



RELATÓRIO INVESTIGATIVO
**EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS
VIVOS NO BRASIL**
2021



MERCY FOR
ANIMALS

CONTEÚDO

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Panorama da exportação de animais vivos no Brasil
 - 1.1. Principais empresas exportadoras
2. Sofrimento animal na exportação de bois vivos no Brasil
 - 2.1. Transporte terrestre
 - 2.2. Transporte marítimo
 - 2.3. Práticas de manejo e abate nos países de destino
3. Riscos e impactos socioambientais da exportação de bois vivos no Brasil
 - 3.1. Estudos de caso
 - 3.1.1. Trabalho escravo
 - 3.1.2. Desmatamento ilegal
4. Iniciativas em prol da proibição da exportação de animais vivos no Brasil

SUMÁRIO EXECUTIVO

Centenas de milhares de bois são transportados vivos por mar do Brasil até o Oriente Médio e o Norte da África todos os anos. Nos chamados "navios boiadeiros", esses animais sensíveis e inteligentes são confinados em espaços minúsculos e obrigados a viver entre as próprias fezes e urina por semanas. Nos países de destino, eles são abatidos enquanto ainda estão conscientes e são capazes de sentir dor, frequentemente após experienciarem imenso sofrimento físico e psicológico durante o manejo, conforme documentado em investigações de organizações de proteção animal. Atualmente, o Brasil é o segundo maior exportador de bovinos vivos por via marítima, o segundo maior fornecedor do Oriente Médio e o maior fornecedor do Norte da África.

O sofrimento animal extremo, no entanto, não é o único aspecto negativo da atividade. A elevada propensão a acidentes é uma característica da frota que transporta animais vivos por mar ao redor do mundo. No Brasil, especificamente, a exportação de bois vivos, sendo parte da cadeia da pecuária, contribui para os problemas sociais e ambientais gerados pela cadeia como um todo, dentre eles o desmatamento para a abertura de áreas de pastagem.

Este relatório é resultado de uma colaboração entre as organizações Mercy For Animals e Repórter Brasil. A última foi responsável por coletar e analisar os dados apresentados nos estudos de caso sobre a exportação de bois vivos no Pará, que evidenciam a exposição da atividade a desmatamento ilegal e trabalho escravo por meio de fornecedores indiretos das empresas exportadoras. No Brasil, aproximadamente dois terços da exportação de bois vivos concentra-se no Pará, estado que também apresenta as taxas de desmatamento mais elevadas da região amazônica.

Desde os seus primeiros anos no Brasil, a Mercy For Animals atua ativamente pelo fim dessa terrível atividade. Entre outras ações, a organização tem trabalhado pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 357 de 2018, que visa proibir, em todo o território nacional, a exportação de animais vivos destinados ao abate.

1. Panorama da exportação de animais vivos no Brasil

A cada ano, ao redor do mundo, cerca de 11 milhões de bovinos são exportados vivos para abate. Uma parte significativa (18%) desses animais é transportada em navios por longas distâncias a partir de portos localizados na Oceania e na América do Sul. Seus principais destinos são o Oriente Médio e o Norte da África. A Austrália segue sendo o maior exportador de bovinos vivos por via marítima do mundo. O Brasil, que destinou em média 413 mil animais para abate no exterior entre 2015 e 2019, ocupa a 2ª posição no ranking.^{1 2}

De 2012 a 2020, a maior parte (86,9%) dos 2,6 milhões de bois exportados vivos pelo Brasil³ teve por destino países do Oriente Médio e do Norte da África.⁴ Em 2019, o Brasil foi o maior exportador de bovinos vivos para o Oriente Médio, tendo fornecido 21% dos cerca de 1,5 milhão de bovinos vivos importados pela região. No mesmo ano, o país forneceu 23% dos 437 mil bovinos vivos importados pelo Norte da África, o que o colocou na posição de segundo maior exportador para a região.^{5 6}

¹ FAO, [FAOSTAT: Trade: Live animals](#)

² FAO, [FAOSTAT: Trade: Detailed trade matrix](#)

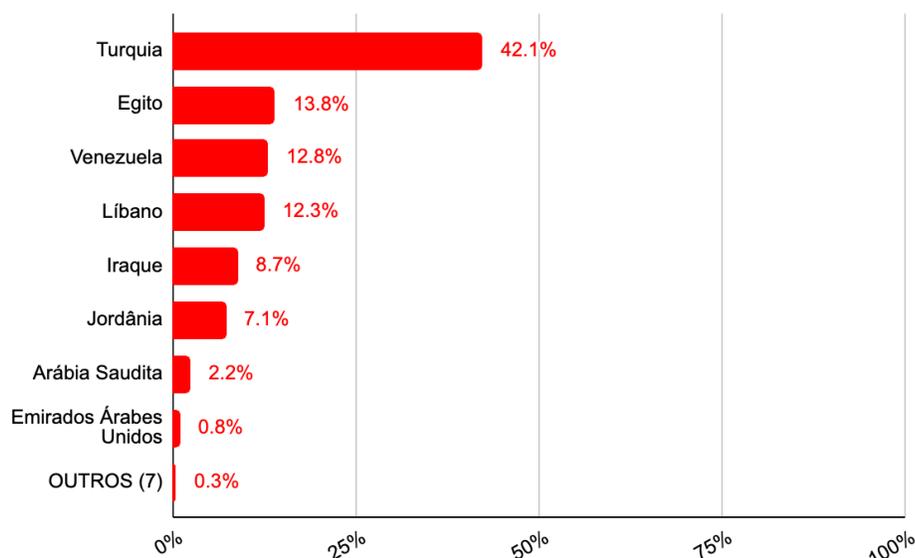
³ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

⁴ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

⁵ FAO, [FAOSTAT: Trade: Detailed trade matrix](#)

⁶ Os países do Oriente Médio e do Norte da África que importam bois vivos do Brasil também importam carne congelada e refrigerada do país. Fonte: Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

Países importadores de bovinos vivos do Brasil (2012-2020)



De 2012 a 2020, a quase totalidade (94,8%) das exportações de bois vivos do Brasil teve origem em apenas três estados: Pará (66,4%), Rio Grande do Sul (20%) e São Paulo (8,3%).^{7 8} No Pará, a atividade representou 8,9% dos bovinos explorados para consumo pela indústria da carne⁹ entre 2016 e 2020. No Rio Grande do Sul e no estado de São Paulo, o percentual foi, respectivamente, de 4,9% e 1,4%.^{10 11} Nesse mesmo período, a participação da atividade nas exportações dos três estados foi insignificante. Ela representou apenas 1,15% das exportações do Pará em US\$ FOB, 0,34% das exportações do Rio Grande do Sul e 0,06% das exportações do estado de São Paulo.^{12 13}

⁷ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

⁸ O COMEX STAT não disponibiliza dados sobre quantidade exportada em unidades (número de animais) de períodos anteriores a 2012.

⁹ Os bovinos explorados para consumo pela indústria da carne compreendem tanto os animais abatidos quanto os animais exportados vivos. Não estão incluídos aqui, portanto, bovinos explorados para outras finalidades, como reprodução, ou por outras indústrias, como a indústria do leite.

¹⁰ IBGE, [Pesquisa Trimestral do Abate de Animais](#)

¹¹ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

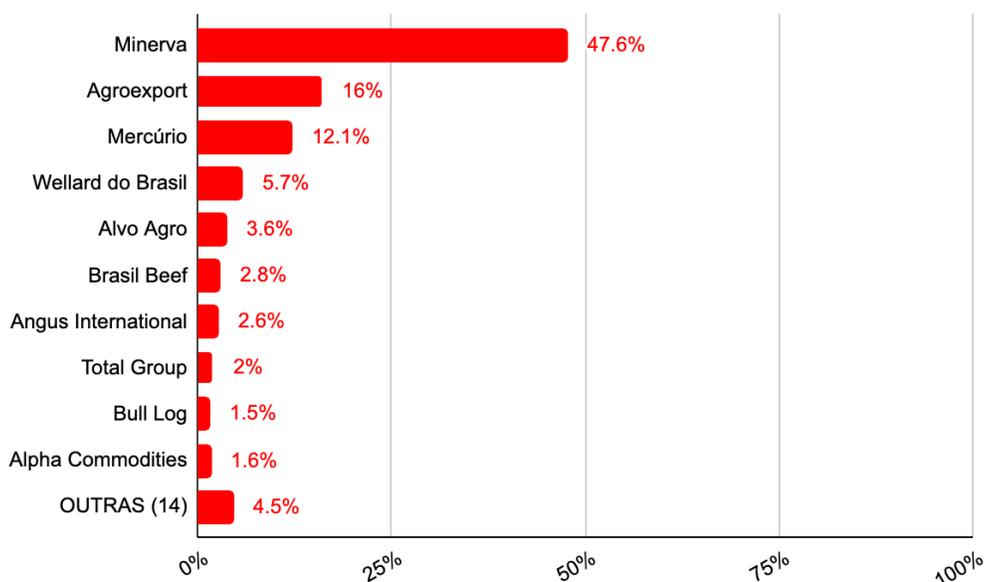
¹² Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

¹³ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

1.1. Principais empresas exportadoras

Entre 2015 e 2017, 24 empresas exportaram bois vivos no Brasil. Apenas uma delas, a Minerva, foi responsável por quase metade (47,6%) das exportações em volume, o que corresponde, aproximadamente, a 375 mil animais. No ranking, vêm em seguida a Agroexport (16%), a Mercúrio (12,1%) e a Wellard (5,7%), por meio da sua subsidiária brasileira, a Wellard do Brasil. Juntas, as quatro empresas foram responsáveis por 81,4% das exportações de bois vivos do país entre 2015 e 2017.^{14 15} Duas dessas empresas, a Minerva e a Wellard, possuem capital aberto.

Empresas exportadoras de bois vivos do Brasil (2015-2017)



Além do Brasil, a Minerva possui operações de exportação de bois vivos no Chile, na Colômbia e no Uruguai.¹⁶ A divisão Trading, que compreende as operações da Minerva Live Cattle Exports, gerou 8,4% da receita bruta da empresa em 2020,

¹⁴ Erasmus zu Ermgassen, [Data for "The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports"](#)

¹⁵ Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Geral](#)

¹⁶ [Minerva Live Cattle Exports](#)

12,7% em 2019, e 16,4% em 2018.¹⁷ Segundo consta em informe aos investidores (atualizado em 16/04/2021), um terço (33,7%) da Minerva é propriedade da SALIC U.K., subsidiária britânica da Saudi Agricultural and Livestock Investment Company, empresa pertencente ao Public Investment Fund, o fundo soberano da Arábia Saudita. A família Villela de Queiroz, fundadora da Minerva, detém 17,5% das ações da empresa.¹⁸ O terceiro maior acionista, com uma participação de 4,4%, é o banco de investimentos norte-americano Morgan Stanley.¹⁹ Três dos dez membros do conselho de administração da Minerva são indicados pela SALIC U.K..²⁰

A Wellard, empresa australiana listada na Australian Securities Exchange, é uma das maiores exportadoras de animais vivos do mundo. A empresa atua também no Chile e no Uruguai, além do Brasil, e possui navios próprios.²¹ Em 2020, a Wellard transportou 335 mil bovinos e 95 mil ovinos por mar.²² Aproximadamente um quarto (24,5%) das ações da Wellard pertencem ao grupo chinês Fulida. O segundo maior acionista da empresa, com uma participação de 15,3%, é a Heytesbury, companhia privada australiana do agronegócio. O banco francês BNP Paribas, detentor de 9,5% das ações, é o terceiro maior acionista da Wellard. O Citicorp e o HSBC também possuem participações na empresa.²³

2. Sofrimento animal na exportação de bois vivos no Brasil

A exportação de bois vivos do Brasil (i) é realizada majoritariamente por via marítima, o que implica o confinamento intensivo dos animais em navios por semanas, e (ii) tem por finalidade o abate dos animais nos países de destino, que costuma ocorrer em condições que causam imenso sofrimento para eles. Em decorrência dessas duas características, a atividade gera sérias preocupações entre

¹⁷ Além da exportação de bois vivos, a divisão Trading da Minerva compreende *trading* de proteínas, *trading* de energia e revenda de produtos de terceiros. As vendas para o mercado externo representaram 33,1% da receita bruta da divisão no triênio 2018-2020. Fonte: Minerva Foods, [Resultados Trimestrais](#)

¹⁸ Minerva Foods, [Composição Acionária](#)

¹⁹ Trase Finance, [Minerva SA - FINANCING & OWNERSHIP](#)

²⁰ Minerva Foods, [Apresentação Corporativa 4T20 & 2020](#)

²¹ Wellard, [ABOUT](#)

²² Wellard, [FY 2020 ANNUAL REPORT](#)

²³ Market Index, [Wellard Ltda \(WLD\)](#), acessado em 18/05/2021

os especialistas em bem-estar animal e apresenta alto índice de rejeição entre a população, além de ser amplamente contestada pelo movimento de proteção animal.

2.1. Transporte terrestre

Antes de chegarem ao porto, com frequência os bois têm que enfrentar longas e debilitantes viagens de caminhão, principalmente na região Norte do Brasil. Grande parte das fazendas fornecedoras nessa região localizam-se a centenas de quilômetros das estações de pré-embarque (EPEs), locais em que os animais permanecem por dias ou semanas até serem transportados para o porto. O trajeto do interior até o litoral do Pará, onde se concentram as EPEs da região²⁴, inclui longos trechos de estradas de chão, rodovias em péssimas condições de conservação e travessias de balsa por rios de grande largura e extensão.²⁵ Durante a viagem, além de experienciar estresse e desconforto, os animais costumam sofrer com a privação de alimento e água, conforme relatado por caminhoneiros.²⁶

De 2015 a 2017, cerca de metade dos 81 municípios paraenses com fazendas fornecedoras da Minerva Live Cattle Exports localizava-se a mais de 500 km e 8 horas de viagem das EPEs da empresa em Abaetetuba, próximo a Barcarena, onde está localizado o Porto de Vila do Conde.²⁷ Desses 81 municípios, 21 (25%) estão localizados a mais de 12 horas de viagem de Abaetetuba, incluindo cinco localizados a mais de 24 horas.²⁸ ²⁹ Em viagens com duração superior a 12 horas, os animais devem ser

²⁴ Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, [EPEs cadastrados IN 46/2018](#) (Atualizado em 07/05/2021)

²⁵ Diálogos Setoriais UE-Brasil, [Bem-estar animal no transporte marítimo ou fluvial de animais vivos](#)

²⁶ Carta Maior, [Barcarena: uma ilha de grandes projetos e grandes desastres](#)

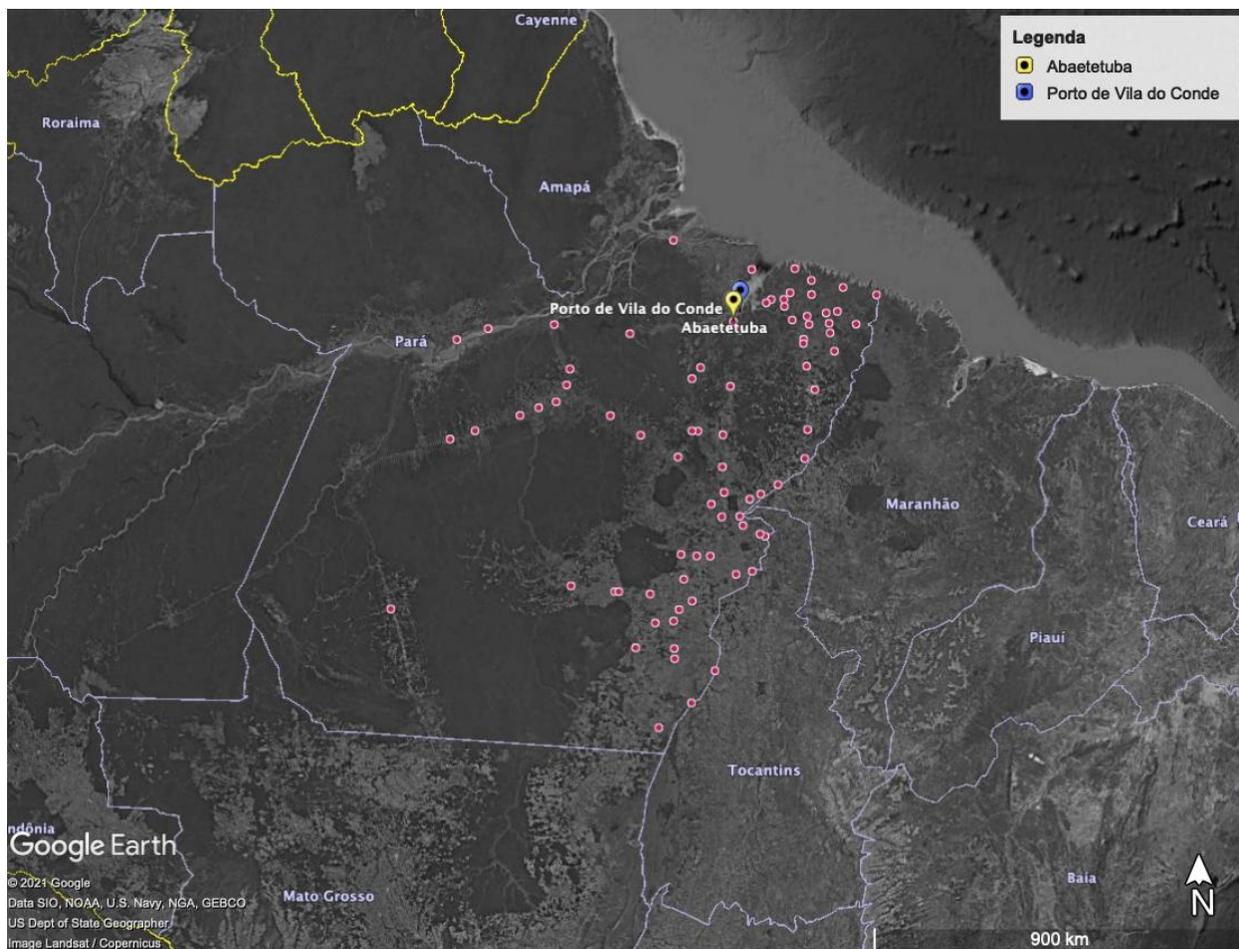
²⁷ Entre 2016 e 2020, aproximadamente um quarto (24,1%) das exportações de bois vivos do Brasil em volume teve origem no município de Abaetetuba. O município é sede de 5 das 41 EPEs existentes no país. Fontes: Ministério da Economia, [COMEX STAT: Exportação e Importação Municípios](#); Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, [EPEs cadastrados IN 46/2018](#) (Atualizado em 07/05/2021)

²⁸ Erasmus zu Ermgassen, [Data for "The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports"](#)

²⁹ As distâncias e o tempo de viagem foram averiguados utilizando principalmente o Google Maps. O DistanciaCidades.net forneceu as informações faltantes. Dadas as condições precárias das estradas na

desembarcados para poderem descansar e se alimentar, de acordo com a legislação brasileira. Transgredir essa determinação pode, em tese, constituir maus-tratos aos animais.³⁰

Municípios paraenses com fazendas fornecedoras da Minerva (2015-2017)



região Norte do Brasil, as estimativas de tempo de viagem aqui apresentadas podem ser consideradas conservadoras.

³⁰ [Decreto nº 24.645, de 10 de Julho de 1934](#) (Art. 3, XVII)

2.2. Transporte marítimo

Nos navios de transporte de animais vivos, os bois se deparam com um ambiente artificial e hostil à sua saúde e ao seu bem-estar. Em viagens que podem durar até mais de um mês, amontoados e com pouco espaço para se movimentarem³¹, os animais são obrigados a deitar sobre as próprias fezes e urina³². Eles também têm que suportar o barulho e o balanço constante dos navios, além dos fortes ventos marinhos e as temperaturas elevadas no interior das embarcações, que muitas vezes não possuem ventilação adequada.³³ Exaustão pelo calor e doenças respiratórias estão entre as principais causas de morte a bordo dos navios que transportam animais vivos ao redor do mundo.^{34 35} O embarque e desembarque costumam ser outra causa de sofrimento animal durante o transporte marítimo. Vídeos divulgados pela Mercy For Animals em 2019³⁶ e 2020³⁷ mostram bois sendo golpeados com varas de metal e bastões elétricos e animais doentes sendo içados pelas pernas para fora do navio.³⁸

³¹ O regulamento (CE) Nº 1/2005 da União Europeia, considerado referência no que diz respeito ao bem-estar animal durante o transporte marítimo, recomenda que cada bovino embarcado tenha no mínimo um espaço de 1,55 m², o que equivale aproximadamente à área de uma porta convencional (0,72cm X 2,10cm). Esse critério não foi atendido por 42,8% dos navios que transportaram bois vivos a partir do Brasil de 2011 a 2015. Fonte: Diálogos Setoriais UE-Brasil, [Bem-estar animal no transporte marítimo ou fluvial de animais vivos](#)

³² Bois adultos produzem em média de 30 a 35 kg de esterco (fezes mais urina) por dia. Com base nisso, estima-se que em um navio de pequeno porte, com capacidade de transportar em média 4 mil bois, a quantidade de esterco produzida diariamente varia de 120 a 140 toneladas. Fonte: Embrapa, [Adubação Orgânica](#)

³³ Alguns navios foram projetados ou adaptados para transportar animais acima do convés; outros, abaixo do convés. Há também embarcações que transportam animais tanto acima quanto abaixo do convés. Os animais transportados no convés ficam parcialmente expostos às condições temporais (sol, chuva e vento). Fonte: Marine Insight, [How is Livestock Transportation Done Using Livestock Carriers?](#)

³⁴ Norris et al., Australian Veterinary Journal, [Cattle deaths during sea transport from Australia](#)

³⁵ Meat and Livestock Australia, [Investigation of cattle deaths during sea transport from Australia](#)

³⁶ Mercy For Animals, [Luisa Mell narra imagens chocantes de animais exportados vivos](#)

³⁷ Mercy For Animals, [Exportação Vergonha: o embarque e destino brutal dos animais exportados vivos](#)

³⁸ The Maritime Executive, [Brazil's Live Export Animals Stabbed and Slashed](#)

Bois amontoados no interior do navio Nada (janeiro de 2018)³⁹



Créditos: Frank Alarcón, Leila Abreu e Magda Regina

Outro problema associado à exportação de animais vivos por via marítima é o elevado risco de acidentes, que podem vitimar tanto os animais quanto as

³⁹ Em vistoria ao navio Nada no Porto de Santos em janeiro de 2018, a veterinária Magda Regina reporta ter observado uma densidade de lotação média de um boi por m². Os animais pertenciam à Minerva. Fonte: Magda Regina, [Relato de Inspeção Técnica requisitado pela Justiça Federal com vistas a oferecer subsídios para análise da Ação Civil Pública No 5000325-94.2017.4.03.6135 em tramitação na 25ª Vara Cível Federal de São Paulo](#)

tripulações dos navios⁴⁰, além de causar danos sociais e ambientais. Uma apuração do periódico The Guardian, divulgada em outubro de 2020, revela que navios de transporte de animais vivos têm duas vezes mais probabilidade de naufragar do que outros navios cargueiros. Isso se deve principalmente ao fato de que aproximadamente 80% da frota mundial de transporte de animais vivos, constituída de cerca de 150 embarcações, não foi construída para essa finalidade. Trata-se de navios porta-contêineres, de transporte de veículos, petroleiros e até mesmo cruzeiros que foram adaptados. Outro fator que contribui para uma maior propensão a acidentes é a antiguidade das embarcações. 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.⁴¹ Em outra reportagem, publicada em janeiro de 2020, o The Guardian relata que mais de um terço dos navios de transporte de animais vivos navega sob bandeira de países que constam na denominada "lista negra" do Paris MoU, uma das mais importantes organizações internacionais de segurança marítima.⁴²

Bois exportados vivos pelo Brasil foram vítimas de dois graves acidentes marítimos. Em fevereiro de 2012, mais da metade (52,8%) dos 5.200 bois transportados pelo navio de bandeira panamenha Gracia Del Mar morreram asfixiados durante a viagem em decorrência de uma pane no sistema de ventilação. Embarcados no Porto de Vila do Conde, os animais pertenciam à Minerva e tinham por destino o Egito.⁴³ Em outubro de 2015, o navio de bandeira libanesa Haidar tombou e afundou em um dos terminais de carga do mesmo porto. A maior parte dos 5.000 bois que haviam sido embarcados não sobreviveu. Muitos morreram presos dentro do navio. Outros se afogaram enquanto nadavam, na tentativa de alcançar terra firme. Os animais, também fornecidos pela Minerva, tinham por

⁴⁰ Em setembro de 2020, um navio que transportava animais vivos da Nova Zelândia para a China naufragou nas proximidades da costa do Japão. Em meio a passagem de um tufão, o motor da embarcação havia parado de funcionar, conforme relatou o único sobrevivente. Todos os 5.800 animais embarcados morreram afogados. Fonte: [Navio com mais de 40 pessoas e quase 6 mil vacas afunda perto do Japão](#)

⁴¹ The Guardian, [Exclusive: livestock ships twice as likely to be lost as cargo vessels](#)

⁴² The Guardian, [‘Floating feedlots’: animals spending weeks at sea on ships not fit for purpose](#)

⁴³ BeefPoint, [Exportação de gado vivo: empresa transportadora é responsável por acidente, dizem ABEG e Minerva](#)

destino a Venezuela.⁴⁴ ⁴⁵ A decomposição dos corpos dos animais mortos e o vazamento de óleo do navio provocaram um dos piores desastres ambientais da história do Pará, que comprometeu a subsistência de comunidades ribeirinhas e afetou a saúde⁴⁶ de centenas de pessoas no decorrer dos anos⁴⁷, além de gerar um enorme prejuízo, inclusive para os cofres públicos⁴⁸.

Bois afogados e vazamento de óleo no Porto de Vila do Conde (outubro de 2015)



Crédito: Fórum Permanente de Proteção e Defesa Animal do Pará

⁴⁴ Carta Maior, [Barcarena: uma ilha de grandes projetos e grandes desastres](#)

⁴⁵ Em apresentação à 2ª Reunião Técnica sobre Boas Práticas Operacionais no Transporte Marítimo de Animais Vivos, realizada após o episódio com o Haidar, a Marinha do Brasil (MB) relatou que a frota que transporta bois vivos a partir do Porto de Vila do Conde é constituída de embarcações antigas, classificadas por entidades não confiáveis, com baixo padrão de manutenção e operadas por tripulação com pouca tradição marinheira. A avaliação da MB converge com a apuração do The Guardian mencionada anteriormente. Fonte: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, [Apresentação MARINHA](#)

⁴⁶ Macêdo et al., [Desastres socioambientais e implicações na saúde: uma análise do naufrágio do navio Haidar em Barcarena, Amazônia, Pará/Brasil](#)

⁴⁷ Amazônia Real, [Navio Haidar polui novamente o rio Pará, em Barcarena](#)

⁴⁸ Considerando o valor das indenizações pedidas pelo Ministério Público Federal (MPF) e os custos da salvatagem do navio, que serão arcados pelos cofres públicos, o prejuízo causado pelo naufrágio chega a R\$ 122 milhões. O Haidar permanece submerso. A operação de salvatagem está prevista para ocorrer ao longo de 2021 e deverá durar meses. Fontes: MPF, [Ação Civil Pública com Pedido de Tutela Antecipada - Processo Nº 0028538-38.2015.4.01.3900](#); Ministério da Infraestrutura, [DNIT inicia serviços para resgatar navio que afundou em 2015 no Pará](#)

Tanto o Haidar quanto o Gracia Del Mar não foram originalmente projetados para o transporte de animais vivos. Antes de serem adaptados para essa finalidade, ambos transportavam contêineres. O Haidar foi construído em 1994 e acumulava 21 anos de serviço em 2015, quando afundou com 5.000 bois a bordo no Porto de Vila do Conde.⁴⁹ O Gracia Del Mar, que atualmente se chama Yosor, foi construído em 1981 e acumulava 31 anos de serviço em 2012, quando sofreu a pane no sistema de ventilação que provocou a morte de 2.750 bois em alto-mar.⁵⁰ Proprietária dos animais embarcados em ambos os navios, a Minerva informa em seu website que utiliza "navios modernos e especializados no transporte de gado vivo e em conformidade com as normas internacionais de bem-estar animal".⁵¹ ⁵² Na ocasião dos acidentes, a empresa alegou que, uma vez entregue a "carga" no porto, a responsabilidade pelos animais passa a ser da transportadora.⁵³ A legislação brasileira, no entanto, estabelece que os exportadores são corresponsáveis pelo estado geral de saúde e pela aptidão física dos animais para a viagem, bem como pelo seu transporte até o destino final.⁵⁴

⁴⁹ MarineTraffic, [HAIDAR](#)

⁵⁰ MarineTraffic, [YOSOR](#)

⁵¹ [Minerva Live Cattle Exports](#)

⁵² O navio Nada, que esteve no Porto de Santos no início de 2018 para embarcar 27 mil bois pertencentes à Minerva e transportá-los à Turquia, é outro exemplo de embarcação antiga adaptada. Construído em 1993 na Croácia, o Nada foi projetado originalmente para transportar contêineres, função que desempenhou até 2010, sob o nome Zrin e a bandeira de Malta. A embarcação foi posteriormente convertida na China para o transporte de animais vivos, tornando-se a maior do mundo na categoria. Em 2012, o Nada fez sua primeira viagem como "navio boiadeiro". A embarcação atualmente navega sob a bandeira do Panamá e é operada por uma agência marítima libanesa. Fontes: G1, [Justiça manda paralisar embarque de cargas vivas no Porto de Santos](#); MarineTraffic, [NADA](#); Vessel Tracking, [NADA \(IMO 9005429\) - Livestock Carrier](#); BeefCentral, [Live export leviathan sets sail for Egypt](#)

⁵³ BeefPoint, [Exportação de gado vivo: empresa transportadora é responsável por acidente, dizem ABEG e Minerva](#)

⁵⁴ Tanto a regulamentação atual quanto a regulamentação em vigor em 2012 e 2015 dizem o mesmo em relação à corresponsabilidade das empresas envolvidas na exportação de animais vivos. Fontes: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), [Instrução Normativa 46 de 2018](#) (art. 34 e art. 37); MAPA, [Instrução Normativa 13 de 2010](#) (art. 29 e art. 33)

2.3. Práticas de manejo e abate nos países de destino

Em muitos países do Norte da África e do Oriente Médio, animais costumam ser abatidos enquanto ainda estão conscientes e são capazes de sentir dor. Essa é a realidade, por exemplo, nos dois maiores importadores de bois vivos do Brasil, a Turquia⁵⁵ e o Egito⁵⁶, onde o atordoamento antes do abate não é obrigatório. Tal prática, além de ir completamente contra as recomendações da Organização Internacional da Saúde Animal, não seria permitida no Brasil. Vídeos divulgados pela Mercy For Animals em 2019⁵⁷ e 2020⁵⁸ mostram bois agonizando após terem suas gargantas cortadas enquanto ainda estavam plenamente conscientes. Os animais possuíam brincos de identificação da Minerva (vídeo de 2019) e da Mercúrio (vídeo de 2020).

Nesses mesmos países, o intenso sofrimento físico e psicológico dos animais costuma estar presente também durante o manejo. Nos abatedouros, são utilizados métodos extremamente dolorosos e aterrorizantes para incapacitar os bois, como a torção do rabo, a perfuração de olhos e o corte de tendões das pernas, possivelmente por falta de equipamentos adequados para restringir o movimento dos animais. Uma vez desorientados e prostrados, os bois têm as suas gargantas abertas e são içados de cabeça para baixo para sangrar. Investigações de organizações de proteção animal documentaram essas práticas no Egito e no Líbano, os dois maiores importadores de bois vivos do Brasil no grupo dos países árabes.⁵⁹ ⁶⁰ Também é comum que os animais tenham que assistir outros animais serem mortos brutalmente, como retratado no vídeo divulgado pela Mercy For Animals em 2020.⁶¹ A brutalidade nos abatedouros do Egito já levou a Austrália a suspender a

⁵⁵ World Animal Protection, [Animal Protection Index: Turkey](#)

⁵⁶ World Animal Protection, [Animal Protection Intex: Egypt](#)

⁵⁷ Mercy For Animals, [Luisa Mell narra imagens chocantes de animais exportados vivos](#)

⁵⁸ Mercy For Animals, [Exportação Vergonha: o embarque e destino brutal dos animais exportados vivos](#)

⁵⁹ The Maritime Executive, [Brazil's Live Export Animals Stabbed and Slashed](#)

⁶⁰ Eurogroup for Animals, [The detrimental impact of the absence of animal welfare provisions in Euro-Med FTAs](#)

⁶¹ Mercy For Animals, [Exportação Vergonha: o embarque e destino brutal dos animais exportados vivos](#)

exportação de animais vivos para o país por duas vezes: em 2006, por um período de quatro anos, e em 2013, por cerca de um ano.^{62 63}

Boi degolado e em agonia sendo arrastado (2019)



3. Riscos e impactos socioambientais da exportação de bois vivos no Brasil

A exportação de animais vivos para abate não afeta apenas os animais. A atividade também gera riscos e impactos socioambientais significativos, que vão além dos acidentes marítimos, como o já mencionado naufrágio do navio Haidar, e da poluição ambiental causada pelas imensas quantidades de dejetos produzidas

⁶² BBC News, [Australia halts cattle exports to Egypt over 'cruelty'](#)

⁶³ The New Daily, [Live cattle, sheep exports resume to Egypt](#)

por animais confinados em navios⁶⁴ e estações de pré-embarque (EPEs)⁶⁵. Sendo parte da cadeia da pecuária, a exportação de bois vivos contribui para os problemas sociais e ambientais gerados pela cadeia como um todo.

Por estar fortemente concentrada no Pará⁶⁶, a exportação de bois vivos embute um risco de desmatamento significativamente maior do que a exportação de carne bovina, cuja cadeia está distribuída de forma menos desproporcional pelo território nacional e abrange regiões de ocupação mais antiga.⁶⁷ Entre 2015 e 2017, as exportações paraenses representaram 71,2% das exportações de bois vivos do Brasil e 97,9% das exportações oriundas do bioma amazônico em volume. Nesse período, a maior parte dos bois exportados vivos pela Minerva (84,6%), pela Agroexport (81,3%) e pela Mercúrio (99,5%) foi fornecida por fazendas paraenses, bem como quase metade (45,6%) dos bois exportados vivos pela Wellard do Brasil. Apenas a Minerva foi responsável por mais da metade (56,6%) das exportações de bois vivos oriundas do Pará entre 2015 e 2017.⁶⁸

⁶⁴ No início de 2018, a operação de embarque de 27 mil bois no navio Nada causou intensa poluição do ar em Santos, no estado de São Paulo. A Minerva, empresa proprietária dos animais e portanto responsável pelo acontecimento, foi multada pela Secretaria de Meio Ambiente do município em R\$ 2 milhões. A Ecoporto Santos, empresa gestora do terminal onde se realizava o embarque, foi multada pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo em R\$ 450 mil por não possuir a licença necessária para a operação. Fontes: G1, [Empresa é multada em R\\$ 2 mi após cheiro de estrume se espalhar em Santos](#); Folha de São Paulo, [Cetesb multa empresa por embarcar carga viva sem licença em Santos](#)

⁶⁵ Em maio de 2019, a EPE Fazenda Morada da Lua, nas proximidades de Abaetetuba, no Pará, foi embargada pela Justiça por despejar dejetos de bois confinados no rio Curuperê. De propriedade da Minerva, a EPE tem capacidade para confinar até 27 mil animais. A contaminação da água causou danos à saúde e à subsistência da população ribeirinha. A habilitação da Fazenda Morada da Lua foi suspensa cautelarmente pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA). O mesmo sucedeu com três outras EPEs localizadas em Abaetetuba, todas pertencentes à Minerva. Fontes: Amazônia Real, [Antes e depois da poluição do rio Curuperê pela Minerva Foods, no Pará](#); MAPA, [EPEs cadastrados IN 46/2018](#) (Atualizado em 07/05/2021)

⁶⁶ O Pará lidera o ranking anual de desmatamento na Amazônia desde 2008. Entre 2008 e 2020, o desmatamento no estado atingiu uma área de 39,8 mil km², o que representa 44,1% de toda a área desmatada no bioma amazônico nesse período. Na média, o Pará registrou o desmatamento de uma área equivalente a 2 cidades de São Paulo por ano ao longo dos últimos 13 anos. Fonte: TerraBrasilis, PRODES (Desmatamento), [Incrementos do Desmatamento - Amazônia - Estados](#)

⁶⁷ Ermgassen et al., [The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports](#)

⁶⁸ Erasmus zu Ermgassen, [Data for "The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports"](#)

Entre 2015 e 2017, fazendas de ao menos 110 municípios localizados no bioma amazônico forneceram animais para a Minerva Live Cattle Export, a maior exportadora de bois vivos no período. A maioria desses municípios (81) situa-se no Pará.⁶⁹ No mesmo período, a Mercúrio, empresa paraense que também atua no setor frigorífico, comprou bois em ao menos 92 municípios amazônicos, 85 deles localizados no Pará, para exportá-los vivos. Também se localizavam no Pará a maior parte dos municípios com fazendas fornecedoras da Agroexport (55 de 84) e da Wellard do Brasil (50 de 51) entre 2015 e 2017.⁷⁰

Dos 81 municípios do Pará com fazendas fornecedoras da Minerva Live Cattle Export entre os anos de 2015-2017, 30 constam entre os 100 municípios com as maiores áreas desmatadas no bioma amazônico desde 2008. Nesses 30 municípios paraenses, foram derrubados mais de 30 mil km² de florestas nativas de 2008 a 2020. Isso representa 33,8% de todo o desmatamento acumulado na Amazônia e 76,5% de todo o desmatamento acumulado no Pará no período.⁷¹ Aproximadamente um terço (32,3%) dos bois exportados vivos pela Minerva de 2015 a 2017 foram fornecidos por fazendas localizadas nesse conjunto de 30 municípios.⁷²

Tal como outras empresas do setor frigorífico e outras empresas exportadoras de bois vivos que atuam no Brasil, a Minerva não possui um sistema de monitoramento de fornecedores indiretos.⁷³ Isso torna a cadeia de fornecimento da

⁶⁹ A Minerva não possui abatedouros no Pará. A compra de bois pela empresa no estado visa quase exclusivamente à exportação deles vivos. Segundo estimativas da Trase, em 2016, a produção de 1 tonelada de carne bovina pela Minerva no Pará embutia um risco de desmatamento de 161,4 hectares ao longo de um ciclo produtivo de cinco anos, em decorrência da localização geográfica dos seus fornecedores. No mesmo ano, o risco de desmatamento relativo associado às operações nacionais da empresa era de 65,9 hectares por tonelada, o maior dentre as três grandes produtoras de carne bovina do Brasil — JBS, Marfrig e Minerva. Fontes: Minerva Foods, [Presença](#); Trase, [Beef produced in Brazil exported by Minerva](#); Trase Finance, [Minerva SA - DEFORESTATION RISK](#)

⁷⁰ Erasmus zu Ermgassen, [Data for "The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports"](#)

⁷¹ TerraBrasilis, PRODES (Desmatamento), [Incrementos do Desmatamento - Amazônia - Municípios](#)

⁷² Erasmus zu Ermgassen, [Data for "The origin, supply chain, and deforestation risk of Brazil's beef exports"](#)

⁷³ A Minerva está atualmente desenvolvendo um sistema de monitoramento de fornecedores indiretos. Segundo a empresa, o sistema estará em funcionamento no Brasil até dezembro de 2021 e nos demais países da América do Sul até 2030. Fonte: Minerva Foods, [Compromisso Minerva Foods com a Sustentabilidade](#)

empresa suscetível à "lavagem de gado", prática que consiste na transferência de animais de uma fazenda embargada por infração ambiental para outra sem embargo e, portanto, apta a vender os animais. Em decorrência disso, a Minerva, assim como as demais empresas do setor, não é capaz de assegurar que as suas operações de compra de bois na região amazônica estejam completamente livres de conexões com o desmatamento ilegal.⁷⁴

3.1. Estudos de caso

A Repórter Brasil, em colaboração com a Mercy For Animals, conduziu uma investigação sobre a cadeia de exportação de bois vivos no Pará. A organização constatou que a cadeia pode estar "contaminada na origem" por trabalho escravo⁷⁵ e desmatamento ilegal. Dois estudos de caso revelam que as três maiores empresas exportadoras de bois vivos do Brasil — Minerva, Agroexport e Mercúrio — estiveram expostas a esses problemas por meio de fornecedores indiretos.

3.1.1. Trabalho escravo

Importante fornecedor de bois vivos para exportação, a Fvt Comércio de Bovinos (Fvt) abastece as maiores empresas do segmento com atuação em território paraense — Minerva, Agroexport e Mercúrio. Os animais que a Fvt vende às exportadoras vêm de duas propriedades suas localizadas em São Domingos do Araguaia, no sudeste do Pará: as fazendas Pau Preto e Agropecuária Toledo III. A Repórter Brasil constatou a venda de animais de ambas as propriedades às três empresas exportadoras ao longo de 2020 e, no caso da Mercúrio, também em 2021.

⁷⁴ Mercy For Animals, [Relação entre o Desmatamento e a Pecuária na Floresta Amazônica Brasileira](#)

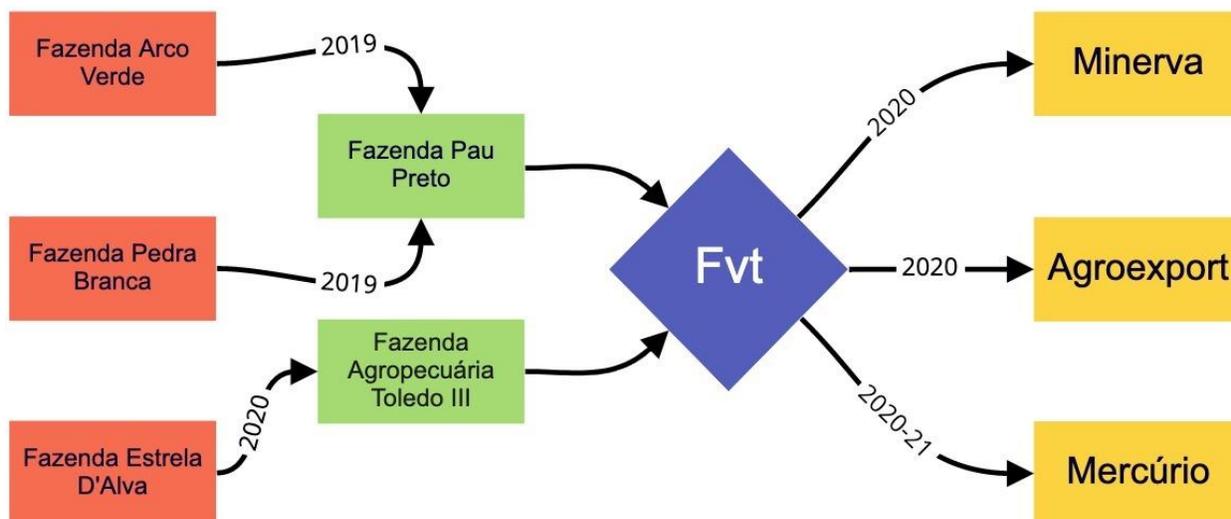
⁷⁵ Além de ser a principal causa de desmatamento no Brasil, a pecuária é a atividade econômica com a maior ocorrência de trabalho escravo no país. De 1995 a 2020, foram resgatadas 16.626 pessoas submetidas a condições de trabalho análogas à escravidão na criação de bovinos. Isso equivale a 31% dos resgates realizados em todo o período. Fonte: Iniciativa SmartLab, Observatório da Erradicação do Trabalho Escravo e do Tráfico de Pessoas, [Perfil dos Casos de Trabalho Escravo](#)

Minerva, Agroexport e Mercúrio são signatárias do Termo de Ajuste de Conduta (TAC) da Carne.⁷⁶ Isso significa que elas se comprometeram formalmente a não adquirir animais oriundos de fazendas cujos proprietários constam na “lista suja” do trabalho escravo. No entanto, todas estão indiretamente expostas à potencial contaminação de suas cadeias com o trabalho escravo, uma vez que a Fvt adquire animais de pecuaristas do Pará e do Tocantins presentes na “lista suja”.

Em março de 2020, a Agropecuária Toledo III recebeu 70 animais da Fazenda Estrela D’Alva, localizada em Jacundá, no sudeste do Pará. Na ocasião, o nome do pecuarista proprietário da fazenda constava na “lista suja” do trabalho escravo desde outubro de 2018, por conta de uma fiscalização que resgatou três trabalhadores na referida propriedade.

Entre abril e julho de 2019, a Fazenda Pau Preto recebeu animais de outro empregador presente na “lista suja”. Os bois vieram de duas propriedades contíguas, onde cinco pessoas foram resgatadas da escravidão pelo governo federal: as fazendas Arco Verde e Pedra Branca. As propriedades localizam-se em São Geraldo do Araguaia, no sudeste do Pará.

⁷⁶ O TAC é um acordo firmado entre o Ministério Público Federal e empresas da cadeia da pecuária, incluindo empresas exportadoras de bois vivos. Por meio dele, as empresas se comprometem a não comprar animais de áreas desmatadas ilegalmente, de terras indígenas, de unidades de conservação e de empregadores na lista de trabalho escravo. Oficialmente denominada "Cadastro de Empregadores que tenham submetido trabalhadores a condições análogas à de escravo", a lista do trabalho escravo é compilada pela Secretaria do Trabalho do Ministério da Economia. Fontes: ((o))eco, [TAC da Carne no Pará: MPF diz que ninguém está livre do desmatamento](#); Ministério da Economia, [Combate ao Trabalho em Condições Análogas às de Escravo](#)



A grande quantidade de animais vendidos pela Fvt às exportadoras de bois vivos também gera dúvidas sobre o papel da empresa na cadeia. Os dados preliminares levantados pela Repórter Brasil indicam que as fazendas Pau Preto e Agropecuária Toledo III não teriam área suficiente para realizar a "engorda" de todos os animais por elas enviados às empresas exportadoras. Segundo a organização, isso pode significar "lavagem de gado". A Fvt atuaria na compra, na venda e no transporte dos animais, apenas simulando a engorda em suas propriedades. Porém, os animais seriam encaminhados diretamente ao comprador final.

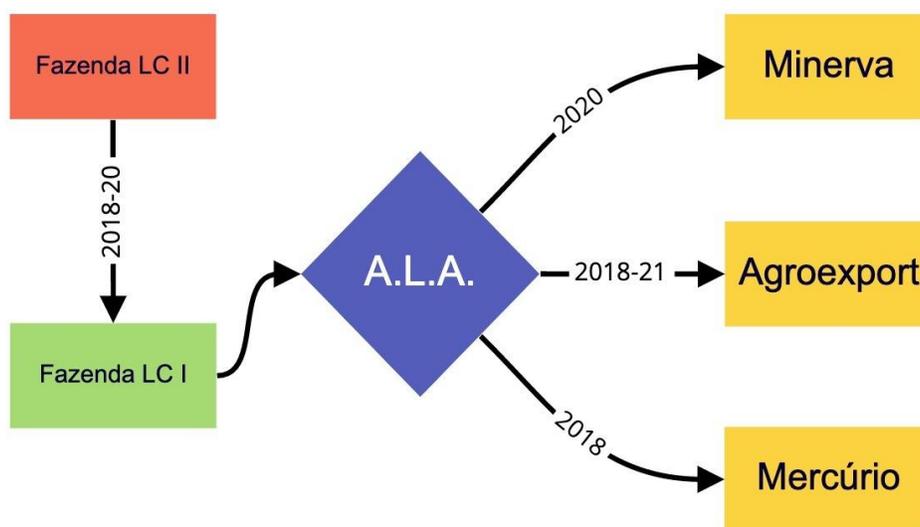
3.1.2. Desmatamento ilegal

Como signatárias do TAC da Carne, Minerva, Agroexport e Mercúrio também se comprometeram a não adquirir animais de fazendas com áreas embargadas por desmatamento ilegal. No entanto, também nesse contexto, as empresas estão expostas ao problema por meio de fornecedores indiretos.

Um exemplo envolve A.L.A., outro fornecedor regular de bois vivos para exportação. De acordo com a Repórter Brasil, o pecuarista enviou animais com essa finalidade para a Agroexport ao longo dos últimos anos, de 2018 a 2021, bem como para a Mercúrio, em 2018, e para a Minerva, em 2020. Em todos os casos, os animais

foram registrados como oriundos da Fazenda LC I, localizada em Breu Branco, no sudeste do Pará.

A.L.A. também é proprietário da Fazenda LC II, localizada no município vizinho de Baião. Desde 2013, a propriedade possui 250 hectares embargados por causa de desmatamento ilegal. O pecuarista foi multado em R\$ 1,3 milhão pela infração. Segundo levantamento da Repórter Brasil, entre 2018 e 2020, a Fazenda LC II transferiu centenas de animais à Fazenda LC I, que fornece para as empresas exportadoras.⁷⁷



⁷⁷ No que diz respeito à Minerva, esse não é um caso isolado. Em 2019, a empresa adquiriu indiretamente animais criados em quatro fazendas de São Félix do Xingu, no sudeste do Pará, com áreas embargadas por desmatamento ilegal, de acordo com a Mighty Earth. As fazendas Lagoa do Triunfo I, III, IV e V fazem parte de um complexo de fazendas que ocupa uma área de 145 mil hectares e pertence à AgroSB, uma das maiores proprietárias de terras do Brasil e braço agrícola do fundo de investimentos Opportunity. Uma investigação conjunta da Repórter Brasil, do Bureau of Investigative Journalism e do The Guardian revelou que animais foram transferidos para engorda do complexo de fazendas Lagoa do Triunfo para a fazenda Espírito Santo, fornecedora direta da Minerva. Fontes: Mighty Earth, [Soy and Cattle Deforestation Tracker](#); Mighty Earth, [Soy & Cattle Report 18](#); The Guardian, [Revealed: rampant deforestation of Amazon driven by global greed for meat](#); De Olho Nos Ruralistas, [Fazendas da AgroSB, de Daniel Dantas, desmataram mil hectares em área de conservação no Pará](#)

4. Iniciativas em prol da proibição da exportação de animais vivos no Brasil

Por ocasionar imenso sofrimento, a exportação de animais vivos por via marítima para abate tem sido objeto de contestação e protesto ao redor do mundo. Em decorrência de campanhas de organizações de direitos dos animais e pressões da sociedade civil, a atividade já foi proibida na Índia⁷⁸ e na Nova Zelândia⁷⁹, além de já ter sido suspensa três vezes na Austrália nos últimos quinze anos⁸⁰. O Reino Unido assumiu o compromisso de erradicá-la em seu Plano de Ação de Bem-estar Animal, divulgado em maio de 2021.⁸¹ O tema encontra-se também na agenda do Parlamento Europeu.⁸²

No Brasil, iniciativas em prol da proibição da exportação de animais vivos foram empreendidas nas esferas judiciária e legislativa, tanto no nível estadual quanto no federal. Na esfera legislativa, foram propostos quatro projetos de lei: o PL 31/2018⁸³, na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP); o PL 3921/2018⁸⁴, na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ); o PL 9464/2018⁸⁵, na Câmara dos Deputados; e o PLS 357/2018⁸⁶, no Senado. À exceção do projeto de lei apresentado à Câmara dos Deputados, arquivado em janeiro de 2019, os demais estão em tramitação. Na esfera judiciária, tiveram destaque as Ações Cíveis Públicas (ACP) movidas pela Agência de Notícias de Direitos Animais (ANDA), em conjunto com a Associação Itanhaense de Proteção aos Animais (AIPA), em janeiro de 2018⁸⁷, no âmbito estadual, e pelo Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal (FNPDA)

⁷⁸ The Indian Express, [Despite boom, govt bans all livestock exports from ports indefinitely](#)

⁷⁹ RNZ, [Government announces ban for live cattle exports by sea](#)

⁸⁰ Parliament of Australia, [Live export—a chronology](#)

⁸¹ Department for Environment, Food & Rural Affairs, [Our Action Plan for Animal Welfare](#)

⁸² The Guardian, [England and Wales to ban live animal exports in European first](#)

⁸³ Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, [Projeto de Lei nº 31/2018](#)

⁸⁴ Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, [Projeto de Lei nº 3921/2018](#)

⁸⁵ Câmara dos Deputados, [Projeto de Lei nº 9464/2018](#)

⁸⁶ Senado Federal, [Projeto de Lei do Senado nº 357/2018](#)

⁸⁷ Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, [Ação Civil Pública Nº 1000419-39.2018.8.26.0562 / 2ª Vara da Fazenda Pública](#)

em dezembro de 2017⁸⁸, no âmbito federal.⁸⁹ A ACP estadual foi suspensa pelo Superior Tribunal de Justiça em razão de conflito de competência com a ACP federal. O pedido objeto da ação movida pelo FNPDA, ao fim negado, chegou a ser discutido no Tribunal Federal da 3ª Região. Na ocasião, o Ministério Público Federal emitiu parecer favorável à proibição da exportação de animais vivos para abate, argumentando que a atividade viola normas nacionais e internacionais de proteção animal.⁹⁰ A ação permanece em trâmite.

Iniciativas em prol da proibição da exportação de animais vivos no Brasil

Iniciativa	Escopo	Status (junho, 2021)
PL 31/2018 da ALESP	Proibir o embarque de animais vivos no transporte marítimo e/ou fluvial com a finalidade de abate	Aguardando votação, após ter sido recebido favoravelmente por três comissões
PL 3921/2018 da ALERJ	Proibir o embarque de animais vivos no transporte marítimo e/ou fluvial com a finalidade de abate	Aguardando parecer do relator na Comissão de Agricultura, Pecuária e Políticas Agrárias e Pesca
PL 9464/2018 da Câmara dos Deputados	Proibir a exportação de animais vivos por via marítima para qualquer finalidade e sob qualquer pretexto	Arquivado, após ter sido devolvido pela Comissão de Agricultura, sem manifestação

⁸⁸ Justiça Federal da 3ª Região, [Ação Civil Pública \(65\) Nº 5000325-94.2017.4.03.6135 / 25ª Vara Cível Federal de São Paulo](#)

⁸⁹ Ambas as ACPs foram movidas à época da retomada dos embarques de "carga viva" no Porto de Santos, que não realizava esse tipo de operação há dezessete anos. Entre o final de 2017 e o início de 2018, o porto paulista recebeu duas vezes o já mencionado navio Nada. Nesse período, a embarcação transportou 54 mil bois do Brasil à Turquia. Fontes: G1, [Megaoperação embarca mais de 27 mil bois em navio no Porto de Santos](#); G1, [Justiça manda paralisar embarque de cargas vivas no Porto de Santos](#)

⁹⁰ Ministério Público Federal, Procuradoria Regional da República da 3ª Região, [Parecer](#)

PLS 357/2018 do Senado	Proibir a exportação de animais vivos destinados ao abate	Aguardando parecer do relator na Comissão de Meio Ambiente
ACP movida pela ANDA e pela AIPA (2018)	Proibir o embarque de animais vivos no Porto de Santos	Suspensa por conflito de competência
ACP movida pelo Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal (2017)	Interromper as exportações de bovinos vivos até que sejam adotadas medidas efetivas para garantir o abate humanitário e o bem-estar dos animais durante o transporte	Pedido de liminar suspenso em 2ª instância Suspensão mantida no Tribunal Federal da 3ª Região Em trâmite

A Mercy For Animals, em parceria com a ativista Luisa Mell, lançou uma petição em prol da aprovação do PLS 357/2018. Parte da campanha Exportação Vergonha⁹¹, a petição contava com mais de 450 mil assinaturas em maio de 2021.⁹² Em uma pesquisa encomendada pela organização e realizada pelo instituto Ipsos em dezembro de 2019, 84% dos respondentes disseram concordar, totalmente ou em parte, que os políticos devem proibir a exportação de animais vivos para abate. Foram entrevistadas mil pessoas de todas as faixas etárias, classes sociais e regiões.

⁹¹ Mercy For Animals, [Exportação Vergonha](#)

⁹² Mercy For Animals e Luisa Mell, [Peça ao Senado Federal que proíba a exportação de animais vivos](#)



MERCY FOR
ANIMALS