

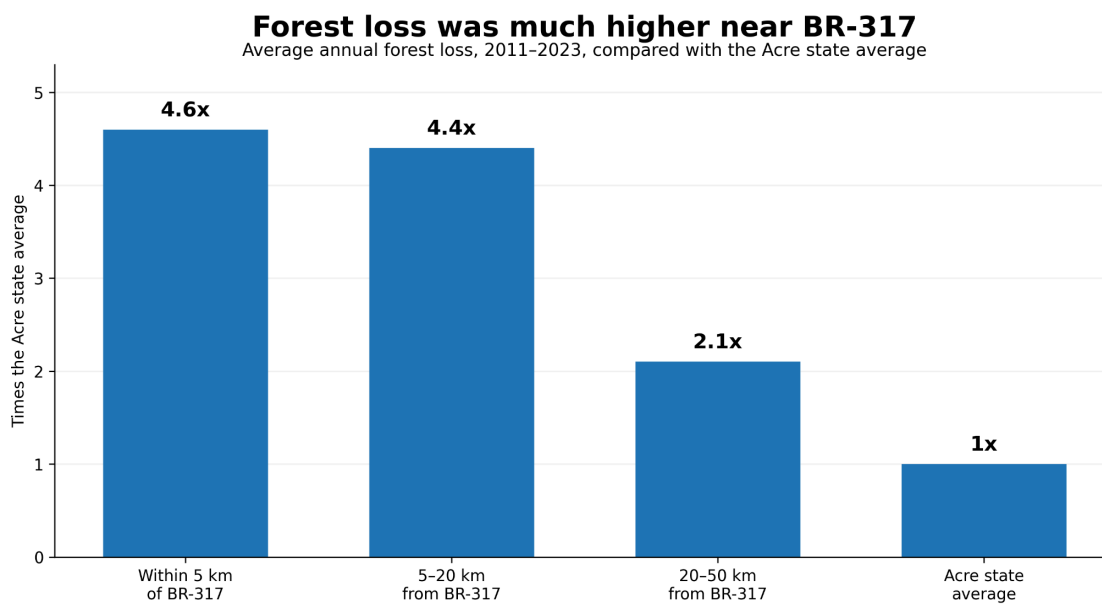
Nueva carretera entre Acre y Perú podría causar hasta 133.000 hectáreas de deforestación en la Amazonía, revela estudio

Un nuevo análisis evalúa los impactos de la ampliación de la BR-364 sobre los bosques de Acre y advierte sobre los riesgos para las inversiones REDD+ y para las comunidades que dependen de estos recursos

Un nuevo análisis sobre la expansión planificada de la infraestructura vial en Acre estima que una carretera internacional pavimentada entre el estado brasileño y Pucallpa, Perú, podría causar aproximadamente 74.700 hectáreas de deforestación adicional en diez años y 133.800 hectáreas en veinte años, además de las pérdidas proyectadas por la pavimentación de la BR-364.

El informe “Acre en la encrucijada: cómo la expansión vial amenaza una década de avances en REDD+ en la Amazonía brasileña”, elaborado por investigadores de Amazon Conservation y SOS Amazônia, analiza tres escenarios de infraestructura y utiliza como referencia histórica los impactos observados a lo largo de la BR-317, la Carretera Interoceánica, tras su conexión internacional con Perú.

Entre 2011 y 2023, la tasa promedio anual de pérdida de bosque en Acre fue de 0,58 %. En las zonas ubicadas a menos de cinco kilómetros de la BR-317, la tasa alcanzó 2,67 % anual, 4,6 veces el promedio estatal. Entre cinco y 20 kilómetros de la carretera, la tasa fue de 2,54 %, es decir, 4,4 veces el promedio de Acre, mientras que en las zonas situadas entre 20 y 50 kilómetros se registró una tasa de 1,22 %, 2,1 veces el promedio estatal.



Acre state average = 0.58% annual forest loss. Source: Acre at the Crossroads, based on Hansen Global Forest Change data.



A partir de esta experiencia histórica, los investigadores estimaron los impactos sobre las áreas de bosque que se volverían más accesibles bajo distintos escenarios de expansión vial. La pavimentación de la BR-364 entre Rio Branco y Cruzeiro do Sul, junto con mejoras en la conexión con Porto Walter, podría asociarse a 857.400 hectáreas adicionales de deforestación en diez años. Con una nueva carretera internacional hacia Pucallpa, la proyección llega a 932.100 hectáreas en el mismo período. La diferencia entre ambos escenarios es de aproximadamente 74.700 hectáreas en diez años y 133.800 hectáreas en veinte años.

Estas cifras no deben interpretarse como pronósticos precisos. Los resultados reales dependerían de varios factores, entre ellos la fiscalización y la gestión de las áreas protegidas a lo largo de los corredores viales.

Beneficios ambientales y económicos en riesgo

En las últimas dos décadas, Acre ha construido uno de los programas jurisdiccionales de REDD+ más consolidados del mundo. REDD+ significa Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación de los Bosques, y es un mecanismo diseñado para recompensar a países y jurisdicciones por evitar las emisiones asociadas a la pérdida de bosques.

Desde 2012, el programa REDD+ Early Movers (REM), una iniciativa que remunera reducciones de emisiones verificadas, ha aportado al estado aproximadamente 56 millones de euros, equivalentes a R\$ 331 millones, por alrededor de 21 millones de toneladas de reducciones de emisiones verificadas.

En 2025, Acre también firmó un acuerdo de preventa con el banco Standard Chartered por créditos correspondientes a hasta 40 millones de toneladas de reducciones de emisiones, con el potencial de generar hasta US\$ 150 millones en ingresos por créditos de carbono. El Plan de Distribución de Beneficios del estado destina el 72 % de los ingresos netos de la venta de estos créditos a las comunidades del bosque.

Mantener este flujo de recursos está directamente ligado a la continuidad en la reducción de la deforestación. Las proyecciones presentadas por el estado indican el potencial de generar hasta US\$ 1.830 millones entre 2023 y 2027 con la venta de créditos emitidos bajo TREES, el Estándar de Excelencia Ambiental REDD+ de la Arquitectura para Transacciones REDD+ (ART). Estas cifras dependen tanto de la continuidad en la reducción de la deforestación como de la demanda en el mercado voluntario de carbono.

“Existe una tensión entre los compromisos de REDD+ ya asumidos por Acre y los avances en la reducción de la deforestación, por un lado, y los nuevos riesgos asociados a la expansión vial, por otro. Parte de esa nueva infraestructura es realmente necesaria, pero su impacto, al poner en riesgo una cobertura forestal adicional, deberá gestionarse con cuidado. Algunos de estos proyectos de infraestructura, como la conexión entre Cruzeiro do Sul y Pucallpa, no resisten un análisis racional. Después de décadas invirtiendo en una visión que apuesta por la



preservación de los bosques de Acre, se necesita coherencia”, afirma Blaise Bodin, director de Políticas y Estrategia de Amazon Conservation.

Integración regional con protección de los bosques

El análisis destaca la importancia de la infraestructura para la población de Acre y los beneficios económicos y sociales de la integración regional, especialmente en zonas de difícil acceso, a la vez que subraya la necesidad de incorporar los impactos ambientales y climáticos de mediano y largo plazo en la planificación, con una adecuada evaluación de impactos, licenciamiento, monitoreo y fiscalización.

En el caso de la conexión propuesta hacia Pucallpa, la evidencia económica incluida en el informe también plantea dudas sobre la viabilidad del proyecto. Una evaluación de 2022 publicada por Conservation Strategy Fund calculó un valor actual neto negativo tanto para el tramo peruano como para el brasileño de la conexión, con una tasa interna de retorno inferior a cero en ambos casos.

La región MAP, que abarca Madre de Dios en Perú, Acre en Brasil y Pando en Bolivia, contiene más de 54 millones de hectáreas de bosque relativamente intacto y comunidades con amplia experiencia en manejo forestal. Solo en Acre, la producción sostenible de productos forestales no maderables podría generar hasta US\$ 71 millones en ingresos netos anuales, manteniendo la cobertura forestal.

El Puerto de Chancay, en Perú, también amplía las oportunidades de acceso a los mercados asiáticos para productos de la economía del bosque amazónico, como el asaí, la castaña amazónica, la madera certificada e ingredientes para las industrias cosmética y farmacéutica.

Daniela Dias, líder del Programa de Áreas Protegidas y Conservación de la Biodiversidad de SOS Amazônia, señala que “Acre tiene un gran potencial para consolidar su política climática actual integrando distintos sectores en torno a un modelo de desarrollo que valore el bosque en pie. No se trata de elegir la conservación por encima del desarrollo, sino de una acción estratégica para proteger la integridad territorial y, al mismo tiempo, crear oportunidades económicas sostenibles mediante un modelo de bioeconomía basado en los saberes locales, REDD+ y los servicios ambientales”.



Press contacts

communications@amazonconservation.org

Sobre el estudio

“Acre en la encrucijada: cómo la expansión vial amenaza una década de avances en REDD+ en la Amazonía brasileña” examina los posibles impactos de la expansión de la infraestructura vial en Acre sobre la deforestación, los compromisos climáticos del estado y los ingresos vinculados a REDD+. El modelo compara tres escenarios de infraestructura y utiliza datos históricos de la BR-317 como referencia para estimar los riesgos asociados a la ampliación de la BR-364 y a una posible conexión internacional con Pucallpa, Perú. El estudio fue elaborado por investigadores de Amazon Conservation en alianza con SOS Amazônia.

Lee el informe completo: <https://www.amazonconservation.org/publication/>