

# ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DE LA INTERCONEXIÓN TERRESTRE PUCALLPA - CRUZEIRO DO SUL

## RESUMEN

*Conservation Strategy Fund (CSF) llevó a cabo un análisis costo-beneficio de la Interconexión Terrestre Pucallpa-Cruzeiro do Sul. El estudio concluye que la carretera no es económicamente viable, siendo los costos de inversión del proyecto altamente superiores a los beneficios del proyecto. Además, el proyecto representaría una amenaza a la biodiversidad, al atravesar el Parque Nacional Sierra del Divisor (Brasil) y la Reserva Territorial Isconabua (Perú), así como a las poblaciones indígenas en aislamiento voluntario que ahí habitan.*



Foto: Matthew Henry.

## POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN EN SÍNTESIS

MAYO 2022 | N° 58  
conservation-strategy.org

### AUTORES:

THAÍS VILELA  
MARTHA TORRES MARCOS-IBÁÑEZ



CONSERVACIÓN  
ESTRATÉGICA

## Principais constatações

A pesar de los cuestionamientos que el proyecto vial Pucallpa - Cruzeiro do Sul ha tenido en los últimos años, recientemente ha sido declarado de interés nacional. En mayo de 2020, el gobierno peruano aprobó el Proyecto de Ley N° 6486/2020-CR, el cual declara la necesidad pública e interés nacional la construcción de dicha carretera, autorizando al Poder Ejecutivo a establecer los mecanismos necesarios para su realización. En Brasil, la situación es similar, el proyecto vial está avanzando con el apoyo del Gobierno de Acre, e incluso hubo una convocatoria para la contratación de la empresa que estaría a cargo de la viabilidad del mismo.

Sin embargo, a pesar del interés político manifestado por los gobiernos de Perú y Brasil. El proyecto ha demostrado una vez más no ser económicamente viable, siendo los costos de inversión y mantenimiento superiores a los beneficios que serían generados. En 2015, CSF en alianza con GRADE elaboró un análisis costo-beneficio de la carretera considerando el tramo en Perú y la alternativa ferroviaria.

En 2021, CSF elaboró nuevamente un análisis costo-beneficio pero considerando los tramos en Perú y en Brasil. Para ambos tramos, CSF estimó el Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa Interna de Retorno (TIR), ambos indicadores utilizados en el modelo RED (Road Economic Decision Model). Para el caso del tramo Pucallpa - Frontera Brasil, CSF calculó un VAN negativo de USD 220 millones de dólares, y una TIR menor a cero. En el caso del tramo Cruzeiro do Sul - Frontera Perú el VAN representó USD 195 millones de dólares negativo, y la TIR resultó también menor a cero.

Asimismo, el estudio identifica el nivel de emisiones CO<sub>2</sub>, que en caso de implementarse el proyecto Pucallpa - Cruzeiro do Sul, serían generadas por los vehículos que transitarían en ambos tramos. El estudio muestra que, en el caso de Brasil, el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> pasaría de 777 toneladas por año (esto bajo un escenario en que el proyecto no es implementado) a 19.501 toneladas por año (en un escenario en que el proyecto se implementa). En el caso de Perú, los resultados son igualmente alarmantes, siendo que el nivel de emisiones de CO<sub>2</sub> aumentaría de 452 toneladas por año (escenario sin proyecto) a 24.882 toneladas por año.

La estimación de la deforestación es el resultado de otro proyecto realizado por CSF en 2019/2020. En este sentido, se estimó que la construcción del tramo en Perú representaría la deforestación de 24,021 hectáreas, teniendo ésto un impacto económico estimado de 1,1 mil millones de reales (USD 245,931,625 aproximadamente). Estas pérdidas estarían asociadas a la pérdida de almacenamiento de carbono, la erosión provocada en el suelo y también la pérdida de productos maderables y no maderables con la decisión de deforestar áreas de vegetación nativa. Por temas de tiempo, el análisis de la deforestación en el lado Brasileiro no fue realizado. Sin embargo, de evaluarse el nivel de hectáreas deforestadas a causa de este proyecto el VAN sería aún más negativo.

Existe además rechazo por parte de las comunidades indígenas que serían potencialmente afectadas por este proyecto de infraestructura. El proyecto ha sido cuestionado por organizaciones indígenas al no contar con mecanismos de participación ni consulta previa, libre e informada que corresponde aplicar a los pueblos indígenas.

## Conclusiones y Recomendaciones

La carretera no es económicamente viable, por lo tanto, no se recomienda su construcción. Además, la deforestación causada en el caso de Perú, la afectación a dos áreas de amplia biodiversidad como lo son el Parque Nacional Sierra del Divisor y la Reserva Territorial Isconahua (Perú), así como a las comunidades nativas y a poblaciones indígenas en aislamiento voluntario (Isconahuas) demuestran que los costos ambientales y sociales superan ampliamente los beneficios económicos.

Para conocer más detalles de este estudio, descarga el Documento de Trabajo [aquí](#).

---

## Agradecimientos

*Este proyecto fue desarrollado por Conservation Strategy Fund y fue posible gracias al apoyo de la Fundación Nia Tero.*

*Adicionalmente, queremos agradecer a Maria Luiza Pinedo Ochoa, Danielli Jatobá y Ana Luiza Melgaço de la Comisión Pro Indio de Acre (CPI-Acre) por su apoyo técnico y logístico, Miguel Scarcello de SOS Amazônia por las contribuciones sobre el contexto regional. A Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) y a la Organización Regional AIDSESP Ucayali (ORAU) por su apoyo en las coordinaciones para la difusión y discusión de los principales hallazgos de este estudio. A los indígenas de las etnias Ashaninka, Nawa, Nukini y a sus aliados locales por su participación en las entrevistas, discusiones y puesta a disposición de informaciones relativas a los impactos de la carretera en sus territorios.*

**Conservation Strategy Fund - CSF**

**[www.conservation-strategy.org](http://www.conservation-strategy.org)**

