. O consórcio público intermunicipal

O consórcio, a ser constituído nos termos da Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005, e do Decreto nº 6.017, de 17 de janeiro de 2007, reunirá os municípios de Ponte Nova, Rio Casca, São Pedro dos Ferros, Raul Soares, Bom Jesus do Galho e Caratinga, podendo, na etapa de formação, avaliar-se a viabilidade de reativação e ampliação de arranjo intermunicipal preexistente na região, caso se confirme adequação de objeto e habilitação junto aos cadastros federais. Constituído preferencialmente sob a forma de associação pública, o consórcio passará a integrar a administração indireta de todos os municípios consorciados, conferindo-lhe capacidade institucional reforçada para pleitear, perante a SPU e o DNIT, a cessão ou permissão de uso da faixa de domínio, bem como para captar recursos em editais e programas federais e estaduais de forma mais robusta do que a alcançável por qualquer município isoladamente.

Ao consórcio caberão, entre outras atribuições: a representação institucional unificada do território perante os órgãos federais gestores do patrimônio ferroviário; a celebração de instrumentos de parceria com o Comitê de Gestão para repasse da execução operacional dos programas; a captação e gestão de recursos de fontes intergovernamentais e de organismos de fomento; e a supervisão institucional do cumprimento das contrapartidas assumidas perante a União (regularização jurídico-patrimonial, recuperação ambiental, preservação da memória ferroviária).

5.2. O Comitê de Gestão

O Comitê de Gestão será constituído como instância de governança compartilhada da operação cotidiana da rota e dos programas setoriais, reunindo associações de moradores dos municípios do corredor, incluindo a Associação de Moradores de Dom Modesto, protagonista da articulação inicial deste projeto, associações de ciclismo e cicloturismo, cooperativas e associações de produtores rurais, coletivos de artesãos e demais organizações de base local com interesse direto na iniciativa.

Recomenda-se, nesta fase, a constituição do Comitê como associação civil sem fins lucrativos própria (nos termos dos artigos 44 e 53 a 61 do Código Civil), com personalidade jurídica e CNPJ próprios, tendo as organizações fundadoras como associadas-fundadoras. Essa opção confere ao Comitê autonomia para celebrar, em seu próprio nome, o instrumento de parceria com o consórcio, Termo de Colaboração ou Acordo de Cooperação, nos termos da Lei nº 13.019, de 31 de julho de 2014 (Marco Regulatório das Organizações da Sociedade Civil) ,, bem como para movimentar recursos financeiros, contratar prestadores de serviço e responder tecnicamente pela operação da rota perante o consórcio e os municípios. Alternativamente, e a critério das organizações participantes, o Comitê poderá ser constituído como conselho consultivo interno da estrutura estatutária do próprio consórcio, hipótese que dispensa a criação de nova pessoa jurídica, mas limita sua capacidade de contratação e movimentação financeira autônoma.

Entre as atribuições do Comitê de Gestão, destacam-se: a execução operacional cotidiana da rota (manutenção, sinalização, atendimento a usuários); a organização e realização direta dos eventos

esportivos, gastronômicos, culturais e artesanais previstos nos Programas 4.2 a 4.7; a interlocução permanente com produtores e empreendedores locais integrados aos Programas 4.8 e 4.9; a coordenação do Selo de Origem transversal (Programa 4.12); e o acompanhamento, em conjunto com o Observatório do Corredor (Programa 4.11), dos indicadores de resultado do projeto.

5.3. Fluxo institucional entre consórcio, comitê e órgãos federais

O fluxo institucional proposto organiza-se em três etapas. Primeiro, o consórcio intermunicipal formaliza perante a SPU e/ou o DNIT, conforme a classificação patrimonial do trecho, o pedido de cessão ou permissão de uso da faixa de domínio, assumindo a titularidade do instrumento e a responsabilidade por seu cumprimento. Após a obtenção da titularidade, o consórcio celebra com o Comitê de Gestão um Termo de Colaboração ou Acordo de Cooperação, por meio do qual lhe transfere a execução operacional da rota e dos programas. Por fim, o Comitê articula associações, cooperativas, produtores e empreendedores locais para executar, de forma descentralizada, cada programa setorial, com prestação periódica de contas ao consórcio e às Assembleias Gerais municipais.

6. Estratégia de implantação

A estratégia de implantação do projeto adota uma lógica incremental e modular. Assim, o início da geração de resultados não dependerá da conclusão simultânea de todos os programas nem da adequação integral da rota. Recomenda-se selecionar um trecho-piloto, preferencialmente aquele que apresentar melhores condições fundiárias e de conservação física após o levantamento de campo. Nesse trecho, serão implantadas a infraestrutura básica e a primeira atividade experimental de cicloturismo, gerando uma prova de conceito para sustentar a mobilização política e a captação de recursos destinadas às etapas subsequentes.

Paralelamente à implantação física, a estratégia prevê a condução simultânea de três frentes de trabalho: (i) a frente jurídico-institucional, voltada à formação do consórcio, do Comitê de Gestão e à instrução dos processos de cessão/permissão de uso junto à SPU e ao DNIT; (ii) a frente técnica, voltada aos levantamentos, projetos básicos de engenharia e estudos ambientais necessários; e (iii) a frente de mobilização social e produtiva, voltada à organização de associações, cooperativas e produtores em torno dos programas setoriais, de modo que estes já estejam preparados para atuar no momento em que a infraestrutura estiver disponível.

A expansão progressiva da rota, trecho a trecho, deverá acompanhar a maturidade institucional e a disponibilidade de recursos, sendo recomendável que cada novo trecho incorporado já seja acompanhado de ao menos um programa setorial em operação (gastronomia, artesanato ou turismo rural), evitando a implantação de infraestrutura sem uso econômico e social imediato associado.

7. Cronograma de viabilização

O cronograma a seguir apresenta uma estimativa realista das fases necessárias à viabilização plena do projeto, desde a articulação institucional inicial até a operação consolidada da rota e de seus programas associados. As durações são estimativas de planejamento, sujeitas a ajuste conforme o ritmo de tramitação junto aos órgãos federais, a disponibilidade de recursos captados e a velocidade de pactuação política entre os municípios consorciados.

Fase	Período estimado	Principais atividades
Fase 1	Meses 1 a 4	Articulação política inicial entre os seis municípios; protocolo de intenções do consórcio; elaboração e protocolo dos ofícios informativos junto ao DNIT e à SPU/GRPU-MG; início dos levantamentos técnicos preliminares (planialtimétrico e cadastral) e do diagnóstico fundiário do trecho.
Fase 2	Meses 4 a 9	Tramitação das leis municipais de ratificação do protocolo de intenções nas seis Câmaras Municipais; constituição formal do consórcio público; elaboração do estatuto do consórcio; formação e constituição jurídica do Comitê de Gestão (associação civil ou conselho interno, conforme deliberação); elaboração do projeto básico de engenharia do trecho-piloto.
Fase 3	Meses 9 a 14	Protocolo formal, pelo consórcio, do pedido de cessão/permissão de uso da faixa de domínio junto à SPU e/ou ao DNIT; celebração do Termo de Colaboração entre consórcio e Comitê de Gestão; mobilização inicial de associações, cooperativas e produtores para os programas setoriais; captação de recursos para o trecho-piloto.
Fase 4	Meses 14 a 20	Execução das obras de recuperação do trecho-piloto (piso, sinalização, pontos de apoio); estruturação inicial dos Programas de gastronomia, artesanato e turismo rural no trecho-piloto; realização do primeiro evento-teste de cicloturismo.

Fase	Período estimado	Principais atividades
Fase 5	Meses 20 a 30	Avaliação dos resultados do trecho-piloto pelo Observatório do Corredor; expansão da infraestrutura para os demais trechos, por ordem de viabilidade técnica e fundiária; estruturação do calendário esportivo regional; início da implantação do APL de óleos essenciais (diagnóstico agroecológico e constituição da governança do arranjo).
Fase 6	A partir do mês 30	Operação plena da rota em toda sua extensão; consolidação do calendário esportivo em escala estadual e articulação para inserção em calendário nacional; unidade-piloto de processamento de óleos essenciais em operação; funcionamento regular da Escola do Trilho e publicação do primeiro relatório anual do Observatório do Corredor.

Considerando a experiência de projetos de natureza e complexidade institucional semelhantes, estima-se um horizonte total de aproximadamente 30 a 36 meses entre o início da articulação institucional e a consolidação da operação plena da rota, com resultados parciais e visíveis já a partir do vigésimo mês, decorrentes da implantação do trecho-piloto.