

MONITORAMENTO DA EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS DO BRASIL

A expansão para o Rio de Janeiro

BOLETIM N.º 3

Projeto desenvolvido por Rafael Van Erven Ludolf no âmbito do Pós-Doutorado Nota 10 (Edital nº 17/2024) financiado pela FAPERJ

Porto do Açú - São João da Barra/RJ.

Fonte foto: Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços



LEA
Laboratório de Ética Ambiental e Animal



PPGF
PROGRAMA DE
PÓS-GRADUAÇÃO
EM FILOSOFIA UFRJ



FAPERJ
Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo
à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

FICHA TÉCNICA

TEXTO

RAFAEL VAN ERVEN LUDOLF
(DOUTOR EM CIÊNCIAS JURÍDICAS E
SOCIAIS)

COORDENAÇÃO DE PESQUISA

MARIA CLARA DIAS
(DOUTORA EM FILOSOFIA)

REVISÃO

FABIO A. G. OLIVEIRA
(DOUTOR EM FILOSOFIA)

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

EVELYM PIPAS MORGADO
(DOUTORANDA EM CIÊNCIAS
JURÍDICAS E SOCIAIS)

REALIZAÇÃO

LABORATÓRIO DE ÉTICA AMBIENTAL E
ANIMAL -LEA

APOIO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
BIOÉTICA, ÉTICA APLICADA E SAÚDE
COLETIVA (PPGBIOS)

APOIO TÉCNICO

DENIS ROTHIER DUARTE
(MESTRE EM CIÊNCIA DE DADOS E
COMPUTACIONAIS)

INSTITUIÇÃO VINCULADA

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
FILOSOFIA (PPGF) DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO RIO DE JANEIRO (UFRJ).

COLABORAÇÃO

LABORATÓRIO DE JUSTIÇA AMBIENTAL
- LAJA/UFF

LABORATÓRIO DE JUSTIÇA, AMBIENTE,
CIDADES E ANIMAIS - LAJACA/UFF

PROJETO FINANCIADO PELA

FUNDAÇÃO CARLOS CHAGAS FILHO DE
AMPARO À PESQUISA DO ESTADO DO
RIO DE JANEIRO - FAPERJ (PROCESSO
SEI-260003/001285/2025)



ÍNDICE

INTRODUÇÃO	03
1. O CASO DO NAVIO SPIRIDON II: MAIS UMA TRAGÉDIA ANUNCIADA	04
1.1. NÃO SE TRATA DE UM CASO EXCEPCIONAL	06
1.2. OUTRAS TRAGÉDIAS	08
2. MAIS PORTOS, MAIS IMPACTOS: A EXPANSÃO PARA O RIO DE JANEIRO	10
2.1. PRIMEIRA EXPORTAÇÃO PELO PORTO DO AÇU (RJ)	11
2.2. MAIS EPES, MAIS IMPACTOS	12
3. MEDIDAS CONTRA A EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS	15
3.1. NOVOS PROJETOS DE LEI EM ÂMBITO NACIONAL	16
3.2. PROIBIÇÕES ESTADUAIS	19
4. RELATO DE CAMPO: O QUE VI NO PORTO DE VILA DO CONDE - PARÁ (PA)	20
REFERÊNCIAS	23

INTRODUÇÃO

Neste terceiro boletim, o foco recai sobre a expansão da atividade e os riscos estruturais que a acompanham. O primeiro capítulo analisa o caso do navio Spiridon II, cuja viagem tornou-se um dos episódios mais terríveis dos últimos anos ao evidenciar, mais uma vez, que tragédias envolvendo o transporte marítimo de animais vivos não constituem fatos isolados, mas manifestações recorrentes de uma prática que expõe milhares de animais a riscos previsíveis e evitáveis. Para contextualizar esse episódio, são revisitados outros acidentes de repercussão internacional ocorridos nas últimas décadas.

Na sequência, o boletim examina a ampliação da infraestrutura destinada à exportação de animais vivos, com destaque para a consolidação do Rio de Janeiro como novo corredor logístico da atividade e para a expansão dos Estabelecimentos Pré-Embarque (EPEs), elementos essenciais para o funcionamento dessa cadeia produtiva. Também são apresentadas as novas medidas legislativas nacionais e estaduais em oposição à atividade, demonstrando o fortalecimento do debate sobre o tema.

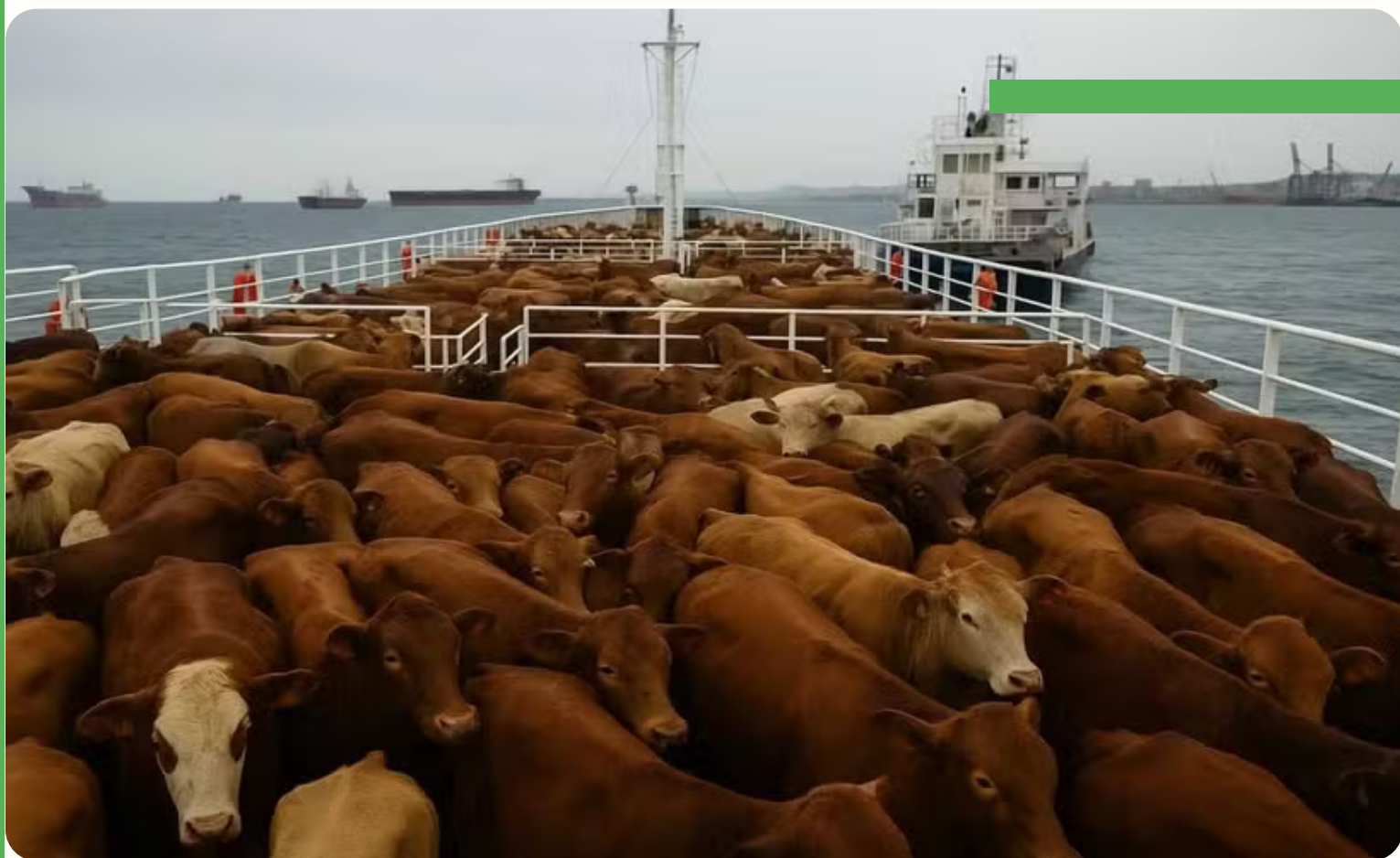
Por fim, o boletim traz nosso relato de campo realizado no porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), principal terminal brasileiro de exportação de animais vivos. A partir de observações diretas e de diálogos com moradores e lideranças locais, busca-se aproximar os dados apresentados ao longo do boletim das realidades vivenciadas pelas comunidades afetadas pela atividade, evidenciando que, para além das estatísticas, a exportação de animais vivos produz impactos concretos sobre animais, pessoas, territórios e ecossistemas.

Com esta edição, o monitoramento reafirma seu compromisso de acompanhar criticamente a evolução dessa atividade, contribuindo com o conhecimento, o debate público acerca dos seus impactos e alternativas para a sua superação, assim como para uma perspectiva de justiça e moralidade inclusiva aos outros animais.

Boa leitura!

1. O CASO DO NAVIO SPIRIDON II: MAIS UMA TRAGÉDIA ANUNCIADA

Poucos dias após a publicação do boletim 2, que lembrou os dez anos do naufrágio do navio Haidar (2015), um novo episódio evidenciou, mais uma vez, os riscos e impactos inerentes ao transporte marítimo de animais vivos. O antigo navio Spiridon II, construído em 1973 e convertido para o transporte de animais em 2011, protagonizou mais uma tragédia anunciada na história do transporte de “carga viva”.



NAVIO SPIRIDON II QUE TRANSPORTAVA ANIMAIS VIVOS

FONTE: O GLOBO, 2025. REPRODUÇÃO DE IMAGEM PUBLICADA NA MATÉRIA; FOTO: REPRODUÇÃO/X.

Em 19 de setembro de 2025, a embarcação deixou Montevidéu (Uruguai) transportando 2.901 novilhas, muitas delas prenhas, com destino à Turquia. Durante a travessia do Atlântico ocorreram **dezenas de mortes e aproximadamente 140 partos a bordo**, em condições incompatíveis com qualquer patamar mínimo de bem-estar animal.

Ao chegar ao porto de Bandırma, em 22 de outubro de 2025, as autoridades turcas impediram o desembarque dos animais em razão de irregularidades na documentação sanitária e na identificação individual de parte do rebanho. A Justiça turca confirmou posteriormente a decisão administrativa, **obrigando o navio a permanecer fundeado durante semanas enquanto milhares de animais continuavam confinados em condições cada vez mais degradantes.**

Registros obtidos por organizações independentes demonstraram um cenário alarmante: **animais mortos permaneciam a bordo, bezerros recém-nascidos encontravam-se debilitados, grandes quantidades de fezes acumulavam-se e centenas de animais sofriam com calor, estresse e insalubridade.** Investigações posteriores indicam que centenas de bovinos morreram ao longo de toda a operação, número significativamente superior às estimativas inicialmente divulgadas.

Entre os dias 13 e 14 de novembro daquele ano, após quase dois meses de viagem sem autorização para desembarcar na Turquia, o Spiridon II deixou o país e alterou sua rota. Em vez de retornar ao Uruguai, os animais sobreviventes foram desembarcados no dia 24 de novembro em Benghazi, na Líbia, encerrando uma **travessia deplorável marcada por sofrimento prolongado.**

Este caso não é excepcional. Ao contrário, ele é parte de uma sequência global de desastres no transporte marítimo de animais vivos, ocorrido em vários países, que configuram as faces do especismo. Logo, é regra de funcionamento de um sistema que trata vidas sencientes como carga descartável.



O NAVIO SPIRIDON II EM VIAGEM.

FONTE: O GLOBO, 2025. FOTO: DIVULGAÇÃO/ANIMAL WELFARE FOUNDATION. REPRODUÇÃO.

1.1. Não se trata de um caso excepcional

Longe de constituir um episódio excepcional, o caso Spiridon II reafirma um padrão observado em diversos países: **o transporte marítimo de animais vivos submete milhares de animais a intenso sofrimento e a potenciais tragédias inerentes a complexidade da atividade.** Assim como ocorreu com o navio Haidar, não se trata de falhas isoladas, mas de eventos previsíveis.

A recorrência de tragédias semelhantes não pode ser compreendida como acidentes isolados. Trata-se de uma atividade que reúne **vetores estruturais de risco** inerentes ao seu próprio funcionamento:

- transporte de milhares de seres extremamente sensíveis, ao estresse, ao calor, às doenças etc.;
- viagens transoceânicas longas, que podem durar semanas;
- dependência contínua de sistemas mecânicos de ventilação, alimentação, abastecimento de água etc.;
- utilização recorrente de embarcações antigas e adaptadas para essa finalidade;
- complexa logística, política e burocracia internacionais, sujeita a intempéries, falhas técnicas, entraves burocráticos e recusas de desembarque, como ocorrido com o Spiridon II.

Qualquer ruptura em uma dessas etapas pode desencadear sofrimento em larga escala, como demonstram os diversos casos ao redor do mundo, que serão tratados na seção seguinte.

A previsibilidade desses eventos também decorre da lógica econômica-especista que sustenta a exportação marítima de animais vivos. Ao serem reduzidos à condição de mercadorias, os animais passam a integrar cadeias globais orientadas pela maximização do lucro, nas quais os incidentes e seus impactos são tratados como riscos operacionais, externalidades.

Essa lógica expressa uma estrutura que admite a instrumentalização de vidas em nome do lucro. Nesse sentido, o caso Spiridon II não representa uma exceção, mas a **manifestação previsível de um sistema que normaliza a exposição de milhares de animais a riscos sistemáticos e evitáveis.**

Não foi a primeira vez que o navio Spiridon II esteve envolvido em tragédias. **A embarcação (assim como muitas outras licenciadas a transportar animais vivos) consta na "lista suja" do Paris MoU**, uma das mais importantes organizações internacionais de segurança marítima, que tem como missão “eliminar a operação de navios que não atendam aos padrões internacionais de segurança, proteção e meio ambiente, e condições dignas de vida e de trabalho à tripulação” (Paris MoU, 2026, tradução nossa).

Os portos, a legislação e a fiscalização brasileiras não deveriam autorizar o embarque em navios nestas condições. Mesmo que porventura haja regularidade documental, **o dever de prevenção no direito brasileiro fundamenta-se no Artigo 225 da Constituição Federal, que impõe ao Poder Público e à coletividade a defesa do meio ambiente, articulado ao princípio da precaução (que exige ação mesmo sem certeza científica do dano) e à proibição de crueldade contra os animais prevista no §1º, inciso VII, do mesmo artigo.** Em outras palavras, ainda que uma embarcação apresente certificados válidos e atenda formalmente aos requisitos da Instrução Normativa do MAPA nº 46/2018, que regula a atividade, o estado não deveria desconsiderar **o histórico consistente de falhas que torna previsível a ocorrência de novos desastres.**

Além dessa tragédia recente, o Spiridon II possui **histórico bastante problemático.** É uma embarcação antiga, convertida para transporte de animais e com longo histórico de deficiências técnicas e operacionais, como veremos a seguir.

Antes, importante destacar que a precariedade dos navios licenciados para transportar animais vivos tem sido questionada há anos. São dezenas de incidentes e naufrágios ao redor do mundo com embarcações antigas e adaptadas para essa finalidade, chamadas de navios convertidos, ou navios sucata.

Segundo matéria no The Guardian, os navios que transportam animais vivos têm pelo menos **duas vezes mais probabilidade de sofrer acidentes do que os navios de carga padrão** (Kevany, 2020). Na mesma direção, a Mercy for Animals destaca a antiguidade destes navios, afirmando que **“a idade média da frota mundial de transporte de animais vivos é de 36 anos, 16 anos a mais do que a idade média de 20 anos da frota mercante global”** (MFA, 2021, p. 11).

Sobre o histórico de irregularidades do Spiridon II, segundo levantamento em dados internacionais de inspeção naval, a embarcação acumulava um extenso histórico de problemas antes da trágica viagem de 2025: **já tendo sido detida 9 vezes em diferentes portos por deficiências técnicas e acumulava cerca de 170 registros de irregularidades em inspeções marítimas** (Souza, 2025).

Para piorar, é uma embarcação **frequentadora dos portos brasileiros, já tendo realizado pelo menos oito escalas no porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), para exportar animais vivos,** justamente onde ocorreu o naufrágio do Haidar, em 2015.

Trata-se de uma embarcação conhecida entre especialistas pelo seu histórico, portanto mais sujeita a incidentes que podem vitimar animais, tripulação e provocar danos socioambientais, necessitando de maior rigor do estado brasileiro para com toda a frota que transporta animais vivos.

1.2. Outras tragédias

Em 2012, o navio Gracia Del Mar partiu do Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), com destino ao Egito, transportando cerca de 5.500 bovinos vivos, quando sofreu uma pane em um dos motores que comprometeu o sistema de ventilação da embarcação. A falha provocou **a morte por asfixia de aproximadamente 2.750 bovinos**, ou seja, mais da metade dos animais transportados. Ao chegar ao Egito, o navio foi impedido de atracar em razão da elevada quantidade de carcaças a bordo e, posteriormente, também teve o desembarque recusado por outros portos da região, prolongando ainda mais o sofrimento dos animais sobreviventes.

Em 2015, foi a vez do navio Haidar, como discurremos no Boletim 2, que resultou na **morte massiva de cerca de 5 mil animais por afogamento** no Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), no vazamento de 700 toneladas de óleo e na ampla dispersão de corpos e feno contaminados ao longo de praias e igarapés, configurando um dos maiores desastres socioambientais da história do Pará.

Em 2019, o navio Queen Hind naufragou poucos minutos após deixar o porto de Midia, na Romênia, com destino à Arábia Saudita, transportando aproximadamente **14.600 ovelhas**. A embarcação adernou ainda durante a manobra de saída e tombou dentro da área portuária, **provocando a morte por afogamento de praticamente todos os animais a bordo**. Apenas cerca de 180 ovelhas foram resgatadas com vida. As investigações posteriores apontaram problemas relacionados à estabilidade do navio, agravados por modificações estruturais e falhas operacionais, evidenciando as fragilidades de embarcações adaptadas para o transporte de animais vivos e os riscos inerentes à atividade.

Em 2020, na Espanha, **dois navios com mais de 2.500 bois partiram para a Turquia, mas ficaram dois meses e meio confinados nos porões dos navios, em condições degradantes**, pois os velhos navios Elbeik e Karim Allah foram impedidos de atracar tanto na Turquia quanto nos países vizinhos, sob a alegação de que os animais estariam contaminados com a chamada doença da "língua azul", evidenciando os vetores de risco da logística e políticas internacionais que podem recusar o desembarque.

Também em 2020, o navio Gulf Livestock 1 naufragou no Mar da China Oriental, próximo à costa do Japão, durante a passagem do tufão Maysak. A embarcação havia partido da Nova Zelândia com destino na China, transportando 5.867 bovinos vivos, além de 43 tripulantes. O navio afundou em meio às condições meteorológicas extremas, **resultando na morte de 41 pessoas e de todos os bovinos transportados**. O desastre provocou forte repercussão internacional e levou o governo da Nova Zelândia a suspender temporariamente as exportações marítimas de bovinos vivos, culminando posteriormente na **proibição definitiva desse comércio pelo país**. O caso evidenciou que os riscos da exportação de animais vivos transcendem o sofrimento animal e alcançam também a própria vida dos trabalhadores embarcados.

Em 2022, nova tragédia ocorreu no porto de Suakin, no Sudão, quando o navio Al Badri I (Badr 1) afundou ainda atracado, pouco antes de iniciar viagem com destino à Arábia Saudita. A embarcação transportava cerca de **15.800 ovelhas, número muito superior à sua capacidade estimada de aproximadamente 9.000 animais. Toda a tripulação foi resgatada, porém mais de 15 mil ovelhas morreram afogadas, enquanto apenas algumas centenas conseguiram ser retiradas da água.** Semelhante ao ocorrido no Brasil, com o naufrágio do Haidar, o acidente gerou preocupação quanto aos impactos ambientais decorrentes da decomposição das carcaças no porto e reforçou as críticas às condições de fiscalização, à sobrecarga das embarcações e aos riscos estruturais associados ao transporte marítimo de animais vivos.

Em 2024, o navio Al Kuwait, que transportava 19 mil bovinos do porto do Rio Grande (RS) no Brasil para o Iraque, atracou na Cidade do Cabo, na África do Sul. **O navio causou um fedor imenso devido ao acúmulo de fezes e amônia proveniente da urina dos animais.** O Conselho Nacional de Sociedades para a Prevenção da Crueldade contra os Animais (NSPCA) obteve autorização judicial e inspecionou o navio. Em nota pública, a organização descreveu que **"as cenas no navio eram repugnantes, com um acúmulo extremo de fezes e urina, e os animais não tinham outra opção a não ser descansar em baias com seus próprios excrementos"** (NSPCA, 2024). A organização encontrou animais mortos, doentes e machucados e tiveram que eutanasiar outros.

Estas tragédias demonstram os riscos e os impactos multiespécies desta atividade e as condições injustas a que os animais são submetidos, assim como a lógica da política econômica capitalista-especista, que naturaliza a exploração dos animais mesmo diante de uma atividade tão evidentemente danosa e potencialmente arriscada.

Encerrando esta seção, a análise do caso Haidar (boletim 2) e agora do caso Spiridon II, somado aos incidentes de outras embarcações, nos levou a classificação dos vetores estruturais de risco da exportação marítima de animais vivos:

Categoria de risco	Vetores estruturais
Riscos biológicos	• Transporte de milhares de animais sencientes extremamente sensíveis ao estresse, calor, doenças, confinamentos etc.
Riscos logísticos	• Viagens transoceânicas prolongadas. • Logística internacional complexa, sujeita a intempéries, entraves burocráticos e recusas de desembarque.
Riscos tecnológicos	• Dependência permanente de sistemas mecânicos de ventilação, alimentação, abastecimento de água etc. • Utilização recorrente de embarcações antigas e adaptadas para o transporte de animais.
Riscos institucionais	• Insuficiências regulatórias e fiscalizatórias. • Fragilidade dos planos de contingência e da capacidade estatal de resposta rápida.
Riscos socioambientais	• Impactos aos animais, ecossistemas e saúde pública. • Impactos econômicos, sociais e simbólicos sobre comunidades ribeirinhas e costeiras atingidas.

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA

Ao relembrar estas tragédias, este boletim propõe refletir sobre a expansão desta atividade, que avança para outros territórios brasileiros, como veremos a seguir.

2. MAIS PORTOS, MAIS IMPACTOS: A EXPANSÃO PARA O RIO DE JANEIRO

A atividade segue batendo recorde no Brasil ano após ano. Em 2025, o Brasil **exportou cerca de 1,05 milhão de bovinos vivos, crescimento de mais de 5% em comparação a 2024**, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex).

O Norte da África e o Oriente Médio seguem sendo os principais destinos, o que significa **uma das maiores rotas transatlânticas deste comércio**. Quanto maior o tempo de viagem, maior também a probabilidade de vetores de risco como falhas mecânicas, surtos de doenças, mortalidade, escassez de insumos etc.

A Turquia continua sendo o principal importador, com cerca de 32,58% do total exportado, seguida pelo Egito, com 17,62%, e o Pará segue sendo a liderança brasileira, responsável pela exportação de 54,96% do gado vivo do Brasil, seguido pelo Rio Grande do Sul, com 23,96%, e por outros estados com percentuais menores, porém crescentes, como São Paulo, via Porto de São Sebastião.

Se a região Norte e Sul dominam o setor, a região **Norte e Sudeste estão avançando na rota das exportações de animais vivos**.

A situação de Natal (RN) evoluiu de um projeto para uma realidade concreta. Após anos de articulações entre o setor agropecuário e o poder público, o **Porto de Natal (RN) foi oficialmente habilitado** pelo Ministério da Agricultura e Pecuária, em junho de 2026, para realizar operações de exportação de animais vivos.

A autorização, concedida após vistorias do Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), permite o embarque e desembarque de **bovinos, ovinos, equinos e suínos**, tornando o terminal o primeiro porto do Nordeste autorizado para essa atividade. Segundo informações divulgadas pelo setor, **a operação inaugural prevê o embarque experimental de aproximadamente 3.300 bovinos com destino ao Líbano até setembro deste ano**.

2.1. Primeira exportação pelo Porto do Açu (RJ)

Na região sudeste, se São Paulo domina a atividade pelo Porto de São Sebastião, o ano de 2025 marcou a inserção do Rio de Janeiro na cadeia brasileira de exportação marítima de animais vivos.

Acontecimentos observados ao longo do ano evidenciam a construção planejada de uma nova infraestrutura e logística destinada a atender esse mercado na região sudeste, ampliando a capilaridade da atividade no país e, **consequentemente, os riscos e impactos multiespécies inerentes.**

O primeiro passo ocorreu em agosto de 2025, quando o Rio de Janeiro realizou sua primeira operação de exportação de bovinos vivos por meio do Estabelecimento Pré-Embarque (EPE) Fazenda Gironda, localizado no município de Vassouras.

Aproximadamente 1.700 bovinos provenientes dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo, Tocantins e Roraima passaram pelo período de quarentena e pelos protocolos sanitários exigidos pelo Ministério da Agricultura antes de seguirem com destino à Turquia.

A habilitação da Fazenda Gironda como o primeiro EPE do estado representou um marco para a inserção fluminense na cadeia exportadora, permitindo que o Rio de Janeiro passasse a integrar formalmente esse mercado.

Paralelamente, avançaram as iniciativas para transformar o Porto do Açu, localizado em São João da Barra, em um novo corredor de exportação de animais vivos. Desde 2024, representantes do setor agropecuário, autoridades públicas e a administração portuária vinham articulando medidas para viabilizar essa operação. Em outubro de 2025, o terminal recebeu vistoria técnica da Secretaria de Estado de Agricultura, Pecuária, Pesca e Abastecimento, da Defesa Agropecuária, da Pesagro-Rio e de outras instituições, com o objetivo de verificar as condições operacionais e sanitárias para o início da atividade.

Poucos meses depois, **em dezembro de 2025, foi realizada a primeira exportação de animais vivos pelo Porto do Açu. A operação envolveu o embarque de aproximadamente 1.200 bovinos da raça Guzerá,** exportados pela empresa Agro Betel com destino ao Senegal. Segundo informações divulgadas pela imprensa, cerca de 60 caminhões transportaram os animais até o porto, consolidando a primeira operação marítima dessa natureza no terminal.

Sob a perspectiva do monitoramento da atividade, esses acontecimentos revelam mais do que a abertura de uma nova rota comercial. Eles demonstram a consolidação de uma infraestrutura integrada composta por estabelecimentos de pré-embarque, serviços de fiscalização sanitária, transporte rodoviário e estrutura portuária, destinada a ampliar a participação do Estado do Rio de Janeiro no mercado internacional de animais vivos.

A expansão territorial da atividade implica também a expansão de seus impactos. Novos corredores logísticos significam maior circulação de animais por longas distâncias, aumento do fluxo de caminhões e navios transportadores e a reprodução, em novos territórios, dos impactos e riscos ambientais, sanitários e éticos inerentes à atividade.

A inserção do Rio de Janeiro nessa cadeia reforça a necessidade de monitoramento permanente e de avaliação crítica dos efeitos dessa atividade sobre os animais, as comunidades afetadas e os ecossistemas envolvidos.

2.2. Mais EPEs, mais impactos

A expansão da atividade não depende apenas da habilitação de novos portos. Ela exige, igualmente, a consolidação de uma infraestrutura terrestre capaz de reunir, manter e preparar os animais antes do embarque internacional. Nesse contexto, os **Estabelecimentos Pré-Embarque (EPEs)** tornaram-se peças centrais da cadeia logística da exportação brasileira de animais vivos.

Regulamentados pela **Instrução Normativa MAPA nº 46/2018** (Brasil, 2018), os EPEs são as propriedades rurais oficialmente habilitadas pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA) para receber bovinos, bubalinos, ovinos e caprinos destinados à exportação, onde permanecem em quarentena até a emissão do Certificado Zoossanitário Internacional (CZI) e seu posterior deslocamento ao porto de embarque.

As EPEs também estão se expandindo pelo país. O Ministério da Agricultura mantém, desde 2023, uma **lista oficial de EPEs habilitados** (Brasil, 2026), atualizada periodicamente.

Essa lista demonstra que a infraestrutura destinada à exportação se ampliou nos estados em que já existia e se expandiu para outros, como Rio de Janeiro e Rio Grande do Norte, acompanhando a abertura de novos corredores de exportação.

Na lista (atualizada no dia 06/08/2026) constam **76 Estabelecimentos de Pré-embarque (EPEs)**: 39 no Pará, 19 em São Paulo, 8 no Rio Grande do Sul, 2 em Santa Catarina, 1 no Maranhão, 1 no Paraná, 1 em Minas Gerais, 1 no Rio de Janeiro, 1 em Roraima e 1 no Rio Grande do Norte. Além disso, consta que 59 estão habilitadas, 15 desabilitadas e 2 suspensas, conforme tabelas abaixo contendo a distribuição por estado e a situação cadastral de cada EPE.

Estado	Nº de EPEs	Participação (%)
Pará	39	51,30%
São Paulo	19	25,00%
Rio Grande do Sul	8	10,50%
Santa Catarina	2	2,60%
Maranhão	1	1,30%
Paraná	1	1,30%
Minas Gerais	1	1,30%
Rio de Janeiro	1	1,30%
Roraima	1	1,30%
Rio Grande do Norte	1	1,30%
Total	76	100%

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DA LISTA DE ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE (EPES) DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA (MAPA), ATUALIZADA EM 06 DE AGOSTO DE 2026.

Situação cadastral (06/08/2026)	Quantidade
Habilitadas	59
Desabilitadas	15
Suspensas	2
Total de EPEs	76

FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA A PARTIR DA LISTA DE ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE (EPES) DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E PECUÁRIA (MAPA), ATUALIZADA EM 06 DE AGOSTO DE 2026.

Desse modo, sob a perspectiva logística, a expansão da exportação de animais vivos depende da formação de **“corredores” de exportação**, compostos não apenas pelos portos, mas também por uma rede de EPEs situados em um raio aproximado de 560 km entre o EPE e o porto de embarque.

Sob a perspectiva deste monitoramento, os EPEs representam muito mais do que estruturas quarentenárias. Eles constituem um elo indispensável da infraestrutura logística que permite a expansão territorial dessa atividade, e **a lista oficial do MAPA demonstra que novos estabelecimentos vêm sendo habilitados em diferentes estados brasileiros**, acompanhando a abertura de novos corredores de exportação, como ocorreu recentemente no Estado do Rio de Janeiro com a habilitação da Fazenda Gironda, em Vassouras, e a posterior consolidação do Porto do Açú como novo terminal exportador.

Essa expansão merece atenção sob a ótica da ética e direito animal, pois os EPEs representam **mais uma etapa de confinamento imposta aos animaisantes mesmo do embarque marítimo**, amplificando o estresse, os riscos e demonstrando a inviabilidade desta atividade diante do contínuo sofrimento dos animais.

Isso significa que ao período de permanência nas propriedades de origem somam-se o transporte rodoviário até o EPE, os dias de quarentena, um novo deslocamento terrestre até o porto e, posteriormente, semanas de viagem em alto-mar. Uma vez no país de destino, desembarque, novos deslocamentos e quarentena, até o abate. Com isso, **a exportação não se reduz aos dias ou semanas de viagem transatlântica**, mas implica também uma longa jornada terrestre que somadas resultam em meses de violação da dignidade dos animais.

Em outras palavras: **mais portos → mais EPEs → mais sofrimento animal em trânsito → mais impactos.**

3. MEDIDAS CONTRA A EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS

No dia 14 de junho de 2026, data em que se celebra o **Dia Internacional de Conscientização sobre a Proibição da Exportação de Animais Vivos**, foi realizada a 9ª Manifestação Nacional, reunindo ativistas, organizações de proteção animal e cidadãos em **mais de 30 cidades brasileiras**.

A mobilização ocorreu de forma descentralizada, com atos simultâneos em diferentes cidades, incluindo Belém, Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Niterói, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Rio Grande, Salvador, São Luís, São Paulo e São Sebastião, entre outras cidades. A iniciativa foi organizada pelo movimento **#NãoExporteVidas** e contou com o apoio de diversas organizações da sociedade civil, que denunciaram os impactos da atividade sobre os animais, o meio ambiente, as comunidades afetadas e a saúde pública.



FOTO: MANIFESTAÇÃO NACIONAL CONTRA A EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS OCORRIDA EM 14 DE JUNHO DE 2026 EM SÃO PAULO.

FONTE: ARQUIVO PESSOAL DA ORGANIZAÇÃO DA MANIFESTAÇÃO NACIONAL

As manifestações também buscaram fortalecer a articulação nacional em defesa da aprovação de projetos legislativos que proíbam a atividade. A escolha da data possui significado simbólico, pois integra uma campanha internacional realizada anualmente em diversos países desde 2017, dedicada à conscientização sobre os impactos éticos, ambientais e sanitários do transporte marítimo de animais vivos.

Ao promover atos públicos em diferentes regiões do país, o movimento evidencia que a oposição à exportação de animais vivos não se restringe às cidades portuárias diretamente afetadas, assumindo dimensão nacional e fortalecendo a construção de uma rede de mobilização voltada à superação desse modelo de comércio.

3.1. Novos Projetos de Lei em âmbito Nacional

Desde 2018, diversos projetos de lei em âmbito nacional, estadual e municipal foram protocolados (confira a tabela no boletim 1), somando até o momento cerca de **16 projetos de lei**, que variam entre proibição imediata, gradativa e mudanças tributárias para desestímulo.

Neste ano, mais três projetos foram apresentados: **o Projeto de Lei nº 4.795/2026, da deputada federal Gleisi Hoffmann (PT-PR), o Projeto de Lei nº 4.889/2026, do deputado federal Paulo Teixeira (PT-SP) e o Projeto de Lei nº 1.026/2026, da deputada federal Heloísa Helena (REDE-RJ).**

O **Projeto de Lei nº 4.795/2026** (Brasil, 2026a), de autoria da deputada federal Gleisi Hoffmann (PT-PR), apresentado em 27 de julho deste ano, **“veda a exportação de animais vivos das espécies bovina, bubalina, ovina, caprina, suína e equídea destinados ao abate ou à engorda para abate no exterior e dispõe sobre as infrações e sanções administrativas”.**

Na justificativa (Brasil, 2026a), o projeto enfatiza que a atividade correspondeu a cerca de 3% do abate nacional, tratando-se, portanto, de um **“nicho economicamente marginal, cujo custo reputacional, sanitário e ambiental é desproporcional à sua contribuição para a balança comercial.”**

Em seguida, aponta fragilidades técnicas dos outros projetos de lei, que comprometeriam sua eficácia. Por exemplo, que os projetos se limitam a inserir vedação genérica, sem regime sancionatório e sem regras de fiscalização, o que produziria norma sem consequência jurídica, e que condicionam a proibição a conceitos indeterminados, transferindo ao agente fiscalizador a definição do próprio tipo infracional e criando insegurança jurídica.

O projeto se baseia em três decisões técnicas legislativas. **Primeira**, a vedação é definida pela finalidade da operação (abate ou engorda para abate) e não pelo modal de transporte nem por juízo casuístico de risco, critério adotado pelo Reino Unido no Animal Welfare (Livestock Exports) Act 2024. **Segunda**, a proposta preserva as exportações que não guardam relação com a crueldade combatida, tais como material genético, reprodutores com registro genealógico, animais para pesquisa, conservação e companhia etc.

Terceira, a vedação produz efeitos desde a publicação, sem período de transição, justificando que encerramento gradativo funcionaram em países cuja economia local dependia da atividade, que não é o caso do Brasil, pois o setor representa menos de 4% do abate nacional e os frigoríficos dispõem de capacidade para absorvê-la de imediato.

Sobre o regime sancionatório, a proposta é técnica e criteriosa. O texto estabelece um conjunto de mecanismos destinados a assegurar a efetividade da vedação. Entre eles, determina que o exportador comprove documentalmente a finalidade da operação, atribui à Receita Federal, às autoridades portuárias, marítimas e ao órgão federal de defesa agropecuária competências de fiscalização e prevê sanções administrativas para os infratores, incluindo advertência, multa por animal, apreensão dos animais, suspensão ou cassação da habilitação para exportar e proibição de contratar com a administração pública ou obter crédito junto a instituições financeiras oficiais. Prevê, ainda, a responsabilidade solidária de exportador, transportador, armador e agente marítimo.

No mais, a proposição se fundamenta no art. 225, § 1º, inciso VII, da Constituição Federal, que impõe ao Poder Público vedar as práticas que submetam animais a crueldade, comando cuja força normativa autônoma foi reconhecida pelo Supremo Tribunal Federal na ADI 4.983 e na ADI 1.856.

Por fim, a justificativa responde à crítica do setor sobre o efeito econômico esperado, afirmando que não é de retração, mas de deslocamento.

“O Brasil é o maior exportador mundial de carne halal e já abastece, com produto processado, os mesmos mercados para os quais embarca animais vivos. A conversão do fluxo agrega valor no território nacional, amplia arrecadação e emprego na cadeia frigorífica e de couro, reduz a exposição sanitária associada à movimentação internacional de animais vivos e elimina o risco reputacional que hoje incide sobre toda a pecuária brasileira em razão de uma fração inferior a 4% do abate (Brasil, 2026a).”

De forma semelhante, o **Projeto de Lei nº 4.889/2026** do deputado federal Paulo Teixeira (PT-SP), protocolado no dia 05 de agosto de 2026, **“proíbe a exportação de animais vivos destinados ao abate ou à engorda para posterior abate fora do território nacional, e dá outras providências”** (Brasil, 2026b). A iniciativa aproxima-se do PL nº 4.795/2026, de Gleisi Hoffmann, que também veda a exportação de animais vivos destinados ao abate ou à engorda para abate no exterior e preserva as exportações destinadas à reprodução, ao melhoramento genético, à pesquisa científica e à conservação de espécies.

Na justificativa, o projeto expressa que a atividade submete os animais a condições de estresse intenso, restrição de movimentação e riscos sanitários, fatores amplamente reconhecidos por organismos técnicos e científicos como potencialmente prejudiciais ao seu bem-estar.

O **Projeto de Lei nº 1.026/2026** (Brasil, 2026c), apresentado em 9 de março de 2026 pela deputada Heloísa Helena (REDE-RJ), posteriormente subscrito pelas deputadas Fernanda Melchionna (PSOL-RS) e Luizianne Lins (REDE-CE), diferentemente dos projetos acima, que buscam proibir apenas a exportação de animais destinados ao abate no exterior, **“proíbe a exportação e a importação de animais vivos para fins comerciais por via marítima ou por quaisquer meios de transporte que coloquem em risco sua integridade física e emocional, e dá outras providências”**. A vedação alcança animais destinados ao abate, à engorda, à reprodução e à comercialização para fins industriais e alimentares, constituindo a proposta legislativa mais abrangente atualmente em tramitação sobre o tema.

Na justificativa (Brasil, 2026c), as autoras afirmam que o transporte marítimo de animais vivos é incompatível com padrões mínimos de bem-estar animal, segurança sanitária e responsabilidade ambiental. Referenciam episódios de exposição dos animais a condições extremas de sofrimento, como incêndios em navios carregados com milhares de animais, assim como a antiguidade das embarcações, afirmando que apresentam falhas estruturais, instabilidade e risco de naufrágio, como já ocorreu em diferentes portos ao redor do mundo com perdas de vidas animais e humanas.

Destacam, também, que mesmo quando não há acidentes catastróficos, as condições de transporte são marcadas por confinamento prolongado, superlotação, estresse térmico, privação de cuidados veterinários adequados e mortalidade significativa durante as travessias, reforçando a tese da crueldade intrínseca à atividade.

Sustentam, ainda, que a substituição da exportação de animais vivos pela comercialização de produtos processados agregaria valor à produção nacional, fortaleceria a indústria brasileira e eliminaria uma prática reconhecidamente causadora de sofrimento animal. O projeto prevê sanções administrativas em caso de descumprimento, incluindo multas, suspensão das atividades, cassação de licenças e apreensão dos animais para encaminhamento a entidades de proteção animal.

Assim, os projetos adotam abordagens legislativas distintas. O **Projeto de Lei 1.026/2026** (Heloísa Helena), mais amplo, abrange animais destinados ao abate, engorda, reprodução e comercialização, enquanto o PL 4.795/2026 (Gleisi Hoffmann) e o PL nº 4.889/2026 (Paulo Teixeira), mais específicos, proíbem a exportação de animais vivos destinados ao abate ou à engorda para abate, preservando exceções como reprodução, conservação, pesquisa e outras finalidades específicas.

Com isso, a pauta do fim da exportação de animais vivos ganhou novo impulso no Congresso Nacional ao longo de 2026.

3.2. Proibições Estaduais

Além das proposições em tramitação no Congresso Nacional, o debate legislativo também avançou em âmbito estadual. No Paraná, tramita o **Projeto de Lei nº 186/2024** (Paraná, 2024), de autoria do deputado estadual Goura (PDT), que **“proíbe o embarque de animais vivos no transporte marítimo nos portos do estado do Paraná, com a finalidade de abate para o consumo”**.

Na justificativa, o deputado sustenta que a atividade impõe sofrimento aos animais e compromete o meio ambiente e a saúde pública, citando as toneladas de dejetos de animais lançados em vias públicas e no mar, assim como o perigo das zoonoses, destacando que podem ser transmitidas, dentre outras maneiras, por mordidas e arranhões, contaminação de comida e água, contato com fezes e carcaças ou pelo abate dos animais.

Para reforçar a iniciativa, no dia 13 de abril de 2026, o deputado realizou na Assembleia Legislativa do Paraná a audiência pública **"Combate à Exportação de Animais Vivos e Exploração Animal"** (Paraná, 2026), com o objetivo de discutir os impactos da atividade e subsidiar a tramitação do seu Projeto de Lei nº 186/2024. A audiência reuniu especialistas de diferentes áreas do conhecimento e representantes da sociedade civil, evidenciando o caráter multidisciplinar do debate e a crescente preocupação institucional com a expansão da exportação de animais vivos no Brasil.

Em Santa Catarina, movimento semelhante surgiu com o **Projeto de Lei nº 445/2026** (Santa Catarina, 2026), apresentado em 30 de junho pelo deputado estadual Marquito (PSOL-SC). A proposição altera o Código Estadual de Proteção aos Animais **“para incluir a vedação do embarque de animais vivos no transporte marítimo, com finalidade comercial ou produtiva, nos portos do Estado de Santa Catarina”**. O projeto prevê multa aplicada individualmente por animal embarcado e agravada em caso de reincidência. Em sua justificativa, a proposta invoca o reconhecimento científico da senciência animal e o dever constitucional de vedação à crueldade, procurando impedir que Santa Catarina integre ou amplie sua participação na cadeia de exportação marítima de animais vivos.

Tais projetos partem de uma estratégia preventiva, já que **ocorrem em estados que ainda não realizam essa atividade**. Em contraste com o que aconteceu no Rio de Janeiro, que passou a integrar essa cadeia logística recentemente, Paraná e Santa Catarina visam proibir que a atividade venha a acontecer. Esse aspecto mostra que a discussão não é apenas reativa, mas também orienta iniciativas legislativas voltadas à prevenção.

4. RELATO DE CAMPO: O QUE VI NO PORTO DE VILA DO CONDE (PA)

Entre os dias 10 e 14 de abril de 2026 realizei uma visita técnica ao município de Barcarena (PA), com o objetivo de conhecer o território onde se concentra a principal infraestrutura brasileira de exportação marítima de animais vivos. A pesquisa buscou compreender não apenas a dinâmica logística da atividade, mas também seus impactos sobre as comunidades locais, dialogando diretamente com moradores, lideranças comunitárias e pessoas que convivem diariamente com o porto de Vila do Conde.

Ainda em Belém, chamou atenção um aspecto mencionado espontaneamente por um motorista de aplicativo: embora o naufrágio do Haidar permaneça vivo na memória da população, o transporte de animais vivos ocorre de forma relativamente invisibilizada para quem vive na capital. Segundo ele, os caminhões boiadeiros não atravessam a cidade, deslocando-se diretamente das fazendas para o porto por rodovias específicas, distante dos grandes centros urbanos.

Ao chegar a Barcarena, outra percepção tornou-se evidente: o porto continua em processo de expansão. Conversando com moradores, ouvi repetidas vezes que novas áreas vêm sendo adquiridas pelas empresas portuárias e que antigas áreas de lazer praticamente desapareceram, transformado a paisagem e restringido os usos tradicionais do território.

O momento mais importante da visita ocorreu durante o encontro com Henrique Nery, presidente da **Associação dos Caboclos, Ribeirinhos e Moradores da Praia de Vila do Conde (ABCOVIC)**, uma das principais lideranças envolvidas na mobilização comunitária após o naufrágio do Haidar.



FOTO: ASSOCIAÇÃO
(ABCOVIC).
FONTE: O AUTOR, 2026.



FOTO: PRAIA DO CONDE, COM VISTA AO PORTO.
FONTE: O AUTOR, 2026.

Caminhamos pela Vila do Conde e pela praia, de onde é possível observar a estrutura portuária responsável pelos embarques de animais vivos. Ao longo do percurso, Henrique relatou como a comunidade vivenciou o desastre de 2015 e seus desdobramentos: **o intenso odor proveniente das carcaças, a distribuição de máscaras pela prefeitura, a retirada de idosos da região, a demora para o pagamento das primeiras indenizações e o papel desempenhado pela própria associação no cadastramento das famílias atingidas.**

Um dos relatos mais marcantes foi a afirmação de um morador idoso, que passava pelo local: **"a Praia do Conde não voltará mais"**, sintetizando a destruição causada pelo naufrágio do navio Haidar.

Os relatos que ouvi revelaram que os impactos não se restringiram ao episódio do naufrágio. Segundo Henrique e outros moradores, **pescadores passaram a observar o desaparecimento gradual de determinadas espécies de peixes, o aparecimento de mariscos considerados indicadores de poluição e a captura de peixes com vermes em comunidades quilombolas da região, fenômenos que ele associa ao intenso fluxo dos animais destinados à exportação, pelos seus dejetos nas águas usadas pela comunidade.**

Também descreveu os impactos dos Estabelecimento Pré-Embarque (EPE) localizado entre Abaetetuba e Igarapé-Miri, onde presenciou pessoalmente o confinamento dos bovinos antes do embarque, além de relatar **diversos acidentes envolvendo caminhões boiadeiros nas estradas e episódios em que resíduos líquidos provenientes do transporte de animais teriam sido descartados em cursos d'água próximos ao porto por caminhões boiadeiros.**

Outro aspecto que chamou atenção foi a constatação de que, segundo os moradores, o embarque de animais vivos jamais foi interrompido, **nem mesmo após o naufrágio do Haidar**. Enquanto caminhávamos pela região, Henrique descreveu diversas mobilizações realizadas pela comunidade ao longo dos anos, incluindo **manifestações em frente ao porto, bloqueios de acessos e protestos diante da prefeitura e de empresas instaladas no complexo portuário**. Também relatou os conflitos enfrentados por lideranças ambientais na região, afirmando que três companheiros de militância perderam a vida em decorrência de sua atuação em defesa do território.



FOTO: HENRIQUE MOSTRANDO A ENTRADA E SAÍDA DO PORTO.

FONTE: O AUTOR, 2026.

Na tentativa de observar diretamente a operação logística, seguimos até a entrada do porto após recebermos a informação de que ocorreria um embarque naquele dia. Embora não tenhamos conseguido visualizar a chegada dos caminhões boiadeiros, visitamos boa parte do percurso dos caminhões, onde param para a pesagem com os animais, onde formam filas, onde entram e saem da área portuária etc. ajudando a compreender parte da logística que sustenta o intenso fluxo de animais até o porto.

Ao deixar Barcarena, reforcei a impressão de que a exportação de animais vivos não pode ser compreendida apenas como uma operação comercial que causa sofrimento aos animais. Ela reorganiza o território, modifica paisagens, produz conflitos ambientais, afeta modos de vida tradicionais e concentra altos custos a comunidades locais, enquanto os benefícios econômicos da atividade se distribuem de forma bastante desigual.

Visitar o porto de Vila do Conde e ouvir aqueles que convivem cotidianamente com seus impactos permitiu compreender que os números apresentados neste boletim representam apenas uma parte da realidade: por trás de cada embarque existem territórios transformados, ecossistemas pressionados e comunidades que seguem convivendo (mais de uma década após o Haidar) com os efeitos permanentes da exportação marítima de animais vivos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 4.795, de 2026. Proíbe a exportação de animais vivos destinados ao abate ou à engorda para abate no exterior e dá outras providências. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2026a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2641610>. Acesso em: 7 ago. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 4.889, de 2026. Proíbe a exportação de animais vivos do Brasil para engorda ou abate no exterior. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2026b. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=3168650&filename=PL%204889/2026. Acesso em: 7 ago. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei nº 1.026, de 2026. Proíbe a exportação e a importação de animais vivos para fins comerciais e dá outras providências. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2026c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2607523>. Acesso em: 7 ago. 2026.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. **Instrução Normativa MAPA nº 46, de 28 de agosto de 2018**. Estabelece os requisitos para exportação de animais vivos destinados ao abate ou à reprodução. Brasília, DF: MAPA, 2018. Disponível em: https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/sanidade-animal-e-vegetal/saude-animal/transito-animal/arquivos-transito-internacional/IN46_2018comalteraes.pdf. Acesso em: 6 ago. 2026.

BRASIL. Ministério da Agricultura e Pecuária. **Lista de estabelecimentos pré-embarque (EPEs) habilitados pela Instrução Normativa MAPA nº 46/2018**. Brasília, DF: MAPA, 2026. Atualizada em 6 ago. 2026. Disponível em: <https://agromapa.sharepoint.com/:x/s/CGTQA/IQBr6rq1TyFIQLc8VReNZjhARZ5JiSfwkwiIG6GEg1d3nY>. Acesso em: 6 ago. 2026.

KEVANY, Sophie. Exclusive: livestock ships twice as likely to be lost as cargo vessels. **The Guardian**, Londres, 28 out. 2020. Disponível em: <https://www.theguardian.com/environment/2020/oct/28/exclusive-livestock-ships-twice-as-likely-to-be-lost-as-cargo-vessels>. Acesso em: 4 ago. 2026.

MERCY FOR ANIMALS (MFA). **Relatório investigativo Exportação de animais vivos no Brasil**. 2021. Disponível em: <https://mercyforanimalsmedia.com/2019BrasilExportacao/content/2021BRLiveExportRelatorioExportacaoVergonhaFinal.pdf>. Acesso em: 4 ago. 2026.

NATIONAL COUNCIL OF SOCIETIES FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO ANIMALS (NSPCA). **The "Big Stink" leaves Cape Town, but suffering continues**, 2024. Disponível em: <https://nspca.co.za/the-big-stink-leaves-cape-town-but-suffering-continues/>. Acesso em: 4 ago. 2026.

O GLOBO. Navio desaparecido com 3 mil vacas e bezerros atraca na Líbia; ONGs projetam cerca de 58 mortes e 140 nascimentos a bordo. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 nov. 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/noticia/2025/11/23/navio-desaparecido-com-3-mil-vacas-e-bezerros-atraca-na-libia-ongs-projetam-cerca-de-58-mortes-e-140-nascimentos-a-bordo.ghtml>. Acesso em: 17 ago. 2026.

PARANÁ. Assembleia Legislativa. **Audiência pública**: combate à exportação de animais vivos e exploração animal. Curitiba: ALEP, 13 abr. 2026. 1 vídeo. Disponível em: <https://legisvideos.assembleia.pr.leg.br/video/1290>. Acesso em: 7 ago. 2026.

PARANÁ. Assembleia Legislativa. Projeto de Lei nº 186, de 2024. Proíbe o embarque de animais vivos destinados ao abate por transporte marítimo nos portos do Estado do Paraná e dá outras providências. Curitiba: ALEP, 2024. Disponível em: <https://bancodeleis.unale.org.br/Arquivo/Documents/21/PLO/PLO1862024.pdf>. Acesso em: 7 ago. 2026.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (PARIS MOU). **About us: organisation**. 2026. Disponível em: <https://parismou.org/about-us/organisation>. Acesso em: 5 ago. 2026.

SANTA CATARINA. Assembleia Legislativa. Projeto de Lei nº 445, de 2026. Altera a Lei nº 12.854, de 22 de dezembro de 2003 para incluir a vedação do embarque de animais vivos no transporte marítimo, com finalidade comercial ou produtiva, nos portos do Estado de Santa Catarina. Florianópolis: ALESC, n. 9072, 2026. p. 35. Disponível em: <https://www2.alesc.sc.gov.br/diarios/pdf/9072diaicp.pdf>. Acesso em: 7 ago. 2026.

SOUZA, Jorge de. Presas 60 dias em navio, 2.850 vacas são devolvidas e devem chegar mortas. **UOL**, 21 nov. 2025. Disponível em: <https://www.uol.com.br/nossa/colunas/historias-do-mar/2025/11/21/presas-60-dias-em-navio-2850-vacas-sao-devolvidas-e-devem-chegar-mortas.htm>. Acesso em: 5 ago. 2026.



LEA

Laboratório de Ética Ambiental e Animal