



RELATÓRIO ESPECIAL

O ACRE NA ENCRUZILHADA

COMO A EXPANSÃO RODOVIÁRIA
AMEAÇA UMA DÉCADA DE AVANÇOS DO
REDD+ NA AMAZÔNIA BRASILEIRA

Autores:

Blaise Bodin, Daniela Dias, Júlia Péret, Hebert Castillo

Créditos e agradecimentos da publicação

Amazon Conservation Association

Ana Folhadella

Diretor de Filantropia e Comunicação

Priscila Steffen

Gerente de Comunicação e Relações Públicas

Maria Fernanda Paz Soldán

Especialista em Comunicação e Marketing

Design Gráfico

Flavio Forner | XIBÉ

Traduções:

Larissa Stoner | Sunny Traduções (Português e Espanhol)

Como citar:

Bodin, B., Dias, D., Péret, J., & Castillo, H. (2026). Acre na encruzilhada - Como a expansão de estradas ameaça uma década de avanços do REDD+ na Amazônia brasileira. Amazon Conservation & SOS Amazônia.

Amazon Conservation. Disponível em www.amazonconservation.org/publication

Resumo executivo

- As florestas do Acre estão sob imensa e crescente pressão da especulação fundiária e das commodities agrícolas. Um novo modelo de cultivo intensivo de soja, bem financiado, está substituindo o padrão anterior, menos lucrativo, de conversão florestal para pecuária bovina.
- A recente inauguração do porto de águas profundas de Chancay, no Peru, e a expansão planejada da rede rodoviária da Transamazônica são facas de dois gumes. Criam um acesso sem precedentes aos mercados globais, mas foram projetadas principalmente para facilitar a exportação de commodities como soja, carne bovina e minerais, os principais fatores que impulsionam o desmatamento na Amazônia.
- Nas últimas duas décadas, o Acre construiu um programa jurisdicional de REDD+ capaz de atrair investimentos internacionais públicos e privados significativos e de ser pioneiro em um modelo de desenvolvimento sustentável. Mas o recente aumento nas taxas de desmatamento, combinado com os planos governamentais de novas obras rodoviárias, coloca o Acre em uma encruzilhada crítica. Os ganhos socioambientais obtidos ao longo de anos de investimento e engajamento comunitário correm o risco de serem perdidos.
- Os benefícios financeiros e sociais do REDD+ estão diretamente ligados à redução contínua do desmatamento. Qualquer aumento na perda florestal prejudicaria as metas climáticas do estado e comprometeria o fluxo de recursos para as comunidades que dependem deles.
- A modelagem realizada para este relatório (Seção 2) indica que a nova conexão internacional pavimentada até Pucallpa, proposta no Cenário 3, poderia acrescentar de 74.700 a 133.800 hectares de desmatamento nos próximos 10 a 20 anos, além do que a pavimentação da BR-364 por si só causaria.
- A expansão planejada da infraestrutura rodoviária no Acre representa, portanto, uma contradição e uma ameaça direta aos objetivos de sustentabilidade que o estado tem se empenhado tanto para alcançar ao longo dos anos, com amplo apoio de parceiros bilaterais que fornecem pagamentos baseados em resultados e, potencialmente, de compradores no mercado de carbono de REDD+ jurisdicional.
- Alternativamente, ao investir na bioeconomia e na cooperação regional, o Acre pode demonstrar que as florestas valem mais em pé do que derrubadas. Uma bioeconomia diversificada e resiliente, baseada em exportações de alto valor, pode comprovar isso na prática, aproveitando a receita dos créditos de carbono em vez de substituí-la, e beneficiando a população do Acre ao mesmo tempo em que protege o clima global.
- Este relatório de advocacy tem como objetivo apoiar os esforços de governos, comunidades indígenas e tradicionais, sociedade civil e parceiros internacionais para garantir que a curva de desmatamento no Acre continue a diminuir, assegurando um futuro seguro e sustentável para o estado e sua notável sociobiodiversidade.

1. Conquistas do REDD+ no Acre

1.1 Pioneiro no REDD+ jurisdicional

O Estado do Acre está há muito tempo na vanguarda dos esforços globais para combater o desmatamento por meio de políticas ambientais inovadoras. Há mais de uma década, o Acre é pioneiro na implementação do REDD+ (Redução de Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal), uma estrutura criada para recompensar os países em desenvolvimento pela preservação de suas florestas. O Sistema Estadual de Incentivos aos Serviços Ambientais (SISA), criado em 2010, é amplamente reconhecido como o primeiro programa jurisdicional de REDD+ do mundo.¹

Em 2011, o Acre tornou-se o primeiro estado a firmar parceria com o Programa REDD+ for Early Movers (REM), uma iniciativa liderada pela Alemanha para fornecer pagamentos baseados em resultados por reduções verificadas de emissões.² A Fase I (2012–2017) arrecadou 25 milhões de euros por meio de dois contratos canalizados pelo Banco Alemão de Desenvolvimento (KfW). A Fase II (com duração até 2026) acrescentou novos compromissos, com a extensão da segunda adenda, em particular, cofinanciada pela Alemanha e pelo Reino Unido: mais de € 10 milhões do BMZ alemão e £ 17,84 milhões (aproximadamente € 21 milhões) do Reino Unido. Somando ambas as fases, o programa REM já compensou o Estado do Acre com 56 milhões de euros (331 milhões de reais) por cerca de 21 milhões de toneladas de reduções de emissões verificadas.³

Um pilar da estratégia de REDD+ do Acre é seu Plano de Repartição de Benefícios, que direciona os recursos para o apoio a comunidades indígenas e extrativistas, a consolidação das instituições do SISA e cadeias de valor agrícolas sustentáveis. Em junho de 2025, o estado atualizou esse mecanismo, destinando 72% das receitas líquidas da venda de créditos de carbono às comunidades florestais.⁴ Esse compromisso com a inclusão social e com a repartição de benefícios tem sido um fator-chave para o reconhecimento internacional do programa de REDD+ do Acre.

Os resultados concretos documentados no relatório de monitoramento mais recente do REM incluem 145 agentes indígenas de extensão agroflorestal atuando em 24 territórios indígenas, 29 projetos de apoio às ações prioritárias dos Planos de Gestão Territorial e Ambiental de Terras Indígenas (PGTIs), 103 escolas indígenas atendidas com currículos interculturais voltados à gestão etnoambiental e territorial e 666 produtores beneficiados com subsídios por meio da cadeia da borracha nativa. A continuidade dessas iniciativas depende inteiramente da manutenção do fluxo de receitas provenientes do REDD+, que, por sua vez, depende da continuidade das reduções do desmatamento.

1.2 Potencial para um aumento significativo na receita do REDD+ proveniente da venda de créditos ART-TREES

Mais recentemente, o Acre resolveu complementar os pagamentos por resultados do REM com a geração de créditos jurisdicionais de REDD+. Diferente dos pagamentos por resultados,

esses créditos são destinados à venda no Mercado Voluntário de Carbono, sob o padrão ART-TREES. Essa estratégia culminou, em 2025, em um acordo de pré-venda com o Standard Chartered Bank de até 40 milhões de toneladas de redução de emissões, com potencial de gerar até US\$ 150 milhões em receita com a venda de créditos de carbono. Os compromissos financeiros que o Acre garantiu nos últimos 14 anos estão resumidos abaixo.

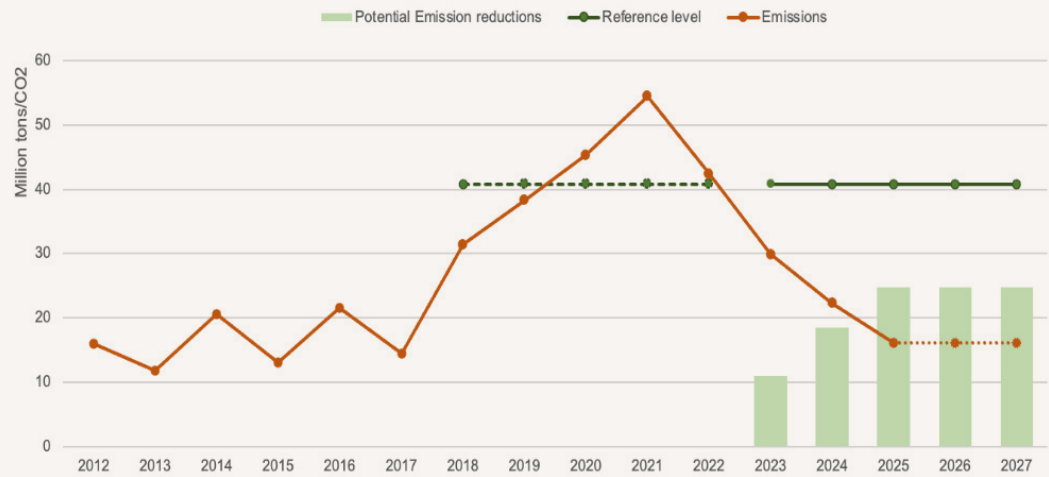
Tabela 1. Compromissos financeiros garantidos pelo Acre no âmbito dos acordos REDD+, 2012–2025.

Período	Financiador	Canal / contrato	Receita para o Estado do Acre
2012–2017	Alemanha (BMZ)	KfW – REM Fase I, contrato do BMZ	16 milhões de euros
2013–2017	Alemanha (BMU)	KfW – REM Fase I, contrato com o BMU	9 milhões de euros
2017–2026	Alemanha (BMZ)	KfW – REM Fase II + adendo de prorrogação	Mais de 10 milhões de euros (complemento de prorrogação)
2017–2026	Reino Unido (BEIS)	KfW – Adendo à prorrogação da Fase II do REM	17,84 milhões de libras (≈ 21 milhões de euros)
2025+	Mercado voluntário de carbono	Pré-venda do Standard Chartered, ART-TREES	Até US\$ 150 milhões

As taxas de desmatamento no Acre vêm caindo constantemente desde 2022 e as projeções sugerem que, se as reduções no desmatamento forem mantidas ao longo do período de crédito de 2023–2027, a geração de créditos ART-TREES poderá atingir 25 milhões de toneladas por ano. Se houver demanda adicional para esses créditos, no mercado voluntário de carbono ou em outras fontes, a receita potencial total da venda de créditos jurisdicionais no período de crédito poderia ficar entre US\$ 600 milhões e 1,8 bilhão (dependendo do preço por tonelada de CO₂).

Após 2027, o nível de referência seria ajustado para baixo com base na média de 2023 a 2027, e o potencial de geração de créditos de carbono seria bastante reduzido, embora ainda substancial, especialmente se o desmatamento e as emissões associadas continuarem a cair abaixo da taxa de 2027 (ver Figura 1 abaixo).

Figura 1. Emissões no Acre, 2012–2027, e potencial de geração de Reduções ou Remoções de Emissões (ERR) com base no padrão ART-TREES, utilizando o período de 2018 a 2022 como referência (Fonte: Relatório de monitoramento do Acre, Prodes)



2. Como os planos de expansão rodoviária ameaçam os benefícios do REDD+

Enquanto o estado do Acre apresenta um plano climático ambicioso ao mercado internacional de carbono, diversos projetos de expansão rodoviária avançam paralelamente, gerando especulação fundiária e grilagem de terras. O padrão é bem conhecido na Amazônia: a mera expectativa de que uma rodovia será aberta já é suficiente para desencadear a conversão da floresta em pastagem e, cada vez mais, em plantações intensivas de soja, nos anos anteriores ao início das obras.



© AMAZON CONSERVATION

2.1. Projetos rodoviários no Acre

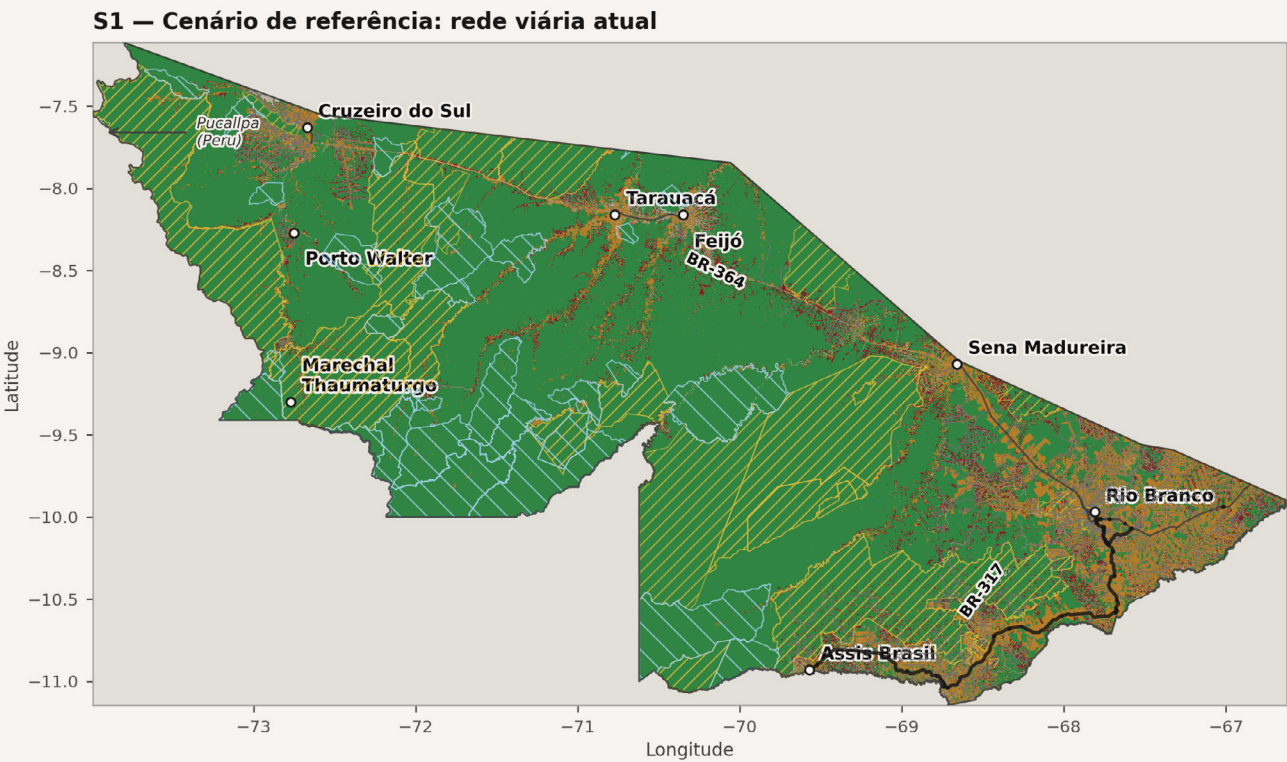
Três projetos estão em andamento no Acre:

- **Reconstrução da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul.** Em 2026, o governo federal, por meio do Ministério dos Transportes e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), anunciou duas frentes de investimento na rodovia. Em junho, o Ministério dos Transportes anunciou um pacote de aproximadamente R\$ 1 bilhão para a recuperação de trechos críticos, com a licitação já aberta para o trecho entre Sena Madureira e Rio Macapá, incluindo o acesso a Manoel Urbano. Em julho, o DNIT apresentou à prefeitura de Cruzeiro do Sul um projeto de reconstrução definitiva mais amplo, para os 416,4 km entre Sena Madureira e Liberdade, com investimento aproximado de R\$ 5 bilhões.⁶ É importante notar que a melhor trafegabilidade da BR-364 ao longo de todo o ano amplia o valor de acesso de muitos dos eixos de transporte menores no oeste do Acre, ao reduzir os custos e o tempo de transporte até os principais centros populacionais e rotas de exportação via Rio Branco. A BR-364 é a única via terrestre entre Rio Branco e o Vale do Juruá, e Cruzeiro do Sul é a segunda cidade do estado. Trechos da rodovia ficam intransitáveis no período chuvoso. Em fevereiro de 2025, um trecho próximo ao rio Tarauacá rompeu e isolou por via terrestre os municípios das regiões do Juruá e do Tarauacá/Envira, restando apenas os modais aéreo e fluvial para o abastecimento de alimentos e combustíveis.⁷
- **Rodovia Porto Walter–Cruzeiro do Sul.** Em agosto de 2024, uma audiência pública debateu a viabilidade dos estudos para a construção desse novo trecho, que abriria um novo corredor através da floresta densa no Vale do Juruá.⁸ Trata-se de um projeto menor, defendido pelo Estado. Porto Walter é hoje acessível apenas por via fluvial ou aérea, e a finalidade declarada do projeto é dar ao município uma conexão terrestre com Cruzeiro do Sul.
- **Extensão da BR-364 de Mâncio Lima (AC) a Pucallpa (Peru).** O traçado proposto criaria uma nova conexão internacional entre o Brasil e o Peru, duplicando a já inaugurada “Estrada do Pacífico” e reduzindo o tempo de viagem e os custos de transporte até Lima e o Porto de Chancay, uma porta de entrada potencial para exportações para a China. Seu percurso atravessaria o Parque Nacional da Serra do Divisor, uma unidade de conservação de proteção integral e território de povos indígenas em isolamento voluntário. O projeto acumulou contestações judiciais e denúncias de comunidades indígenas e ribeirinhas sobre a ausência de consulta livre, prévia e informada por parte do DNIT.^{9,10}

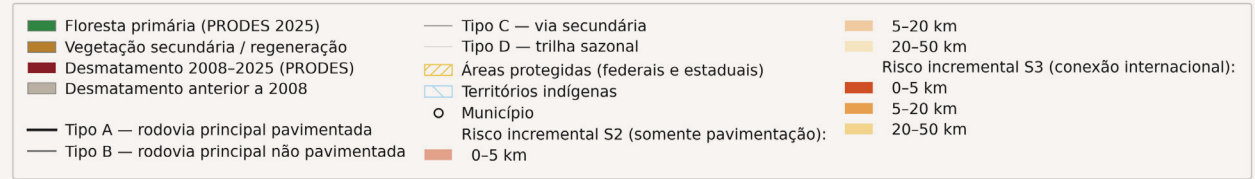
Seus proponentes a apresentam como uma rota para o Pacífico, encurtando a distância entre o oeste do Acre e os portos peruanos e, desde a inauguração do Porto de Chancay, os mercados asiáticos. A proposta foi discutida na 1ª Reunião do Comitê de Fronteira Central Brasil–Peru, realizada em Pucallpa em abril de 2026, na qual também se levantou um corredor ferroviário como alternativa de menor impacto.¹¹ O apoio federal a essa nova conexão permanece baixo: o Ministério do Planejamento e Orçamento não incluiu a conexão no Plano de Integração Sul-Americana e não a trata como prioridade. O DNIT afirma que o projeto está suspenso por decisão judicial desde 2023. O governo do Acre declarou que a rodovia não consta de seus instrumentos de planejamento atuais, apesar de manifestações públicas de interesse anteriores. Ainda assim, a proposta segue sendo defendida politicamente nos dois países.

Para compreender o impacto que esses empreendimentos poderiam ter sobre os objetivos de REDD+ do Estado, este relatório modela o efeito dessas obras rodoviárias nos três cenários abaixo, comparando o S2 e o S3 com a linha de base das condições atuais (S1) para estimar o aumento da área de floresta em risco de desmatamento e o aumento do desmatamento projetado nos próximos 10 e 20 anos.

Cenário 1 (S1): manutenção do status quo, segue a rede rodoviária atual (Mapa 1).



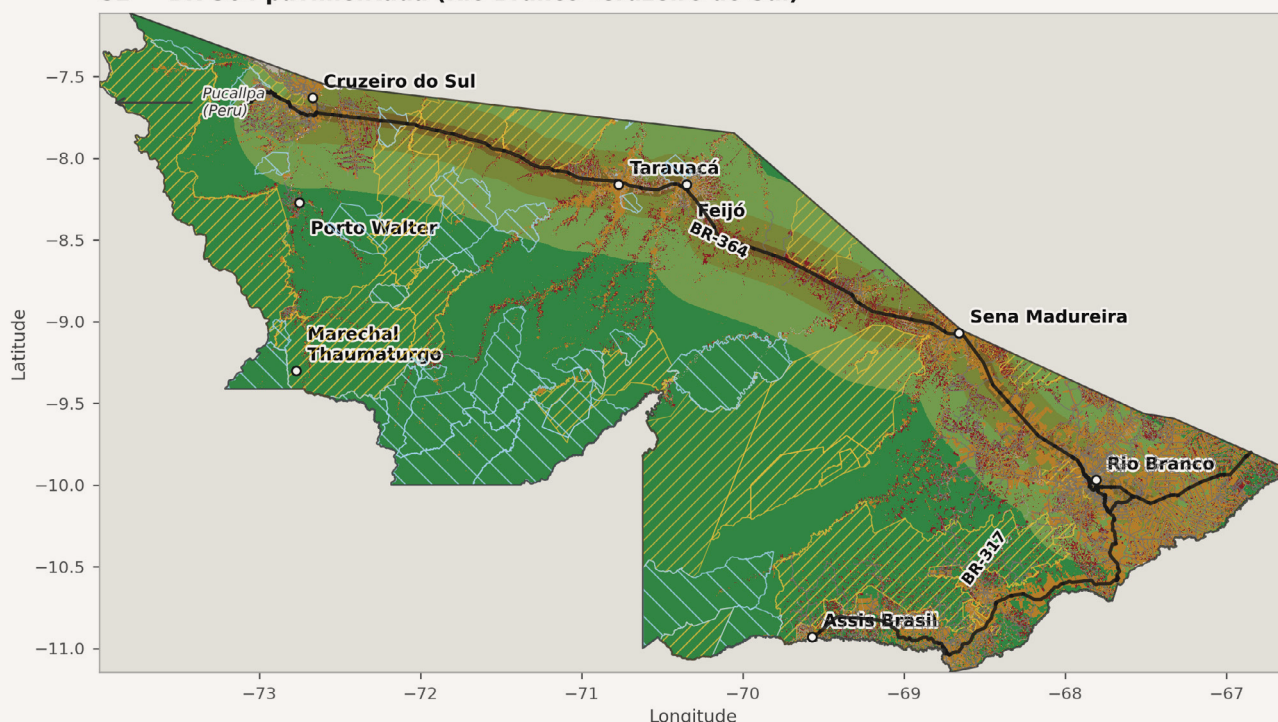
Mapa 1. Cenário 1: rede rodoviária atual, cobertura florestal e desmatamento até 2025.



Legenda dos Mapas 1 a 3. Fonte: análise elaborada para este relatório, a partir de dados do PRODES (INPE), do ICMBio e da FUNAI.

Cenário 2 (S2): BR-364 pavimentada. Pavimentação completa da BR-364 existente entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, juntamente com a melhoria da estrada de ligação entre Cruzeiro do Sul e Porto Walter para um padrão não pavimentado aprimorado, utilizável em todas as estações (Mapa 2).

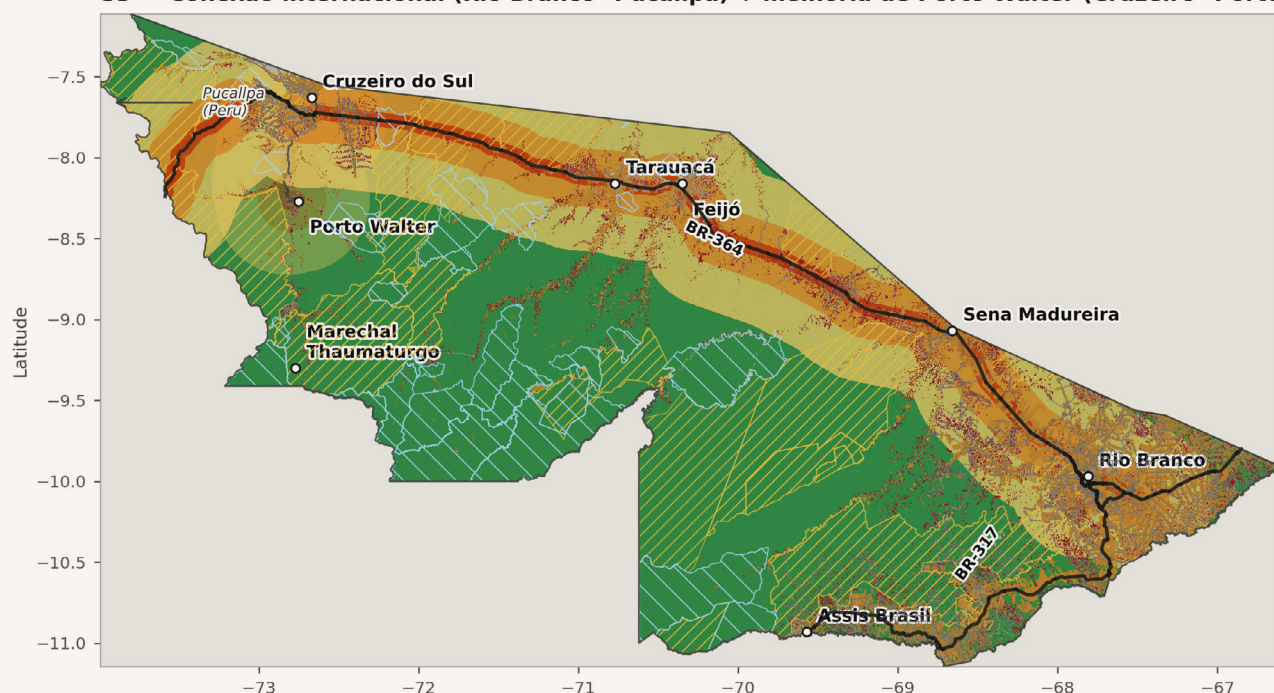
S2 — BR-364 pavimentada (Rio Branco→Cruzeiro do Sul)



Mapa 2. Cenário 2: BR-364 pavimentada entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, com a ligação Cruzeiro do Sul–Porto Walter melhorada, e o risco incremental de desmatamento resultante.

Cenário 3 (S3): novo corredor internacional. O S2 mais uma nova conexão internacional pavimentada partindo da BR-364, passando por Mâncio Lima, até Pucallpa, no Peru (Mapa 3)..

S3 — Conexão internacional (Rio Branco→Pucallpa) + melhoria de Porto Walter (Cruzeiro→Porto Walter)



Mapa 3. Cenário 3: Cenário 2 mais a nova conexão internacional pavimentada até Pucallpa, e o risco incremental de desmatamento resultante.

2.2 Modelagem do risco adicional de desmatamento decorrente da expansão rodoviária

Para quantificar o risco adicional de desmatamento gerado por cada cenário, este relatório utiliza uma referência histórica, baseada na única ocasião em que o Acre abriu anteriormente uma rodovia nacional para uma conexão internacional: a BR-317, também conhecida como Estrada do Pacífico. O trecho nacional da BR-317 (de Rio Branco a Assis Brasil, com cerca de 409 km) foi pavimentado e inaugurado em 2007. A conexão internacional através do Peru (PE 18-C) foi concluída em dezembro de 2010. Essa é a mesma sequência agora proposta para a BR-364: pavimentação nacional, seguida por uma nova conexão internacional.

Entre 2011 e 2023, as áreas a menos de 5 km da BR-317 conectada perdiam floresta a uma taxa 4,6 vezes maior que a média estadual, as áreas entre 5 e 20 km a 4,4 vezes e as áreas entre 20 e 50 km a 2,1 vezes. O Anexo técnico apresenta o desenho do estudo e a tabela completa de taxas. Aplicando essas taxas à floresta atualmente ao alcance da malha rodoviária pavimentada de cada cenário, obtém-se uma projeção do desmatamento adicional que cada cenário causaria:

Tabela 3. Desmatamento acumulado projetado por cenário, com base nas taxas observadas ao redor da BR-317 conectada, aplicadas à floresta ao alcance da rede de estradas pavimentadas de cada cenário.

Métrica	S2: BR-364 pavimentada	S3: novos corredores	Incremento do S3 em relação ao S2
Floresta a menos de 50 km de uma estrada pavimentada (ha)	5.798.400	6.183.700	+385.300
Desmatamento anual adicional em relação ao cenário BAU (ha/ano)	+63.000	+68.500	+5.500
Perda adicional acumulada, 10 anos (ha)	+857.400	+932.100	+74.700
Perda adicional acumulada, 20 anos (ha)	+1.550.300	+1.684.100	+133.800

Ao longo de dez anos, projeta-se que a nova conexão internacional acrescente cerca de 74.700 hectares de desmatamento, chegando a cerca de 133.800 hectares ao longo de vinte anos. A título de comparação, cerca de 1.309.900 hectares de floresta já foram perdidos em um raio de 50 km da BR-364 não pavimentada existente desde 2000, de modo que a pavimentação da via-tronco por si só já provocará uma perda adicional substancial. A nova conexão acrescenta a isso um incremento adicional, que traz consigo o risco político de comprometer o êxito do Estado no REDD+.

Integração territorial e responsabilidade socioambiental

Importante ressaltar que os resultados aqui apresentados não devem ser tratados como uma oposição à integração territorial, especialmente se consideramos os benefícios econômicos e sociais para regiões de difícil acesso. A questão central, portanto, não é ser contrário à integração, mas reconhecer que grandes obras de infraestrutura produzem transformações territoriais que precisam ser antecipadas, avaliadas e adequadamente manejadas.

Nesse sentido, os resultados desta análise reforçam a importância de que projetos de pavimentação, abertura ou ampliação de corredores rodoviários sejam submetidos, de forma rigorosa, aos instrumentos previstos na legislação ambiental brasileira para avaliação de impactos, licenciamento, monitoramento e acompanhamento de seus efeitos no território. A experiência da BR-317 demonstra que os impactos de uma rodovia não se restringem



à sua faixa diretamente afetada, mas alteram padrões de ocupação, valor da terra, pressão florestal e dinâmica de desmatamento.

Em um contexto no qual a manutenção da cobertura florestal é fundamental tanto para a conservação da biodiversidade quanto para a estabilidade climática regional, decisões de infraestrutura que ampliem o acesso às áreas florestais precisam considerar não apenas os benefícios econômicos imediatos, mas seus custos ambientais e climáticos de médio e longo prazo.

Logo, respeitar os instrumentos de avaliação de impacto, licenciamento, monitoramento e fiscalização não significa se opor à integração regional. Significa assegurar que decisões de grande escala sejam tomadas com base

em evidências suficientes sobre seus efeitos acumulados e sobre a capacidade real do Estado de prevenir e mitigar seus impactos, e não limitadas à defesa de interesses políticos de curto prazo. Pensar projetos de infraestrutura em um contexto territorial como o do Acre e não incorporar esses riscos não seria apenas uma lacuna ambiental, mas uma fragilidade do próprio planejamento territorial.

No caso da extensão proposta da BR-364 para além de Cruzeiro do Sul, criando uma conexão internacional com Pucallpa, os riscos socioambientais provavelmente superam os benefícios da integração territorial.

3. Argumentos contra a abertura de uma nova conexão internacional para Pucallpa

3.1 Receita de REDD+ perdida

O argumento econômico a favor de optar por uma trajetória florestal positiva, em vez da expansão de commodities impulsionada por rodovias, pode ser construído comparando a receita que o Acre pode esperar obter com a venda de créditos jurisdicionais de REDD+ com os retornos econômicos esperados dos projetos rodoviários. As projeções do próprio estado quanto aos créditos TREES passíveis de emissão e às potenciais receitas de sua venda ao longo do período de crédito de 2023–2027 estão resumidas a seguir.

Tabela 2. Receita potencial da venda de créditos jurisdicionais TREES, 2023–2027, e sua alocação no âmbito do Plano de Repartição de Benefícios (Fonte: projeções do Estado do Acre).

Potencial receita do REDD+, 2023–2027 (projeções do Estado do Acre)

Reduções totais de emissões passíveis de emissão como créditos TREES ao longo do período: $\approx 115,6$ milhões de t CO₂e.

Receita potencial total com a venda de créditos (considerando os preços de referência atuais do mercado voluntário): até US\$ 1,83 bilhão no período de 2023 a 2027.

Anos de pico (2024–2027): receita potencial de US\$ 327–437 milhões por ano. Desse total, conforme alocação prevista no Plano de Repartição de Benefícios atualizado: $\approx 26\%$ para comunidades extrativistas (US\$ 477 milhões); $\approx 22\%$ para povos indígenas (US\$ 403 milhões); $\approx 28\%$ para o governo estadual (US\$ 513 milhões); o restante para a operação do programa e o aprimoramento do SISA.

Esses valores não são garantidos: dependem da redução contínua do desmatamento e da demanda sustentada do mercado voluntário.

Em novembro de 2023, o Governo do Acre formalizou a terceira fase do seu Plano Estadual de Prevenção e Controle do Desmatamento e dos Incêndios (PPCDQ-AC 2023–2027) por meio do Decreto nº 11.372/2023. Esse plano, apresentado publicamente de acordo com a norma ART-

TREES como parte do Documento de Registro TREES (TRD) e do Relatório de Monitoramento TREES de 2023, estabelece como objetivo central a redução do desmatamento em 50% até 2027, tomando como linha de base a média dos seis anos anteriores (2017–2022).¹³ Essa redução já foi alcançada e, de fato, superada a partir de 2025, demonstrando que é viável.

Manter essa taxa para cumprir os termos do acordo de pré-venda com o Standard Chartered, no valor de até US\$ 150 milhões¹⁴, exigirá um conjunto ambicioso de medidas, estabelecidas pelo Estado do Acre na documentação do acordo e organizadas em quatro eixos: planejamento territorial e fundiário, incentivos econômicos à produção sustentável, comando e controle ambiental e governança. Em conjunto, representam o compromisso formal do estado, perante investidores internacionais, parceiros e suas próprias partes interessadas locais que se beneficiarão dos recursos do REDD+, de que suas políticas públicas são coerentes com a trajetória de reduções contínuas do desmatamento.

O Acre apresentou seu Documento de Registro do ART-TREES e o primeiro relatório de monitoramento em março de 2026.¹⁵ A única referência explícita a estradas nos documentos do TREES aparece no Plano Estadual de Prevenção e Controle do Desmatamento e da Queimada no Acre (PPCDQ-AC), que prevê ações de regularização fundiária e planejamento territorial “nas proximidades da BR-364 e de outras rodovias estaduais e federais”. Os relatórios não mencionam explicitamente a expansão de novas infraestruturas rodoviárias como um fator de risco para o cumprimento das metas. Entretanto, sabe-se que a expansão rodoviária gera vários riscos distintos para o programa:

- O aumento da pressão de desmatamento ao longo das estradas recém-pavimentadas ou recém-abertas poderia reverter os ganhos obtidos em territórios que hoje apresentam baixo desmatamento residual, justamente as áreas nas quais o PPCDQ se baseia para atingir a meta de 50%. Isso, por sua vez, levaria à redução da geração de créditos, ou mesmo a uma reversão nos anos futuros de creditação, impactando o fluxo financeiro para a SISA, do qual depende a repartição de benefícios às comunidades locais.
- O aumento da pressão de desmatamento em territórios indígenas, que os Mapas 1 a 3 mostram situados diretamente ao longo dos corredores, poderia comprometer a integridade das salvaguardas socioambientais que o Acre assumiu no âmbito do ART-TREES, em particular as Salvaguardas C e D de Cancún, relativas ao respeito aos direitos dos povos indígenas e à sua participação plena e efetiva nas decisões que os afetam.
- Mesmo que o aumento do desmatamento não se concretize durante o atual período de crédito (até o final de 2027), ele poderia afetar a permanência desses créditos no longo prazo. Eventuais reversões futuras das reduções de emissões já vendidas seriam, em tese, compensadas pelo pool de reserva do padrão ART-TREES, que funciona como um seguro para os compradores. Ainda que a integridade das reduções de emissões compensadas estivesse, em tese, assegurada, a falta de permanência das reduções especificamente adquiridas poderia gerar risco reputacional e desestimular compradores futuros.

3.2 Um investimento caro e incerto

A discussão pública sobre a estrada Pucallpa–Cruzeiro do Sul tem tendido a pressupor que o projeto geraria retornos econômicos proporcionais ao seu custo. No entanto, uma avaliação econômica de 2022 do Conservation Strategy Fund encontrou um valor presente líquido de –US\$ 220 milhões para o trecho Pucallpa–fronteira, no Peru, e de –US\$ 196 milhões para o trecho Cruzeiro do Sul–fronteira, no Brasil, com taxa interna de retorno abaixo de zero nos dois casos.¹⁶

A experiência anterior do Acre com a BR-317 aponta na mesma direção. Em 2017, constatou-se que a rodovia estava sendo muito pouco utilizada para o comércio. O tráfego comercial atingiu uma média de apenas sete veículos por hora, um número extremamente baixo, e as autoridades peruanas relataram que praticamente nenhuma mercadoria brasileira circulava pela rodovia em direção aos portos do Pacífico.¹⁷

Em 2020, números oficiais mostraram que, dos US\$ 246 milhões em mercadorias que o Acre exportou ou importou entre 2009 e 2019, pouco mais de 18% foram transportados pela Estrada do Pacífico, o que representa cerca de US\$ 44,6 milhões em mercadorias comercializadas. A prometida transformação econômica decorrente da Estrada do Pacífico não se concretizou, mesmo com o aumento substancial da pressão de desmatamento ao longo da rodovia. Essa é a principal lição a considerar diante da proposta de conexão com Pucallpa: a rodovia pode não transportar um volume significativo de mercadorias e, ainda assim, impulsionar um aumento do desmatamento.¹⁸

3.3 Riscos à segurança jurídica e à segurança pública

A proposta de extensão Mâncio Lima–Pucallpa já enfrenta sérias questões jurídicas em praticamente cada quilômetro de seu trajeto. Atravessar o Parque Nacional da Serra do Divisor, conforme planejado atualmente, violaria territórios habitados por povos indígenas em isolamento voluntário, o que é expressamente proibido pelo marco constitucional brasileiro para a proteção desses povos.¹⁹

As comunidades indígenas e ribeirinhas da região de Mâncio Lima têm denunciado reiteradamente a expansão da rodovia ao longo das sucessivas fases do projeto, citando a ausência da consulta prévia que o Estado brasileiro é obrigado a realizar nos termos da Convenção 169 da OIT e do artigo 231 da Constituição Federal. Esses fatores agravam a complexidade jurídica e socioambiental do projeto e exigem um licenciamento ambiental rigoroso, em vez de uma aceleração política.

A abertura de uma conexão rodoviária com Pucallpa também geraria custos substanciais à segurança pública, que as autoridades federais deveriam avaliar cuidadosamente. A região de Ucayali, do outro lado da fronteira, apresenta atividades documentadas de cultivo de coca, e o corredor fronteiriço mais amplo entre o Peru e o Brasil há muito tempo é uma rota para o tráfico de cocaína e precursores químicos. Uma nova conexão pavimentada reduziria

o custo do tráfico em ambas as direções e provavelmente estaria associada a um aumento acentuado da presença do crime organizado em uma região cuja capacidade estatal já é limitada.

O padrão já está documentado do lado peruano da fronteira. O Comando Vermelho passou a atuar em Ucayali depois de perder terreno na fronteira Colômbia–Peru em 2020, e estabeleceu controle sobre áreas remotas em torno do rio Abujao e da bacia do Utiquinía, a sudeste de Pucallpa, ao lado de grupos dissidentes formados após o mesmo conflito. O cultivo de coca em Ucayali passou de cerca de 3.600 hectares em 2020 para 14.531 hectares em 2022.²⁰ O traçado proposto para a rodovia atravessa esse mesmo corredor. A Rodovia Interoceânica oferece o precedente mais próximo: pesquisas sobre o sudoeste da Amazônia registram aumentos de extração ilegal de madeira, mineração ilegal, conflito fundiário, tráfico e crime violento tanto em Madre de Dios quanto no Acre após a conclusão da pavimentação, com o conflito entre facções nos centros urbanos acreanos entre os efeitos mais visíveis.²¹

Consultas locais realizadas como parte do estudo do CSF captaram essa preocupação diretamente.²² Representantes comunitários dos povos Nawa, Nukini e Ashaninka descreveram aumentos esperados no desmatamento ilegal, na caça, na pressão pesqueira, na prostituição, na contaminação de rios e na pressão sobre povos indígenas isolados, além dos impactos ecológicos diretos da construção da estrada. Tanto a Comissão Pró-Índio do Acre quanto a SOS Amazônia levantaram essas preocupações em manifestos formais.

Dados do Grupo de Monitoramento de Fronteiras do Acre (GEFRON) indicam a magnitude da atividade de fiscalização na fronteira atualmente. Entre janeiro e novembro de 2025, o grupo registrou 156 ocorrências em 224 operações, incluindo 33 casos de tráfico de drogas e 54 casos de contrabando, e prendeu ou deteve 96 pessoas. Uma nova travessia pavimentada aumentaria essa carga em um trecho da fronteira onde a presença de fiscalização já é reduzida.

Figura 2. Atividade de fiscalização na fronteira registrada pelo Grupo de Monitoramento de Fronteiras do Acre (GEFRON), janeiro a novembro de 2025 (Fonte: GEFRON).



4. E agora? Uma alternativa favorável à floresta para a região do MAP

3.1 Receitas perdidas do REDD+

A bioeconomia amazônica, que atualmente representa menos de 0,2% do mercado global de US\$ 175 bilhões para produtos como açaí e castanha-do-pará, possui um imenso potencial inexplorado.²³ Pesquisas sugerem que, considerando apenas o Acre, a produção sustentável de produtos florestais não madeireiros poderia gerar até US\$ 71 milhões anualmente em receita líquida, mantendo a cobertura florestal.²⁴

A região do MAP, que abrange mais de 54 milhões de hectares de floresta relativamente intacta em Madre de Dios (Peru), Acre (Brasil) e Pando (Bolívia), e abriga comunidades indígenas e tradicionais com séculos de experiência em manejo florestal, representa uma plataforma natural para ampliar essas oportunidades. Trata-se de um hotspot global de biodiversidade e um importante produtor de PFNM, responsável por 75–85% das exportações mundiais de castanha-do-pará.²⁵



O PPCDQ 2023–2027 do Acre, apresentado à ART-TREES como parte da mesma documentação que sustenta a venda de créditos, dedica seu segundo eixo aos incentivos econômicos para sistemas produtivos sustentáveis. Entre suas metas estão uma concessão florestal de 238.000 hectares, planos de negócio para oito cadeias de valor da sociobiodiversidade²⁶, o fortalecimento de oito organizações comunitárias em unidades de conservação estaduais, ao menos três selos de qualidade ambiental com uma plataforma para geri-los, e capacitação de cooperativas em arranjos produtivos e comerciais para produtos da sociobiodiversidade. A lei do SISA, de 2010, já direciona pagamentos à produção extrativista, incluindo as subvenções pagas aos extrativistas da borracha e do murumuru. O Fundo Estadual de Meio Ambiente e Florestas e a Companhia de Desenvolvimento e Serviços Ambientais oferecem os instrumentos financeiros e comerciais.²⁷

Instrumentos federais começaram a convergir nessa direção. O Plano Nacional de Desenvolvimento da Bioeconomia, lançado em 2026 no âmbito da estratégia nacional de bioeconomia instituída pelo Decreto 12.044/2024, destinou R\$ 350 milhões do Fundo Amazônia a iniciativas de sociobioeconomia na Amazônia. O Acre é o único estado nomeado individualmente, por meio de R\$ 69 milhões em 48 meses para o projeto Cooperar com a Floresta, executado pela Cooperacre e voltado a 2.500 famílias em dez cooperativas de doze municípios, somando polpa de frutas e café às operações já existentes de castanha e borracha.²⁸ O que falta a esses instrumentos é escala e acesso a mercados que paguem um prêmio por produtos florestais certificados.



© FLAVIO FORNER

Esses ativos estão no corredor em discussão. O complexo de concessão florestal do Rio Gregório fica em Tarauacá, sobre a própria BR-364, e as cooperativas extrativistas que abastecem a Cooperacre operam ao longo do mesmo eixo. A forma como o corredor for governado determinará, portanto, se a rodovia servirá de suporte à bioeconomia ou a deslocará.

O Porto de Chancay, um investimento de US\$ 3,5 bilhões com apoio chinês²⁹, reduz o tempo de transporte marítimo entre a América do Sul e a Ásia em mais de dez dias, criando uma vantagem competitiva significativa. Em vez de funcionar como mais um ponto de entrada para commodities ligadas ao desmatamento, Chancay poderia servir como porta de entrada para produtos florestais da região do MAP, como açaí, castanha-do-pará, madeira certificada e ingredientes cosméticos e farmacêuticos que dependem de florestas saudáveis e em pé.

5. Conclusão

O Acre passou duas décadas construindo um modelo internacionalmente reconhecido de desenvolvimento de baixas emissões. Esse modelo está agora sob pressão em duas frentes: uma agenda de exportação conduzida pelo governo do estado, pelo agronegócio e por interesses logísticos no Acre e em Ucayali, organizada em torno do acesso aos portos do Pacífico; e um plano de expansão rodoviária cujo componente internacional é incompatível com os próprios compromissos climáticos do estado.

Manter esse modelo exige o reconhecimento do que as comunidades já contribuíram para o processo do REDD+. O Plano de Repartição de Benefícios atualizado em junho de 2025 é um instrumento robusto para padrões internacionais, e a destinação de 72% às comunidades florestais está entre as mais generosas de qualquer programa jurisdicional. As alocações que ele prevê, no entanto, dependem de vendas de créditos que ainda não ocorreram.

As comunidades participam de consultas, exercícios de planejamento e projetos-piloto há mais de uma década, e a receita que chegou até elas até aqui corresponde aos pagamentos por resultados do REM, e não às cifras muito maiores projetadas no âmbito do ART-TREES. Um ressurgimento do desmatamento reduziria a geração de créditos. Proteger e ampliar a receita do REDD+, em vez de diluí-la com novos riscos de desmatamento, é, portanto, uma questão de credibilidade institucional, bem como de política climática.

Os planos de expansão rodoviária descritos neste relatório afetam diretamente essa credibilidade. A recuperação da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul é uma meta política legítima. Os centros populacionais do Acre têm direito a uma estrada confiável e utilizável em qualquer condição climática.

No entanto, a própria história do Acre, por meio do precedente da BR-317/Estrada do Pacífico desenvolvido na Seção 2, mostra que a pavimentação desse tipo de corredor aumenta de forma confiável a pressão de desmatamento em toda a floresta circundante. Isso não é inevitável: a experiência da BR-317 também mostra que a fiscalização sustentada e o manejo de áreas protegidas podem manter essa pressão bem abaixo do que uma fronteira não gerenciada produziria.

A tarefa que se apresenta para o Acre e seus parceiros é aplicar essa mesma capacidade de governança ao corredor da BR-364 à medida que ele for sendo recuperado. Manter a trajetória do PPCDQ ao longo da recuperação seria possível, mas pode exigir um esforço de governança sustentado muito acima do que as reduções alcançadas até aqui demandaram. Depois de 2027, o nível de referência do TREES é ajustado para baixo com base na média do período de crédito 2023–2027, de modo que o Acre entraria no ciclo seguinte de creditação com uma linha de base bem menor, definida por seu próprio desempenho recente. A margem para qualquer aumento do desmatamento se tornaria então muito mais estreita, justamente quando o efeito da pavimentação da rodovia poderia começar a pressionar as florestas vizinhas.

A extensão proposta até Pucallpa, nesse contexto, não parece compensar os riscos. Projeta-se que ela gere cerca de 74.700 hectares de desmatamento adicional ao longo de dez anos e 133.800 hectares ao longo de vinte, para uma conexão que a única análise detalhada de custo-benefício disponível considera inviável economicamente nos dois países. A atual Rodovia Interoceânica, que transporta uma fração do tráfego outrora projetado para ela, demonstra que uma nova conexão não é necessária.

Em vez disso, o Estado deveria aproveitar ao máximo a conexão internacional que já possui e utilizar a receita futura da venda de créditos ART-TREES para consolidar o desenvolvimento de uma bioeconomia. Uma estratégia desse tipo asseguraria a diversificação da economia local e das mercadorias comercializadas, reduzindo a exposição a um número limitado de commodities, e permaneceria compatível com a geração de receita de REDD+ no longo prazo.



Anexo técnico

As projeções da Tabela 3 utilizam um desenho Before-After Control-Impact (BACI, antes-depois com controle e impacto) calibrado a partir da BR-317 / Estrada do Pacífico, única rodovia pavimentada do Acre com conexão internacional posterior e análogo histórico direto da transição S2–S3 proposta para a BR-364.

Essas projeções carregam a incerteza inerente à extrapolação a partir de um único caso histórico. É melhor interpretá-las como uma ordem de grandeza plausível, em vez de uma previsão precisa, e os resultados reais dependerão fortemente da rigorosa fiscalização e do manejo das áreas protegidas ao longo de qualquer novo corredor, exatamente como demonstra a própria experiência da BR-317.

As taxas anuais de perda florestal, obtidas por meio de monitoramento por satélite (Hansen Global Forest Change, 2001–2023), foram comparadas em três faixas de distância da BR-317 e em três períodos: antes da pavimentação, período que capta o efeito do anúncio da rodovia (2001–2006), durante a pavimentação (2007–2010) e após a inauguração da conexão internacional (2011–2023). A taxa de desmatamento em todo o estado do Acre é usada como controle, de modo que a estimativa isole o efeito da rodovia em si das tendências mais amplas relacionadas à fiscalização, aos preços das commodities e às políticas que afetaram todo o estado no mesmo período. A floresta é aqui definida como cobertura arbórea com densidade de dossel superior a 30% no ano 2000, limiar utilizado para floresta tropical madura na Amazônia. A perda é reportada como perda bruta de cobertura arbórea dentro dessa linha de base, sem o filtro adicional de floresta primária tropical úmida.³⁰

O desmatamento próximo à BR-317 diminuiu durante o próprio período de pavimentação, refletindo uma fase de forte fiscalização federal que afetou todo o estado. No entanto, após a inauguração da conexão internacional em 2010, o desmatamento próximo à rodovia subiu bem acima da tendência estadual e permaneceu nesse nível. Entre 2011 e 2023, as áreas a menos de 5 km da BR-317 conectada estavam perdendo floresta a uma taxa 4,6 vezes maior que a média estadual. A fiscalização reduziu o efeito da rodovia, mas não o eliminou.

Tabela 4. Taxa média anual de desmatamento por faixa de distância e período ao redor da BR-317, comparada com o estado do Acre.

Faixa de distância	Antes da pavimentação 2001–06 (%/ ano)	Durante a pavimentação 2007–10 (%/ano)	Após a conexão 2011–23 (%/ano)	Taxa em relação à média estadual
0–5 km	3.50	1.21	2.67	4.6×
5–20 km	2.37	1.13	2.54	4.4×
20–50 km	1.33	0.57	1.22	2.1×
Acre em todo o estado (controle)	0.50	0.29	0.58	1.0×

- 1 - Duchelle, A. E., Greenleaf, M., Mello, D. M., Gebara, M. F., & Melo, T. (2014). "Acre's State System of Incentives for Environmental Services (SISA), Brazil." CIFOR.
- 2 - WWF. Acre é primeiro estado a realizar transações com REDD+. 2012. Disponível em: <https://www.wwf.org.br/en/?33524/Acre--primeiro-estado-a-realizar-transaes-com-REDD>
- 3 - GIZ. 10 ANOS DE EXPERIÊNCIA DO PROGRAMA REM – REDD Early Movers Lições do Acre, Mato Grosso (Brasil), Colômbia e Equador. 2022. Disponível em: <https://cooperacaobrasil-alemanha.com/REM/REM-10-Anos.pdf>
- 4 - Governors' Climate and Forests Task Force (2025, June 18). "Acre Completes Historic Benefits Sharing Plan." gcftf.org.
- 5 - Ionova, A. (2020). "Planned road to bisect pristine, biodiverse Brazilian Amazon national park." Mongabay.
- 6 - Prefeitura de Cruzeiro do Sul (2026). "Prefeitura de Cruzeiro do Sul recebe equipe do DNIT que apresenta projeto de recuperação da BR-364." <https://www.cruzeirodosul.ac.gov.br/post/prefeitura-de-cruzeiro-do-sul-recebe-equipe-do-dnit-que-apresenta-projeto-de-recuperacao-da-br-364> — See also O Rio Branco (2026). "Projeto de R\$ 5 bilhões prevê reconstrução definitiva da BR-364 no Acre." <https://oriobranco.net/projeto-de-r-5-bilhoes-preve-reconstrucao-definitiva-da-br-364-no-acre/>
- 7 - Ecos da Notícia (2025). "Cidades do Juruá e Tarauacá/Envira ficam isoladas após rompimento da BR-364." 23 February 2025.
- 8 - Santos, F. (2024). "Estado participa de audiência pública que debate via de acesso que liga Cruzeiro do Sul a Porto Walter." Agência de Notícias do Acre.
- 9 - Chaves, L. (2022). "Projeto de estrada avança sobre floresta intocada na Amazônia." InfoAmazonia.
- 10 - Maisonnave, F. (2021). "Planned Brazil-Peru highway threatens one of Earth's most biodiverse places." Mongabay.
- 11 - Juruá Informativo (2026). "Acre avança em plano de integração com o Peru e coloca Cruzeiro do Sul como rota estratégica." April 2026, reporting the 1st Meeting of the Brazil-Peru Central Border Committee, Pucallpa, 17 April 2026.
- 12 - ac24horas (2025). "Estrada que liga Cruzeiro do Sul com Pucallpa não está nos planos do governo Lula." 16 April 2025.
- 13 - Government of Acre (2023–2024). 2023–2027 TREES Registration Document and 2023 TREES Monitoring Report, submitted to ART-TREES. Decree No. 11,372/2023.
- 14 - Standard Chartered. "Standard Chartered and Brazilian State of Acre to bring high integrity carbon credits to market to support forest conservation." Press release. <https://www.sc.com/en/press-release/standard-chartered-and-brazilian-state-of-acre-to-bring-high-integrity-carbon-credits-to-market-to-support-forest-conservation/>
- 15 - ART. ART Accepts TREES Documents Submitted by Acre, Brazil. 2026. Disponível em: <https://www.artredd.org/art-accepts-trees-documents-submitted-by-acre-brazil/>
- 16 - Vilela, T., Bakker, L., Guimarães, G., Araújo, V. & Silva, C. (2022). Análisis costo beneficio de la interconexión terrestre Pucallpa – Cruzeiro do Sul. Conservation Strategy Fund (CSF-Brazil / CSF-Perú), Working Paper, March 2022. <https://www.conservation-strategy.org/node/437985>
- 17 - G1. Rodovia Interoceânica frustra previsão de integrar Brasil ao Pacífico. 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2017/04/rodovia-interoceanica-frustra-previsao-de-integrar-brasil-ao-pacifico.html>
- 18 - ac24horas (2020). "A Estrada do Pacífico no comércio exterior do Acre." 17 September 2020. [Figures to be confirmed against the article.]
- 19 - Constituição Federal do Brasil (1988), Article 231, which recognises Indigenous peoples' original rights to the lands they traditionally occupy and declares null and void any act aimed at the occupation or possession of those lands. [To be strengthened with the relevant FUNAI restricted-use ordinance for the Serra do Divisor isolated peoples.]
- 20 - Huerta, P. & Brehaut, I. (2023). "Brazilian drug gang takes root in Peruvian Amazon." InfoAmazonia / Amazon Underworld, 17 August 2023.
- 21 - Perz, S., Gernert, A., Mendoza, E. & dos Santos Pimentel, A. (2026). "Infrastructure and the diversification and dynamics of crime: the case of the interoceanic highway in the Southwestern Amazon." GeoJournal 91:72. <https://doi.org/10.1007/s10708-026-11630-7>
- 22 - Vilela, T., Bakker, L., Guimarães, G., Araújo, V. & Silva, C. (2022). Análise custo-benefício da interligação terrestre de Pucallpa – Cruzeiro do Sul. Conservation Strategy Fund, Portuguese edition of the study cited above. <https://www.conservation-strategy.org/sites/default/files/field-file/%28PORT%29%20ACB%20Pucallpa%20Cruzeiro%20do%20Sul%20OK.pdf>
- 23 - Climate Policy Initiative (2021). "Amazônia Sustainable Supply Chains Mechanism."
- 24 - Government of Acre (2017). "REDD+ in the State of Acre, Brazil: Rewarding a pioneer in forest conservation."
- 25 - FAO. Non-wood forest products: Brazil Nuts. Food and Agriculture Organization of the United Nations. Available at: <https://www.fao.org/forestry/nwfp/statistics/brazil-nuts/en>
- 26 - Government of Acre (2023–2024). 2023–2027 TREES Registration Document and 2023 TREES Monitoring Report, Axis II: Economic Incentives for Sustainable Production Systems.
- 27 - Governo do Acre. "Conheça as principais políticas de desenvolvimento sustentável do Estado do Acre." Agência de Notícias do Acre, agencia.ac.gov.br. SISA established by State Law No. 2,308/2010.
- 28 - Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima (2026). "Fundo Amazônia destina R\$ 69 milhões para fortalecimento de cadeias agroextrativistas no Acre." Announced at the launch of the Plano Nacional de Desenvolvimento da Bioeconomia (PNDBio), under the Estratégia Nacional de Bioeconomia, Decree No. 12,044/2024.
- 29 - BBC Mundo (2024). "Cómo el megapuerto de Chancay que China estrena en Perú puede impactar en la economía de otros países de América Latina." <https://www.bbc.com/mundo/articles/c8jywxmkryo>
- 30 - Forest loss is measured from Hansen Global Forest Change using a baseline of tree cover with more than 30% canopy density in the year 2000. See Amazon Conservation / MAAP methodology on forest loss and primary forest loss in the Amazon.



amazonconservation.org



sosamazonia.org.br

Consultas de prensa y contacto:

communications@amazonconservation.org