

# ANÁLISE CUSTO-BENEFÍCIO DA INTERLIGAÇÃO TERRESTRE DE PUCALLPA-CRUZEIRO DO SUL

## RESUMO

*A Conservação Estratégica (CSF) realizou uma análise custo-benefício da interligação terrestre entre as cidades de Pucallpa e Cruzeiro do Sul. O estudo concluiu que a estrada não é economicamente viável, dado que os custos de investimento do projeto superam em muito seus benefícios esperados. Além disso, o projeto representaria uma ameaça à biodiversidade, pois atravessa o Parque Nacional da Serra do Divisor (Brasil) e a Reserva Territorial Isconahua (Peru), bem como às populações indígenas em isolamento voluntário que ali vivem..*

## POLÍTICAS DE CONSERVAÇÃO EM SÍNTESE

MAIO 2022 | Nº 59  
conservation-strategy.org

### AUTORES:

THAÍS VILELA  
MARTHA TORRES MARCOS-IBÁÑEZ



Foto: Matthew Henry.

## Principais constatações

Apesar dos questionamentos que o projeto rodoviário Pucallpa-Cruzeiro do Sul tem levantado nos últimos anos, este foi recentemente declarado de interesse nacional. Em maio de 2020, o governo peruano aprovou o Projeto de Lei Nº 6486/2020-CR, que declara a construção desta estrada uma necessidade pública e de interesse nacional, autorizando o Poder Executivo a estabelecer os mecanismos necessários para a sua realização. No Brasil, a situação é semelhante, o projeto rodoviário está avançando com o apoio do Governo do Acre, e houve inclusive a publicação de um edital para a contratação da empresa que se encarregaria da viabilidade do projeto.

No entanto, apesar do interesse político demonstrado pelos governos do Peru e Brasil, o projeto provou mais uma vez não ser economicamente viável, com custos de investimento e manutenção que excedem seus benefícios. Em 2015, a CSF, em parceria com o Grupo de Análise para o Desenvolvimento - GRADE, elaborou uma análise de custo-benefício da estrada considerando o trecho no Peru e uma alternativa ferroviária. Em 2021, a CSF realizou novamente uma análise de custo-benefício, mas dessa vez considerando os trechos da estrada nos dois países.



CONSERVACIÓN  
ESTRATÉGICA

Levando em consideração a extensão completa da via, a CSF estimou o Valor Presente Líquido (VPL) e a Taxa Interna de Retorno (TIR), dois indicadores utilizados no Modelo RED (Road Economic Decision Model). No caso do trecho Pucallpa – fronteira do Brasil, a organização estimou um VPL negativo de USD 220 milhões, e um TIR inferior a zero, enquanto no trecho Cruzeiro do Sul – fronteira do Peru, o VPL foi negativo em USD 195 milhões e a TIR também inferior a zero.

O estudo também identificou o nível de emissão de CO2 que o projeto geraria caso implementado, em função dos veículos que trafegariam pela estrada. A pesquisa mostra que, no caso do Brasil, o nível de emissões de CO2 aumentaria de 777 toneladas por ano para 19.501 toneladas por ano. Para o Peru, os resultados são igualmente alarmantes, com o nível de emissões de CO2 aumentando de 452 toneladas por ano para 24.882 toneladas por ano.

O desmatamento que seria gerado pela construção também foi calculado. Estimou-se que a estrada, somente no Peru, causaria o desmatamento de 24.021 hectares, com um impacto econômico estimado de 1,1 bilhões de reais (aproximadamente USD 245.931.625). Essas perdas estariam associadas à erosão do solo e a perdas no armazenamento de carbono e também de madeira e produtos não madeireiros, causada pelo desmatamento de áreas de vegetação nativa. Devido a limitações de tempo, a análise do desmatamento do lado brasileiro não foi realizada. Contudo, se a quantidade de hectares desmatados como resultado deste projeto fosse avaliada, o VPL seria ainda mais negativo.

Finalmente, o relatório apresenta a rejeição das comunidades indígenas que seriam potencialmente afetadas pela estrada. O projeto tem sido questionado por organizações e representantes indígenas por não ter contado com mecanismos de participação e consulta livre, prévia e informada, que segundo a lei, devem acontecer em caso de empreendimentos em terras indígenas.

## Conclusões e recomendações

A estrada não é economicamente viável, portanto, sua construção não é recomendada. Além disso, o desmatamento que afeta áreas de alta biodiversidade, como o Parque Nacional Sierra del Divisor e a Reserva Territorial Isconahua (Peru), bem como comunidades nativas e populações indígenas em isolamento voluntário (Isconahuas), demonstra que os custos ambientais e sociais da obra superam em muito seus benefícios econômicos.

Confira a análise completa no nosso site, clique [aqui](#).

---

## Agradecimentos

*Este relatório é resultado da associação entre CSF-Brasil e CSF-Peru e foi possível devido ao apoio da Fundação Nia Tero.*

*Adicionalmente, CSF agradece a Maria Luiza Pinedo Ochoa, Danielli Jatobá e Ana Luiza Melgaço da Comissão Pró Índio do Acre (CPI-Acre) pelo apoio técnico e logístico, Miguel Scarcello da SOS Amazônia pelas contribuições sobre o contexto regional. A Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) e à Organización Regional AIDSESEP Ucayali (ORAU) pelo apoio na coordenação da divulgação e discussão das principais conclusões deste estudo. Aos indígenas das etnias Ashaninka, Nawa, Nukini e aos seus parceiros locais pela participação nas entrevistas, discussões e disponibilização de informações referentes aos impactos da estrada em seus territórios.*

**Conservation Strategy Fund - CSF**

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

