

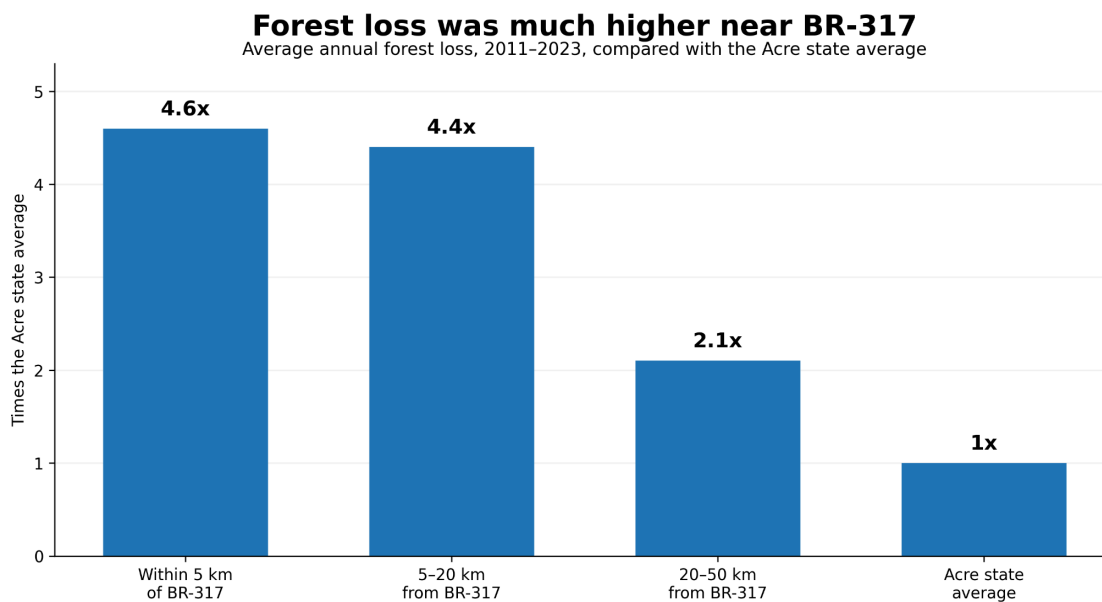
## Nova estrada entre Acre e Peru pode causar desmatamento de até 133 mil hectares na Amazônia, aponta estudo

*Análise inédita avalia os impactos da expansão da BR-364 sobre as florestas do Acre e alerta para riscos aos investimentos em REDD+ e às comunidades que dependem desses recursos*

30 de setembro de 2026 - Uma nova análise sobre os planos de expansão da infraestrutura rodoviária no Acre estima que uma estrada internacional pavimentada entre o estado e Pucallpa, no Peru, poderia causar cerca de 74.700 hectares de desmatamento em dez anos e 133.800 hectares em vinte anos, além das perdas projetadas com a pavimentação da BR-364.

O relatório “O Acre na encruzilhada: Como a expansão rodoviária ameaça uma década de avanços do REDD+ na Amazônia brasileira”, elaborado por pesquisadores da Amazon Conservation e da SOS Amazônia, analisa três cenários de infraestrutura e utiliza como referência histórica os impactos observados ao longo da BR-317, a Estrada do Pacífico, após sua conexão internacional com o Peru.

Entre 2011 e 2023, a taxa média anual de perda florestal no Acre foi de 0,58%. Nas áreas localizadas a menos de cinco quilômetros da BR-317, essa taxa chegou a 2,67% ao ano, 4,6 vezes a média estadual. Na faixa entre cinco e 20 quilômetros da rodovia, foi de 2,54%, ou 4,4 vezes a média do Acre, enquanto, entre 20 e 50 quilômetros, chegou a 1,22%, ou 2,1 vezes a média estadual.



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



A partir dessa experiência histórica, os pesquisadores estimaram os impactos sobre áreas florestais que se tornariam mais acessíveis nos diferentes cenários de expansão rodoviária. A pavimentação da BR-364 entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul, acompanhada da melhoria da ligação com Porto Walter, poderia estar associada a 857.400 hectares adicionais de desmatamento em dez anos. Com uma nova estrada internacional até Pucallpa, a projeção alcança 932.100 hectares no mesmo período. A diferença entre os dois cenários é de aproximadamente 74.700 hectares em dez anos e 133.800 hectares em vinte anos.

Esses números não devem ser interpretados como previsões exatas. Os resultados dependeriam, entre outros fatores, da fiscalização e da gestão das áreas protegidas ao longo dos corredores rodoviários.

### **Avanços ambientais e econômicos em risco**

Nas últimas duas décadas, o Acre construiu um dos programas jurisdicionais de REDD+ mais consolidados do mundo. REDD+ significa Redução de Emissões por Desmatamento e Degradação Florestal e é um mecanismo que busca recompensar países e jurisdições por evitar emissões associadas à perda de florestas.

Desde 2012, o programa REDD+ Early Movers (REM), iniciativa que remunera reduções verificadas de emissões, já compensou o estado com cerca de 56 milhões de euros, equivalentes a R\$ 331 milhões, por aproximadamente 21 milhões de toneladas de reduções verificadas de emissões.

Em 2025, o Acre também firmou um acordo de pré-venda com o Standard Chartered Bank para créditos correspondentes a até 40 milhões de toneladas de redução de emissões, com potencial de gerar até US\$ 150 milhões em receitas provenientes de créditos de carbono. O Plano de Repartição de Benefícios do Estado destina 72% das receitas líquidas da venda desses créditos às comunidades florestais.

A manutenção desse fluxo de recursos está diretamente relacionada à continuidade da redução do desmatamento. As projeções apresentadas pelo próprio estado indicam um potencial de até US\$ 1,83 bilhão entre 2023 e 2027, com a venda de créditos emitidos sob o padrão TREES, sigla em inglês de The REDD+ Environmental Excellence Standard. Esses valores dependem tanto da continuidade das reduções do desmatamento quanto da demanda do mercado voluntário de carbono.



"Existe uma tensão entre os compromissos de REDD+ já assumidos pelo Acre e os avanços na redução do desmatamento, de um lado, e os novos riscos associados à expansão das estradas, de outro. Parte dessa nova infraestrutura é de fato necessária, mas seu impacto, ao colocar em risco uma cobertura florestal adicional, precisará ser gerenciado com cuidado. Alguns desses projetos de infraestrutura, como a ligação entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, não se sustentam diante de uma análise racional. Depois de décadas investindo em uma visão que busca manter as florestas do Acre preservadas, é preciso haver coerência", afirma Blaise Bodin, diretor de Política e Estratégia da Amazon Conservation.

### **Integração regional com proteção da floresta**

A análise aponta a importância da infraestrutura para a população do Acre e os benefícios econômicos e sociais da integração territorial, especialmente em regiões de difícil acesso, mas destaca a necessidade de incorporar os impactos ambientais e climáticos de médio e longo prazo ao planejamento, com avaliação de impacto, licenciamento, monitoramento e fiscalização adequados.

No caso da proposta de conexão com Pucallpa, as evidências econômicas reunidas no documento também levantam dúvidas quanto à viabilidade do projeto. Uma avaliação publicada em 2022 pelo Conservation Strategy Fund calculou valor presente líquido negativo tanto para o trecho peruano quanto para o brasileiro da conexão, com taxa interna de retorno inferior a zero em ambos os casos.

A região MAP, que reúne Madre de Dios, no Peru, Acre, no Brasil, e Pando, na Bolívia, concentra mais de 54 milhões de hectares de floresta relativamente intacta e comunidades com ampla experiência em manejo florestal. Somente no Acre, a produção sustentável de produtos florestais não madeireiros poderia gerar até US\$ 71 milhões anuais em receita líquida, mantendo a cobertura florestal.

O Porto de Chancay, no Peru, também amplia as possibilidades de acesso aos mercados asiáticos para produtos da sociobiodiversidade amazônica, incluindo açaí, castanha do Pará, madeira certificada e ingredientes para as indústrias de cosméticos e produtos farmacêuticos.

Daniela Dias, líder do Programa de Áreas Protegidas e Conservação da Biodiversidade da SOS Amazônia, afirma que "o Acre tem grande potencial para consolidar sua política climática já existente, integrando diferentes setores em torno de um modelo de desenvolvimento que valorize a floresta em pé. Não se trata de escolher a conservação em vez do desenvolvimento, mas de uma atuação estratégica para proteger a integridade territorial, ao mesmo tempo em que se criam oportunidades econômicas sustentáveis por meio de um modelo de bioeconomia baseado nos saberes locais, no REDD+ e nos serviços ambientais."



### **Sobre o estudo**

“O Acre na encruzilhada: Como a expansão rodoviária ameaça uma década de avanços do REDD+ na Amazônia brasileira” analisa os possíveis impactos da expansão da infraestrutura rodoviária no Acre sobre o desmatamento, os compromissos climáticos do estado e as receitas associadas ao REDD+. A modelagem compara três cenários de infraestrutura e utiliza dados históricos da BR-317 como referência para estimar os riscos associados à expansão da

BR-364 e a uma eventual conexão internacional com Pucallpa, no Peru. O estudo foi elaborado por pesquisadores da Amazon Conservation em parceria com a SOS Amazônia.

Leia o relatório completo: <https://www.amazonconservation.org/publication/>

Entrevistas com os autores estão disponíveis mediante solicitação pelo e-mail [communications@amazonconservation.org](mailto:communications@amazonconservation.org)