



Universidade de Évora - Escola de Ciências e Tecnologia

Mestrado em Engenharia Zootécnica

Relatório de Estágio

**Bem-estar animal no transporte marítimo inter-ilhas de
animais vivos na Ilha do Pico da Região Autónoma dos
Açores**

Catarina Sofia Bettencourt Madruga

Orientador(es) | Hugo Miguel Marques de Carvalho
A. M. F. Pereira
A.C.A.P.M. Geraldo

Évora 2024





Universidade de Évora - Escola de Ciências e Tecnologia

Mestrado em Engenharia Zootécnica

Relatório de Estágio

Bem-estar animal no transporte marítimo inter-ilhas de animais vivos na Ilha do Pico da Região Autónoma dos Açores

Catarina Sofia Bettencourt Madruga

Orientador(es) | Hugo Miguel Marques de Carvalho
A. M. F. Pereira
A.C.A.P.M. Geraldo

Évora 2024



O relatório de estágio foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Ciências e Tecnologia:

Presidente | Fernando Paulo Marques (Universidade de Évora)

Vogais | A.C.A.P.M. Geraldo (Universidade de Évora) (Orientador)
Mariana Dantas de Brito Almeida (Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro) (Arguente)

Agradecimentos

É com enorme satisfação que endereço estas palavras de agradecimento a todos os que me acompanharam, ajudaram e partilharam conhecimento no meu percurso académico e na realização deste trabalho. A sua finalização é o resultado de cinco anos de estudo e dedicação, longe de casa, da família e amigos com muita vontade de aprender mais sobre a produção animal.

Endereço, primeiramente, o meu sincero obrigada a toda a equipa dos Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico que tão bem me acolheram e que sempre partilharam comigo todo o conhecimento, contribuindo para que o estágio corresse bem.

Aos médicos veterinários, nomeadamente à Doutora Marina Oliveira, à Doutora Patrícia Figueiredo e ao Doutor Luís Pereira, que se demonstraram sempre disponíveis para esclarecer todas as minhas questões e me auxiliaram durante o estágio.

Ao Doutor Hugo Carvalho que se prontificou a ser meu orientador da instituição de acolhimento de maneira tão recetiva.

À professora Ana Geraldo e ao professor Alfredo Pereira que tão bem aceitaram ser meus orientadores de estágio da Universidade de Évora e sempre se demonstraram disponíveis para esclarecimentos de dúvidas.

Aos colegas e amigos que Évora me deu, nomeadamente a Rute Sobral, Cristiana Parreira, Lorena Donno, João Tomás e João Henrique, por terem sido o meu pilar e a minha família durante estes anos.

Aos meus amigos do Pico, que apesar da distância estiveram sempre presentes.

Aos meus padrinhos, tios, primos e avós que sempre me apoiaram e me recebiam com um sorriso. À minha bisavó, ao meu avô e à minha cadela que apesar de já não estarem entre nós, sempre me iluminaram desde que partiram.

Ao meu namorado, o meu grande apoio, pela paciência, companheirismo, amizade, motivação e por acreditar sempre em mim.

Aos maiores responsáveis por tudo aquilo em que me tornei - aos meus pais, irmã, pois sem eles não conseguiria atingir esta etapa na minha vida. Foram sempre os meus grandes apoiantes e os que mais força me deram para continuar o meu trajeto e me tornar uma boa profissional.

Por fim, ao Senhor Divino Espírito Santo por ter estado sempre presente na minha caminhada ajudando a ultrapassar todos os obstáculos.

Obrigada a todos.

A todas as pessoas que intervêm no transporte de animais vivos, que se preocupam com o bem-estar dos mesmos e lutam para que os animais sejam tratados com dignidade até ao abate, a vocês dedico este relatório.

Bem-estar animal no transporte marítimo inter-ilhas de animais vivos na Ilha do Pico da Região Autónoma dos Açores

Resumo

O presente relatório é o resultado do estágio curricular realizado nos Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico, o qual foi realizado no âmbito do mestrado em Engenharia Zootécnica, da Universidade de Évora. Decorreu entre os dias 1 de março e 19 de junho de 2024. Este trabalho inicia-se com uma revisão bibliográfica do panorama da produção pecuária na Região Autónoma dos Açores, seguindo-se a temática do bem-estar animal, transportes marítimos de animais vivos e influência do transporte marítimo de animais vivos no bem-estar. Posteriormente, é feita a caracterização dos Serviços de Desenvolvimento Agrário da ilha do Pico, são descritas as atividades realizadas durante o estágio, com a descrição do processo efetuado pela brigada veterinária nas vistorias ao embarque e desembarque de animais na ilha do Pico e são apresentados os dados relativos a esse transporte com uma breve discussão do tema.

Palavras-Chave: Bem-estar animal; Estágio; Ilhas dos Açores; Transporte Marítimo.

Animal welfare in inter-island maritime transport of live animals on Pico Island in the Autonomous Region of the Azores

Abstract

This report is the result of the curricular internship conducted at the Agrarian Development Services of Pico Island, which was conducted within the scope of the master's degree in Zootechnical Engineering, at the University of Évora. It took place between March 1st and June 19th, 2024. This work begins with a bibliographic review of the panorama of livestock production in the Autonomous Region of the Azores, followed by the theme of animal welfare, maritime transport of live animals and the influence of this on welfare. Subsequently, the characterization of the Agrarian Development Services of the island of Pico is made, the activities carried out during the internship are described, with the description of the process carried out by the veterinary brigade in the inspections of the animals loading and unloading on the Pico island and the data related to this transport is presented with a brief discussion of the theme.

Keywords: Animal welfare; Internship; Azores Islands; Maritime Transport.

Índice

Agradecimentos	I
Resumo	III
Abstract	IV
Índice de Figuras	VII
Índice de Tabelas	IX
Índice de Gráficos	X
Lista de Abreviaturas	XI
1. Introdução	1
2. Revisão Bibliográfica	3
2.1. Panorama da pecuária na Região Autónoma dos Açores (RAA)	3
2.2. Bem-Estar Animal	5
2.3. Transporte Marítimo de Animais Vivos	9
2.3.1. Organograma dos intervenientes	12
2.3.2. Detentor	12
2.3.3. Organizador	13
2.3.4. Transportador	14
2.3.5. Tratador	15
2.3.6. Requisitos a cumprir no transporte de animais vivos	16
2.3.7. Condições aplicáveis ao transporte de animais vivos	16
2.3.8. Aptidão para transporte	18
2.3.9. Práticas de transporte – carga, descarga e manuseamento dos animais	19
2.3.10. Estruturas auxiliares ao transporte	21
2.4. Influência do transporte marítimo de animais vivos no seu bem-estar	24
3. Caracterização dos Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico	27
4. Atividades desenvolvidas durante o estágio	29
4.1. Navios	29
4.2. Viagens	31
4.3. Equipamentos de transporte de animais	31
4.4. Vistorias	34
5. Resultados e Discussão	36
5.1. Embarques	37

5.1.1. Pico – Faial.....	38
5.1.2. Pico – Terceira	39
5.2. Desembarques	41
5.2.1. Terceira – Pico	43
5.2.2. São Miguel – Pico	48
5.2.3. Faial – Pico.....	50
5.2.4. São Jorge – Pico.....	53
5.2.5. Graciosa – Pico	53
5.3. Comentário geral e possíveis melhorias.....	54
6. Conclusão	60
7. Referências Bibliográficas	61
Anexos.....	65
Anexo I – Guia de Circulação para Exploração/Centro de Agrupamento/Entrepasto/Outro	65
Anexo II – Relatório SITA	67
Anexo III – Anexo XII – Controlo de bem-estar animal no transporte marítimo – Açores, Madeira e Portugal Continental”	72
Anexo IV – E-FORMS.....	82

Índice de Figuras

Figura 1: Reprodução esquemática dos diferentes períodos de vida dos animais de produção (Fonte: Adaptado de Welfair Quality, 2009).....	1
Figura 2: Mapa do arquipélago dos Açores (Fonte: Massot, 2015)	3
Figura 3: Versão abreviada do Modelo dos Cinco Domínios (Fonte: Adaptado de Mellor, 2016).....	6
Figura 4: Principal legislação da UE relativa ao BEA (Fonte: Comissão Europeia, 2018) .	8
Figura 5: Fases do Transporte Marítimo de Animais Vivos (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).....	10
Figura 6: Portos de destino dos animais transportados a partir da RAA (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)	10
Figura 7: Organograma dos intervenientes no transporte marítimo de animais vivos (Fonte: Adaptado de Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)	12
Figura 8: Estudo elaborado pela EFSA, publicado a 14 de setembro de 2022, relativo ao espaço e temperaturas recomendadas para o transporte de animais vivos (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)	18
Figura 9: Posicionamento do manejador para utilizar o ponto de equilíbrio e a zona de fuga na condução do bovino (Fonte: Ludtke et al., 2013 adaptado de Grandin, 2008).....	20
Figura 10: Sinalização dos portos da Madalena e de São Roque na Ilha do Pico (Fonte: MarineTraffic, 2024)	29
Figura 11: Navio Cecília A da Empresa Barcos do Pico (Fonte: Própria,2024)	30
Figura 12: Navio Cristiano B da Empresa Barcos do Pico (Fonte: Própria, 2024).....	30
Figura 13: Navio Paulo da Gama da Empresa Transportes Marítimos Graciosenses (Fonte: MarineTraffic, 2024)	30
Figura 14: Navio Ponta do Sol da Empresa Transinsular (Fonte: Própria, 2024).....	31
Figura 15: Contentores utilizadas no transporte marítimo de animais vivos inter-ilhas no porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024).....	32
Figura 16: Contentores a bordo do navio Paulo da Gama (Fonte: Própria, 2024).....	32
Figura 17: Contentores com bebedouros incorporados (Fonte: Própria, 2024)	32
Figura 18: Contentor utilizado no transporte marítimo de equinos (Fonte: Própria, 2024)	33
Figura 19: Antes (1) e depois (2) de um contentor de transporte para transporte marítimo de animais vivos (Fonte: Própria, 2024)	33
Figura 20: Contentor a ser içado pela grua do navio Cristiano B (Fonte: Própria, 2024)..	34
Figura 21: Içar de um contentor para o transporte rodoviário pela empilhadora (Fonte: Própria, 2024).....	34
Figura 22: Transporte rodoviário usualmente utilizado na RAA (Fonte: Própria, 2024)..	39
Figura 23: Camião utilizado no transporte rodoviário de animais para posterior embarque (Fonte: Própria, 2024)	40
Figura 24: Corredor formado com os contentores para facilitar a carga dos animais (Fonte: Própria, 2024)	41

Figura 25: Movimentação dos suínos dos contentores para o transporte rodoviário (Fonte: Própria, 2024)	45
Figura 26: Suínos com ferimentos (Fonte: Própria, 2024).....	45
Figura 27: Suínos com eritema solar causada pelo atraso da viagem entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024)	46
Figura 28: Suíno com eritema solar após 24h (Fonte: Própria, 2024)	46
Figura 29: Leitões com 7 semanas transportados entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024).....	47
Figura 30: Caixa que transportou pintos entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024)	47
Figura 31: Objeto de plástico no contentor dos caprinos (Fonte: Própria, 2024)	48
Figura 32: Suínos na abegoaria do matadouro do Pico antes do abate (Fonte: Própria, 2024)	49
Figura 33: Ovino transportado entre o Faial e o Pico (Fonte: Própria, 2024).....	50
Figura 34: Vaca Holstein-Frísia num contentor de pequenas dimensões (Fonte: Própria, 2024).....	51
Figura 35: Posicionamento incorreto do organizador na movimentação do animal (Fonte: Própria, 2024)	51
Figura 36: Vitelo desembarcado no Pico com um índice de sujidade elevado (Fonte: Própria, 2024).....	52
Figura 37: Contentor com um volume de vitelos superior que o recomendado (Fonte: Própria, 2024).....	52
Figura 38: Movimentação de leitões do contentor para o transporte rodoviário (Fonte: Própria, 2024).....	56
Figura 39: Tranca da porta do contentor do porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024) ..	57
Figura 40: Buracos nos contentores do porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024).....	57
Figura 41: Paredes dos contentores do porto de São Roque atualmente (Fonte: Própria, 2024)	57
Figura 42: Contentor de vitelos com disponibilidade de alimento para a viagem (Fonte: Própria, 2024)	58
Figura 43: Vitelo transportado na caixa de uma carrinha (Fonte: Própria, 2024)	58

Índice de Tabelas

Tabela 1: Efetivo de animais dos Açores em 2017 e 2023 (Fonte: Adaptado de Estatísticas Agrícolas, 2018; Adaptado de Estatísticas Agrícolas, 2024).....	4
Tabela 2: Dados relativos ao abate e destino de carcaças de diferentes espécies pecuárias na RAA em 2023 (Fonte: Adaptado de IAMA, 2023)	5
Tabela 3: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de bovinos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)	23
Tabela 4: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de pequenos ruminantes em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)	23
Tabela 5: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de suínos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio).....	24
Tabela 6: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de aves de capoeira em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)	24
Tabela 7: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de equídeos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)	24
Tabela 8: Número de animais das diferentes espécies embarcados nos portos marítimos da Ilha do Pico.....	37
Tabela 9: Número de animais transportados entre Pico e Faial.....	38
Tabela 10: Número de animais transportados entre Pico e Terceira.....	40
Tabela 11: Desembarque das diferentes espécies nos portos marítimos da Ilha do Pico ...	42
Tabela 12: Número de animais transportados entre Terceira e Pico.....	44
Tabela 13: Número de animais transportados entre São Miguel e Pico	49
Tabela 14: Número de animais transportados entre Faial e Pico.....	50
Tabela 15: Número de animais transportados entre São Jorge e o Pico	53
Tabela 16: Número de animais transportados entre a Graciosa e o Pico.....	54

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Número de embarques e desembarques nos portos marítimos da ilha do Pico	36
Gráfico 2: Número de embarques por freguesias da Ilha do Pico	37
Gráfico 3: Número total de bovinos transportados.....	38
Gráfico 4: Desembarques por freguesias da Ilha do Pico	42
Gráfico 5: Número total de bovinos transportados.....	43

Lista de Abreviaturas

BEA – Bem-estar Animal

cm² – Centímetro quadrado

DGAV – Direção Geral de Alimentação e Veterinária

DRAg – Direção Regional da Agricultura

DRAVA - Direção Regional de Agricultura, Veterinária e Alimentação

DRDR – Direção Regional do Desenvolvimento Rural

EBP – Empresa Barcos do Pico

ha - Hectares

IAMA – Instituto de Alimentação e Mercados Agrícolas

IFAP – Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas

kg – Quilograma

km - Quilómetro

km² – Quilómetro quadrado

LIFO – *Last In, First Out*

m² – metro quadrado

OMSA – Organização Mundial de Saúde Animal

POSEI – Programa de Opções Específicas para fazer face ao Afastamento e à Insularidade

RAA – Região Autónoma dos Açores

RTTAV – Registo de Transportes e Transportadores Marítimos de Animais Vivos

SAU – Superfície agrícola útil

SDA – Serviços de Desenvolvimento Agrário

SDAP – Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico

SITA - Sistema Informático do Transporte Animal

SNIRB – Sistema Nacional de Identificação e Registo de Bovinos

SRADR - Secretaria Regional da Agricultura e do Desenvolvimento Rural

SREA – Serviço Regional de Estatísticas dos Açores

TCE – Tribunal de Contas Europeu

TMG – Transportes Marítimos Graciosenses Lda.

UE – União Europeia

1. Introdução

Este relatório tem como base o estágio curricular realizado no âmbito do 2º ano do Mestrado em Engenharia Zootécnica, pela Universidade de Évora. O estágio decorreu entre 1 de março e 19 de junho de 2024, totalizando cerca de 503 horas. Foi desenvolvido nos Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico (SDAP), nomeadamente no núcleo do concelho de São Roque, sob a orientação do Doutor Hugo Carvalho.

A crescente preocupação pública com as questões relacionadas com a cadeia agroalimentar obriga à adoção de práticas de produção que sejam socialmente aceites, tendo como principal objetivo a sustentabilidade dos sistemas de produção através da segurança dos produtos, da preservação ambiental e do bem-estar dos animais e de todos os intervenientes no processo (Cruz et al., 2021).

A produção animal pode ser dividida em diversas fases desde a criação dos animais até ao abate, sendo fundamental proporcionar condições de Bem-Estar Animal (BEA) em todas elas, inclusive durante o transporte (figura 1).

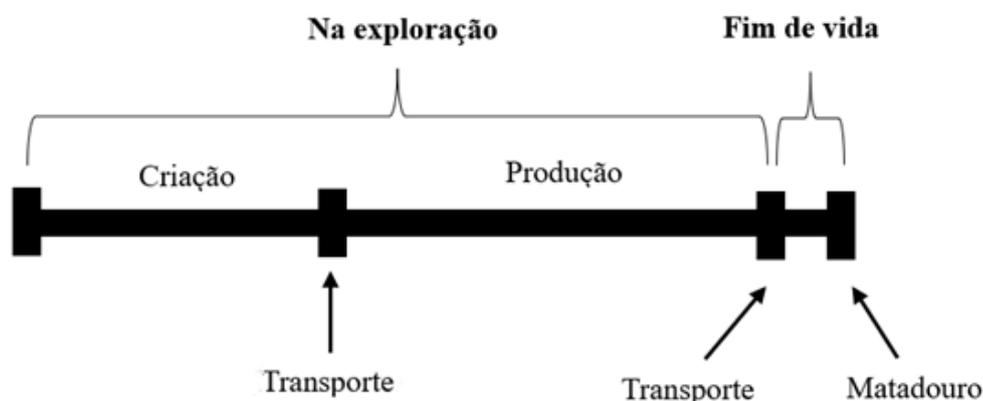


Figura 1: Reprodução esquemática dos diferentes períodos de vida dos animais de produção (Fonte: Adaptado de Welfare Quality, 2009)

Em caso de perturbações no bem-estar numa destas fases, a produtividade dos animais também irá sofrer alterações, resultando em atrasos no ganho de peso e na reprodução. A qualidade da carne também será afetada, com maior incidência de carnes PSE (*pale, soft, exudative*) e DFD (*dark, firm, dry*) nas carcaças (Broom & Molento, 2004; Gregory & Grandin, 1998).

Devido à condição arquipelágica da Região Autónoma dos Açores (RAA), a forma mais usual e exequível de movimentar animais vivos é através do transporte marítimo (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

Por conseguinte, o presente trabalho teve como objetivo evidenciar a importância do BEA nos transportes marítimos de animais vivos, nomeadamente a legislação em vigor e as normas a respeitar. Teve como foco os transportes realizados na RAA, especificamente na ilha do Pico, incluindo a descrição do processo realizado pela brigada veterinária nas vistorias ao embarque e desembarque de animais.

O presente relatório encontra-se dividido em sete capítulos. A introdução constitui o capítulo 1, no capítulo 2 é feita uma revisão bibliográfica do tema, nomeadamente do panorama da pecuária nos Açores, do transporte marítimo de animais vivos e da influência do transporte marítimo de animais vivos no seu bem-estar. No capítulo 3, efetua-se uma caracterização dos SDAP e da sua estrutura organizacional e o enquadramento da temática do BEA nos serviços. No capítulo 4 são descritas as atividades desenvolvidas durante o estágio, nomeadamente, o procedimento realizado pela brigada veterinária nos embarques e desembarques de animais vivos na ilha Pico. No capítulo 5, são apresentados os dados referentes aos embarques e desembarques na ilha do Pico e é feita a discussão dos mesmos. Por fim, no capítulo 6, apresentam-se as considerações finais relativas à importância de assegurar o bem-estar nos transportes marítimos de animais vivos, relacionando-se esta temática com o mestrado em Engenharia Zootécnica.

2. Revisão Bibliográfica

2.1. Panorama da pecuária na Região Autónoma dos Açores (RAA)

O arquipélago dos Açores, representado na figura 2, localiza-se a norte do Oceano Atlântico e abrange uma superfície de 2 322 quilómetros quadrados (km²), dispersa por nove ilhas que se distribuem em três grupos: o Grupo Ocidental (composto por duas ilhas, Flores e Corvo), o Grupo Central (com cinco ilhas, Faial, Pico, São Jorge, Graciosa e Terceira) e o Grupo Oriental (constituído pelas ilhas de São Miguel e Santa Maria). As ilhas com maior superfície terrestre são São Miguel (759 km²), Pico (446 km²) e Terceira (403 km²) (Massot, 2015).

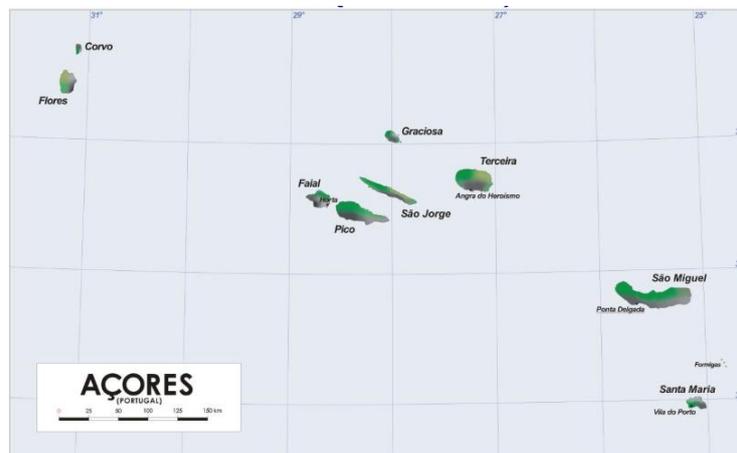


Figura 2: Mapa do arquipélago dos Açores (Fonte: Massot, 2015)

A agricultura está enraizada no dia-a-dia dos açorianos sendo um setor crucial para a economia local. A combinação das práticas tradicionais e modernas, a qualidade dos produtos e o compromisso com a sustentabilidade são pilares que sustentam esta atividade, assegurando o futuro da região (Rita, 2021).

As condições edafoclimáticas do arquipélago permitem uma grande diversidade de produções agrícolas. A superfície agrícola útil (SAU) corresponde a 120 400 hectares (ha), em que aproximadamente 88% são prados e pastagens permanentes, ideais para a criação extensiva de animais de produção. Isto faz com que a região conte com cerca de 13 540 explorações agrícolas com uma dimensão média de 8,9 ha, razão pela qual os Açores são caracterizados pela sua forte especialização na pecuária, que representa um segmento de importância fulcral na agricultura açoriana e no desenvolvimento económico e social da Região (Massot, 2015; Decreto Legislativo Regional n.º 16/2007/A, de 9 de julho).

Existe uma clara correspondência entre a dimensão da SAU, de acordo com a sua localização geográfica e o número de explorações. Segundo Massot (2015) as três maiores ilhas no que concerne à SAU são São Miguel, Terceira e Pico, com 34%, 20% e 16%, respetivamente, o que resulta num maior número de explorações nestas ilhas comparativamente às restantes do arquipélago. O mesmo autor afirma que a principal espécie pecuária presente no arquipélago é a bovina, explorada nas vertentes lactopoiética e creatopoiética. Na tabela 1 estão evidenciados os efetivos totais das diferentes espécies pecuárias com mais expressão na RAA em 2017 e 2023 confirmando que a espécie bovina é a que tem maior expressão no arquipélago.

Tabela 1: Efetivo de animais dos Açores em 2017 e 2023 (Fonte: Adaptado de Estatísticas Agrícolas, 2018; Adaptado de Estatísticas Agrícolas, 2024)

Espécies	Efetivo Total (cabeças) 2017	Efetivo Total (cabeças) 2023
Bovinos	425 000	280 000 a
Suíños	33 000	37 000
Ovinos	3 000	6 000
Caprinos	7 000	7 000

^a - Dados referentes ao 2º Semestre de 2023

As espécies pecuárias existentes na região têm diferentes destinos, nomeadamente abate, consumo e transformação na própria ilha ou fora desta. Na tabela 2 é possível observar o número total de animais abatidos na RAA em 2023, das espécies bovina, suína, ovina, caprina e avícola. No caso dos bovinos e dos suínos, é apresentado na tabela 2, o número de animais cujo destino foi a venda e consumo local, desmancha local e expedição em carcaça.

Tabela 2: Dados relativos ao abate e destino de carcaças de diferentes espécies pecuárias na RAA em 2023 (Fonte: Adaptado de IAMA, 2023)

Espécies Pecuárias	Total Abatido (cabeças)	Total Rejeitado (cabeças)	Total aprovado para consumo (cabeças)		
			Venda e consumo local	Sala de desmancha local	Expedição em carcaça *
Bovinos	77 619	4 818	21 512	13 990	37 298
Suínos	73 117	852	67 029	0	5 236
Ovinos	1 519	16	1 503	----	----
Caprinos	1 755	24	1 731	----	----
Aves	3 021 626	54 513	----	----	----
Total	3 175 636	60 223	91 775	13 990	42 534

*Destino Continente, Madeira e Espanha

Devido à construção e certificação de estruturas de abate e armazenamento de produtos de origem animal na maior parte das ilhas, o transporte marítimo de animais vivos diminuiu, sendo substituído pelo transporte em carcaça (Neves, 2021). Segundo o Serviço Regional de Estatísticas dos Açores (SREA), no ano de 2000 foram transportados para o exterior da região 50 635 bovinos vivos e 2 360 carcaças. Já em 2020, transportaram-se apenas 9 072 bovinos vivos e 40 008 carcaças bovinas.

2.2. Bem-Estar Animal

A publicação do livro *Animal Machines* da autora Ruth Harrison (1964), em Inglaterra, assinalou o início de uma crescente preocupação sobre o bem-estar dos animais de produção. Neste livro, a autora descreveu as práticas utilizadas nos sistemas de produção, revelando condições de alojamento débeis, caracterizadas pela falta de luz solar, ventilação desadequada e sobrelotação do espaço, além de relatar atos de crueldade contra os animais do ponto de vista ético, evidenciando a indiferença pelo sofrimento animal presente nestes sistemas (Stafleu et al.,1996). Como consequência, o BEA tornou-se um assunto notório com crescente importância ao longo do tempo. Em 1979, com o objetivo de sensibilizar tanto a população como a indústria animal para todas estas questões, foram elaboradas, pelo *Farm Animal Welfare Council* (FAWC), as Cinco Liberdades do Bem-Estar Animal, que consistem em (Manual de Bem-estar Animal, 2018):

- a) “Livre da fome e da sede, através do acesso imediato à água potável e a uma dieta para manter a saúde e o vigor plenos”;

- b) “Livre de desconforto, proporcionando um ambiente adequado, incluindo abrigo e uma área de descanso confortável”;
- c) “Livre de dor, lesões e doenças, através da prevenção ou diagnóstico e tratamento rápidos”;
- d) “Liberdade para expressar o comportamento normal, proporcionando espaço suficiente, instalações adequadas e companhia da própria espécie do animal”;
- e) “Liberdade do medo e da angústia, garantindo condições e tratamento que evitem o sofrimento mental”.

Estas liberdades têm uma abordagem útil e prática na avaliação do bem-estar. Contudo, não diferenciavam entre os elementos físicos/funcionais (desnutrição, exposição, doença e lesão) e afetivos (sede, fome, desconforto, dor, medo e sofrimento) do animal, levando a que, houvesse a evolução das mesmas, originando o modelo dos Cinco Domínios (Mellor, 2016). Este modelo, representado na figura 3, é constituído por quatro domínios que contemplam os estados físicos/funcionais do animal (domínio 1 - nutrição, domínio 2 - ambiente, domínio 3 - saúde e domínio 4 – comportamento) e pelo estado mental (domínio 5), que reconhece as necessidades emocionais dos animais e a importância de lhes proporcionar experiências positivas e o impacto que todos estes componentes terão na sua saúde mental (Braga et al., 2018; Mellor, 2016).

Domínios Físicos/Funcionais							
Fatores relacionados com sobrevivência						Fatores relacionados com situações	
1: Nutrição		2: Ambiente		3: Saúde		4: Comportamento	
Negativo	Positivo	Negativo	Positivo	Negativo	Positivo	Negativo	Positivo
Restrição de água e alimento; Alimento de má qualidade	Água e alimento em abundância; Dieta equilibrada e variada	Ambiente físico desconfortável ou desagradável	Ambiente físico confortável ou agradável	Doença, lesão e/ou comprometimento funcional	Saudável, em forma e/ou ileso	Expressão comportamental restrita	Capaz de expressar o seu comportamento livremente
Domínio de Experiência Afetiva							
5: Estado Mental							
Experiências Negativas				Experiências Positivas			
Sede Fome Mal-estar de subnutrição Arrepios/sobreaquecimento Desconforto auditivo	Falta de ar Dor Debilidade, fraqueza Náusea, enjoos Tonturas	Raiva, frustração Tédio, desamparo Solidão, depressão Ansiedade, medo Pânico, exaustão	Prazer a beber Prazer a comer Prazer a mastigar Sociedade Conforto físico	Vigor do bem Saúde e boa forma Recompensa Direcionado para um objetivo Envolvimento	Calma, no controlo Sociabilidade afetuosa Maternalmente recompensado Sexualmente satisfeito		
Bem-Estar							

Figura 3: Versão abreviada do Modelo dos Cinco Domínios (Fonte: Adaptado de Mellor, 2016)

Assim, com a aplicação prática destes domínios, os animais são mais saudáveis e produtivos qualitativamente e quantitativamente (Viegas et al., 2011).

De uso corrente, o BEA é uma expressão que tende a resistir a uma definição rigorosa, com falta de consenso entre diferentes autores, pelo que tem sofrido diversas alterações ao longo dos anos (Madzingira, 2018). Broom (1986) definiu o BEA como o estado do indivíduo em suas tentativas de lidar com o ambiente em que está inserido. Em 1993, Duncan definiu o BEA como algo que está “dependente daquilo que os animais sentem”. Mais recentemente, a Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA) sugere que “um animal experimenta um bom bem-estar se estiver saudável, confortável, bem nutrido, seguro, livre de dor, medo e angústia, e for capaz de expressar comportamentos que são importantes para a manutenção do seu estado físico e mental” (Ministério da Agricultura e Pecuária, 2016).

De acordo com um inquérito realizado na União Europeia (UE) em março de 2023, com o intuito de interpretar as atitudes dos cidadãos europeus em relação ao BEA, 84% dos cidadãos disseram que o bem-estar dos animais de criação deve ser mais bem protegido do que é atualmente (Guillot, 2024). O melhoramento da qualidade de vida dos animais, satisfazendo as exigências do mercado e dos cidadãos é realizado através da legislação da UE em matéria de BEA, com a definição de normas mínimas, que na sua maioria é relativa a animais de criação, na exploração, durante o transporte e no abate (Comissão Europeia, 2018).

A primeira legislação da UE referente ao bem-estar dos animais foi elaborada em 1974, e tratava da proteção dos animais nos matadouros (Comissão Europeia, 2017). Desde então, têm vindo a ser criadas e atualizadas novas legislações sobre esta temática, como observado na figura 4.

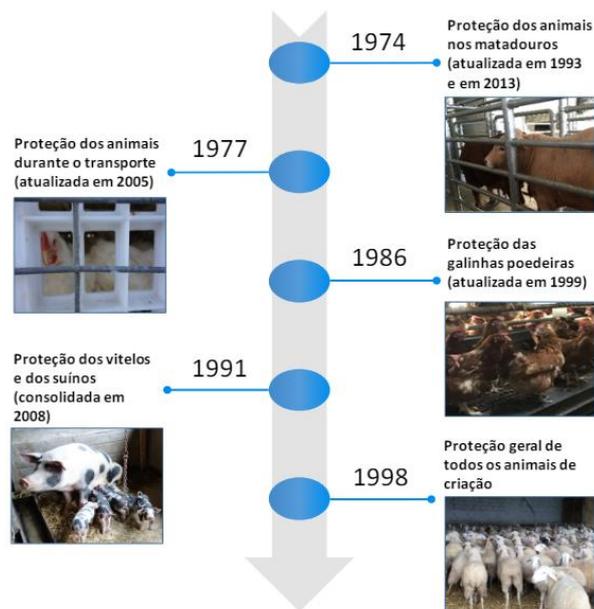


Figura 4: Principal legislação da UE relativa ao BEA (Fonte: Comissão Europeia, 2018)

No ano de 2020 iniciou-se o processo de revisão de toda a legislação europeia relativa ao BEA (Vassal, 2023). Essa revisão é de grande importância pois abrange diversas etapas desde a produção, transporte e abate, e visa contribuir para uma produção agrícola e alimentar sustentável, assegurando um nível mais elevado de BEA, de modo a assegurar um sistema alimentar sustentável do ponto de vista económico, ambiental e social, tal como estabelecido na Estratégia “Do Prado ao Prato”, elemento fundamental do Pacto Ecológico Europeu onde o animal é a prioridade (Vassal, 2023; Comissão Europeia, 2023). Por este motivo, a proposta de alteração à legislação apresentada é composta por medidas que favorecem o abate de animais localmente, substituindo assim o transporte de animais vivos pelo transporte de carcaças e carne. Ao fazê-lo, estas medidas ajudarão a reforçar o princípio de cadeias de abastecimento curtas, protegendo simultaneamente os animais, ao evitar transportes longos para abate. Os transportes para outros fins que não o abate, devem ser igualmente limitados, com vista a substituí-los, tanto quanto possível, pelo transporte de embriões, sêmen e similares (Comissão Europeia, 2023).

De acordo com Guillot (2024), os objetivos mais específicos da proposta direcionados ao transporte são:

- a) a limitação dos tempos de viagem;
- b) o aumento do espaço disponível por animal;
- c) o estabelecimento de temperaturas críticas máximas durante o transporte;
- d) e o incentivo ao transporte de carne ao invés de animais vivo.

O BEA é assim uma ciência fundamental para quem trabalha com animais e na sua produção. O cumprimento das normas de BEA têm impacto no rendimento final das explorações, sendo um fator potencializador da qualidade e, muitas vezes, da quantidade de produto final (Manual de Bem-estar Animal, 2018). É por isso, fundamental continuar a investir no estudo, melhoramento e consciencialização de todos os intervenientes na produção animal.

2.3. Transporte Marítimo de Animais Vivos

Devido à sua complexidade, o transporte marítimo de animais vivos tem um forte impacto no bem-estar e saúde dos animais. Por vezes, a componente económica dos intervenientes no transporte é vista como sendo prejudicada, devido a densidades inferiores de animais a transportar, ou pela interrupção das viagens para que os animais repousem, levando à negligência na matéria de BEA (Comissão Europeia, 2018).

Cada vez mais é crucial garantir que todos os intervenientes estejam devidamente instruídos para que possam proceder adequadamente durante todo o transporte. Para tal, existem normativos relativos à proteção dos animais no transporte, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1/2005, de 22 de dezembro de 2004, o Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, o Decreto-Lei n.º158/2008, de 8 de agosto e o Decreto Legislativo Regional n.º13/2022/A, de 30 de maio. Existem ainda guias, como o Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção de 30 de maio de 2022, que é a compilação de normativos, adaptados à RAA, onde estão descritas normas e boas-práticas a ter neste tipo de transporte.

É considerado transporte marítimo de animais vivos desde o porto de partida até ao porto de destino, como demonstrado na figura 5.

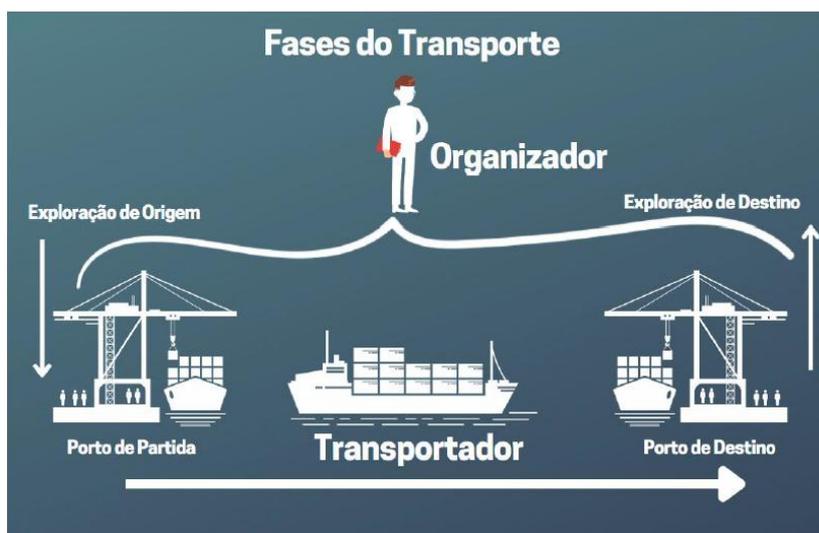


Figura 5: Fases do Transporte Marítimo de Animais Vivos (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)

No arquipélago dos Açores, o transporte marítimo de animais vivos tem como destinos frequentes (figura 6):

- a) Portugal Continental, com uma duração de cerca de 72 horas;
- b) Região Autónoma da Madeira (RAM), com duração aproximada de 72 horas;
- c) Inter-ilhas, com duração inferior a 8 horas, designadas de viagens de curta duração.



Figura 6: Portos de destino dos animais transportados a partir da RAA (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)

Com o intuito de um melhor conhecimento e domínio do tema, o Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio, estabelece algumas definições, tais como:

- a) «Autoridade regional competente», “direção regional com competência em matéria de agricultura, a qual é responsável pela organização dos controlos oficiais e de

- quaisquer outras atividades oficiais nos termos do presente diploma, ou qualquer outra entidade na qual tenha sido delegada essa responsabilidade”;
- b) «Contentor», “estrutura devidamente autorizada e registada em base de dados regional, destinada ao transporte de animais, mas que não constitua um meio de transporte”;
 - c) «Detentor», “qualquer pessoa, singular ou coletiva, com exceção dos transportadores, responsável pelos animais ou que se ocupe destes a título permanente ou temporário”;
 - d) «*Last In, First Out*» (LIFO), “metodologia de armazenamento e carregamento em que a mercadoria ou carga é a última a entrar, a ser carregada, e a primeira a sair, a ser descarregada”;
 - e) «Local de partida», “local onde o animal é carregado pela primeira vez num meio de transporte e onde deverá ter permanecido alojado, pelo menos, nas últimas 48 horas”;
 - f) «Local de destino», “local onde um animal é descarregado de um meio de transporte e permanece alojado durante, pelo menos, 48 horas antes do momento da partida, ou é abatido”;
 - g) «Local de repouso ou de transferência», “local de paragem durante a viagem que não seja o local de destino, incluindo o local onde os animais mudam de meio de transporte, independentemente de serem descarregados ou não, destinado à acomodação dos animais protegendo-os de condições climatéricas adversas, salvaguardando o seu bem-estar e com disponibilidade de comida e abeberamento”;
 - h) «Organizador», alguém que se enquadre numa das seguintes categorias:
 - i) “Um transportador que subcontrate a, pelo menos, outro transportador parte da viagem”;
 - ii) “Pessoa singular ou coletiva que contrate mais de um transportador para uma viagem”;
 - iii) “Pessoa que tenha assinado a secção 1 do diário de viagem previsto no anexo II do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004”;
 - i) «Tratador», “pessoa que deve acautelar o bem-estar dos animais e que os acompanha no decorrer da viagem”;
 - j) «Transportador», “qualquer pessoa singular ou coletiva que transporte animais por conta própria ou por conta de terceiros”;

- k) «Transporte», “circulação de animais efetuada por um ou mais meios de transporte e as operações afins até à entrega dos animais no local de destino, incluindo o embarque, desembarque, transferência e repouso”;
- l) «Viagem», “operação de transporte completa desde o local de partida até ao local de destino, incluindo qualquer descarregamento, acomodamento e carregamento que se verifique em pontos intermédios da viagem”;
- m) «Viagem de longo curso», “viagem que exceda oito horas contadas a partir do momento em que o primeiro animal da remessa é deslocado”.

2.3.1. Organograma dos intervenientes

No processo de transporte marítimo de animais vivos, os intervenientes, representados na figura 7, têm responsabilidades e obrigações específicas atribuídas, de modo a cumprir a legislação em vigor.

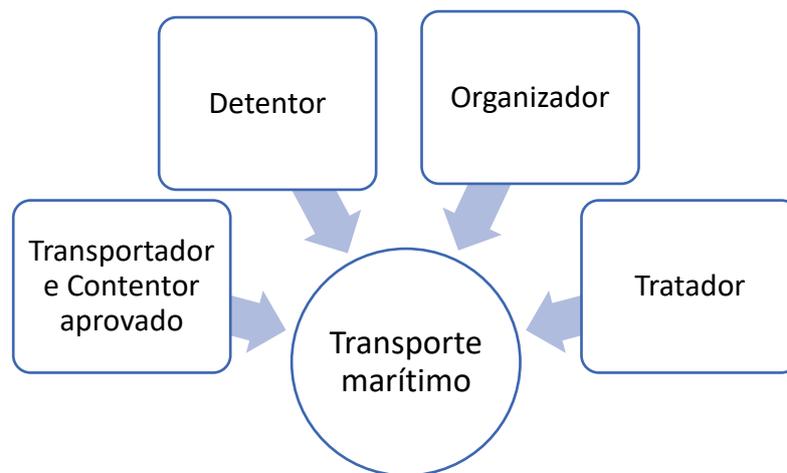


Figura 7: Organograma dos intervenientes no transporte marítimo de animais vivos (Fonte: Adaptado de Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)

2.3.2. Detentor

O detentor dos animais, ou seja, a pessoa responsável por estes, deve garantir que no local de partida, de transferência ou de destino, os animais que não estejam aptos a efetuar a viagem não sejam transportados, que os animais não sejam expostos a ferimentos ou sofrimentos desnecessários e que não sejam utilizados sedativos, exceto se for estritamente

necessário para garantir o bem-estar (Decreto de Lei n.º 265/2007 artigo 9.º). Deve também garantir se os animais estão devidamente identificados e possuem registo de movimentação (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

Considerando o número 8, artigo 4.º do Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, o animal cujo embarque seja recusado pela autoridade regional competente por não estar apto a transporte (possíveis motivos de não aptidão mencionados no ponto 2.3.8), ou não apresentar a guia de circulação devidamente preenchida, é da responsabilidade do seu detentor.

Por norma, o detentor e o organizador dos animais são a mesma pessoa.

2.3.3. Organizador

De acordo com o artigo 11.º do Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio, o organizador da viagem é a pessoa responsável por assegurar o BEA em todas as fases do transporte marítimo de animais vivos. Para tal, devem estar registados pela Direção Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV) e possuir um cartão com a atribuição de um código de registo único e intransmissível (Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, artigo 10º).

De acordo com o mesmo documento, com o Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção (2022) e com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1/2005, de 22 de dezembro de 2004, o organizador, em cada viagem, deve assegurar que:

- a) “Comunica o embarque dos animais aos Serviços de Desenvolvimento Agrário (SDA) da respetiva ilha com uma antecedência mínima de 24 horas”;
- b) “Que o BEA não seja comprometido devido a uma coordenação insuficiente entre as diferentes partes da viagem”;
- c) “Que o transporte dos animais não é efetuado quando as condições meteorológicas previstas pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) não sejam as adequadas para a viagem marítima”;
- d) “Que os animais são alimentados e abeberados”;
- e) “Possui as guias de circulação devidamente preenchidas”;
- f) “O lote de animais por contentor é o mais homogéneo possível”;
- g) “A densidade animal é cumprida”;
- h) “Os animais não são presos pelos cornos, argolas nasais ou membros”;
- i) “Os contentores possuem material de cama adequado à espécie a transportar”;

- j) “Em viagens de longa duração, os animais são acompanhados por tratadores reconhecidos pela DGAV” (ponto 2.3.5);
- k) “Que há quantidade de alimento suficiente para o tempo de duração prevista da viagem e uma quantidade de alimento suplementar correspondente ao necessário para um terço da viagem, transportado num local próprio que preserve as condições de integridade do mesmo”;
- l) “Que as fêmeas em período de amamentação das espécies bovina, ovina e caprina não acompanhadas das crias devem ser ordenhadas a intervalos não superiores a 12 horas”;
- m) “A presença de tratadores em número adequado em viagens de longa duração”;
- n) “Que os animais disponham de espaço suficiente para estar de pé e para se deitarem, sempre que necessário”;
- o) “Que o chão dos contentores seja constituído por pisos antiderrapantes”.

Caso o organizador não cumpra com as suas responsabilidades, isso constitui uma contraordenação, punível com coima cujo montante mínimo é de 100€ e o máximo de 1000€ ou 10 000€ (Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio de 2022).

2.3.4. Transportador

Como mencionado anteriormente, o transportador é quem transporta animais por conta própria ou por conta de terceiros, devendo estar registado e autorizado pela DGAV (Transporte Marítimo de Animais Vivos: Normas, Procedimentos e Intervenientes, 2021). De acordo com o Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção (2022), este deve assegurar que:

- a) “Os navios e os contentores utilizados estejam autorizados pela autoridade competente”;
- b) “Os contentores disponham de comedouros e bebedouros, fixos ou amovíveis adequados à espécie, idade e tipo de animal a transportar”;
- c) “Os contentores sejam estivados de modo que os animais não sejam expostos diretamente ao mar e às intempéries”;
- d) “A estiva dos contentores deve ser efetuada de modo que existam passagens apropriadas que permitam um fácil acesso aos mesmos, de modo a permitir a inspeção, alimentação, abeberamento e a assistência dos animais”;

- e) “Que o tempo de espera no cais de embarque e de desembarque seja o estritamente necessário para a conclusão das operações de carga e descarga”;
- f) “Existência de reservas de água potável que garantam o abastecimento regular aos animais”.

Deve também existir um Plano de Emergência com a menção dos meios de captura para animais que escapem, os contactos de emergência, (incluindo veterinários) e um plano de separação de animais que apresentem lesões ou estejam debilitados (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

Na RAA, alguns exemplos de empresas transportadoras são a GS Lines, a Empresa Barcos do Pico (EBP), os Transportes Marítimos Graciosenses (TMG), a Transinsular, entre outros.

2.3.5. Tratador

Em viagens denominadas de longa duração, ou seja, com duração superior a 8 horas, é obrigatório a presença de um tratador a bordo, vulgarmente designado de “boieiro”, de modo a garantir o bem-estar dos animais ao longo da viagem. Estes necessitam de formação específica que os habilite a realizar um correto maneiio dos animais e estarem autorizados pela DGAV (Decreto de Lei n.º 265/2007). Essa formação leva à obtenção do certificado de aptidão profissional, tendo como objetivo capacitar os formandos com os conhecimentos técnicos e normativos relativos ao BEA durante o transporte de animais de diferentes espécies (DGAV, 2024). Assim, de acordo com o Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção (2022), o tratador tem como obrigação:

- a) “Alimentar e abeberar os animais em intervalos de tempo adequados a espécie e idade. De acordo com estudos publicados pela EFSA (Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos), os bovinos demonstram sede após 9 horas e fome após 12 horas desde a última ingestão. Estes indicadores devem ser tidos em conta aquando do planeamento da viagem, de modo a evitar a desidratação e desnutrição dos mesmos”;
- b) “Ordenhar as fêmeas em período de lactação que não estejam acompanhadas das crias, em intervalos inferiores a 12 horas”;
- c) “Garantir a administração de tratamento, quando aplicável”;

- d) “Prestar-lhes cuidados de emergência”;
- e) “Garantir o correto cumprimento do plano de emergência elaborado pelo transportador”;
- f) “Ter formação ou experiência adequadas, atestada pela autoridade competente, que lhe permita prestar os cuidados necessários, incluindo os cuidados de emergência aos animais durante a viagem”.

Nas viagens inter-ilhas da RAA, a duração das viagens é inferior a 8 horas pelo que não é obrigatório um tratador a bordo.

2.3.6. Requisitos a cumprir no transporte de animais vivos

O transporte marítimo de animais vivos exige o cumprimento de um conjunto de procedimentos e requisitos de identificação, movimentação, saúde e BEA (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 1/2005, de 22 de dezembro de 2004, artigo 4.º, ao proceder ao transporte de animais vivos é necessário o acompanhamento de documentação durante todo o transporte, nomeadamente a guia de circulação (Anexo I), indicando a origem dos animais e o seu proprietário; o local, data e hora da partida; o local de destino; e a duração prevista da viagem. Estas guias podem ser emitidas nos SDA ou o próprio detentor pode, através da plataforma do Instituto de Financiamento da Agricultura e Pescas (IFAP), fazer a emissão das mesmas.

Nos requisitos de identificação, os animais transportados devem estar registados na base de dados do iDigital e os bovinos devem cumprir com a identificação obrigatória no Sistema Nacional de Identificação e Registo de Bovinos (SNIRB).

Relativamente aos requisitos de saúde, os animais devem apresentar-se saudáveis e sem feridas ou traumatismos visíveis, bem como, serem provenientes de explorações que cumpram a classificação sanitária, exigida em cada caso (Transporte Marítimo de Animais Vivos: Normas, Procedimentos e Intervenientes, 2021).

2.3.7. Condições aplicáveis ao transporte de animais vivos

Conforme descrito no Regulamento (CE) n.º 1/2005 artigo 3.º, de 22 de dezembro de 2004, no Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A artigo 3.º e no Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção (2022), para que não se proceda ao

transporte em condições suscetíveis a causar lesões e desconfortos desnecessários aos animais, devem ser cumpridas as seguintes condições:

- a) “Os meios de transporte devem ser concebidos, construídos, mantidos e utilizados de modo a evitar lesões e sofrimento aos animais e a garantir a segurança de pessoas e animais”;
- b) “Os equipamentos de embarque e desembarque serem concebidos, construídos, mantidos e utilizados adequadamente, por forma a evitar lesões e sofrimento e a garantir a segurança dos animais”;
- c) “Sempre que as condições meteorológicas não sejam adequadas para o transporte marítimo de animais vivos, a comprovar mediante previsão do Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), com antecedência prevista até duas horas antes do embarque, o transporte não se poderá realizar. Será tido em conta a ondulação, o vento e a temperatura ambiente que deve enquadrar-se entre os 5°C a 25°C, com uma tolerância de +/- 5°C” (Figura 8);
- d) “Os transportadores, os meios de transporte, os organizadores, os tratadores, os contentores e os condutores deverão estar autorizados e registados na base de dados Registo de Transportes e Transportadores Marítimos de Animais Vivos (RTTAV)”;
- e) “O pessoal que manuseia os animais possuir a formação ou competência adequada para este fim e desempenhar as suas tarefas sem recurso à violência ou a qualquer método suscetível de provocar medo, lesões ou sofrimento desnecessários”;
- f) “Assim que verificadas as condições, deverá proceder-se às operações de carga e descarga dos animais, num período que não deverá ultrapassar as 2 horas”;
- g) “O transporte ser efetuado sem demora para o local de destino e ser efetuada a verificação das condições de bem-estar dos animais regularmente e de forma adequada”;
- h) “Os animais estarem aptos a efetuar a viagem prevista”;
- i) “Aplicar a metodologia LIFO”;
- j) “Em situações em que se verifique a necessidade de utilização de divisórias, estas devem ser construídas com materiais que não provoquem lesões nos animais, exemplo de pregos ou objetos contundentes e que suportam o peso dos animais, impedindo que estes caiam ou sofram traumatismos”;
- k) “Ser proporcionado aos animais, uma área de chão com piso antiderrapante e uma altura suficientes, tendo em conta o seu tamanho, peso e duração da viagem, de forma que se possam deitar, levantar e ter acesso à água e alimento”;

- l) “Ser proporcionado aos animais, quer em qualidade, quer em quantidade, de acordo com a sua espécie e o seu tamanho, água, alimento e repouso, em intervalos adequados”;
- m) “Existência de camas adequadas à espécie e à idade dos animais”.

Se for constatado que todas as condições exigidas pela entidade fiscalizadora não foram atendidas, o transporte é suspenso.



Figura 8: Estudo elaborado pela EFSA, publicado a 14 de setembro de 2022, relativo ao espaço e temperaturas recomendadas para o transporte de animais vivos (Fonte: Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022)

2.3.8. Aptidão para transporte

De acordo com o Regulamento (CE) n° 1/2005 de 22 de Dezembro de 2004, para que se realize o transporte marítimo de animais vivos, é necessário certificar que os mesmos se encontram saudáveis e sem feridas ou traumatismos visíveis. Segundo o mesmo documento e o Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio, os “animais feridos ou que apresentem problemas fisiológicos ou patológicos não podem ser considerados aptos a serem transportados. Assim, “todos os animais que sejam incapazes de se deslocarem sem dor, que apresentem uma ferida aberta ou um prolapso, fêmeas gestantes para as quais já tenha decorrido, pelo menos 180 dias do período previsto de gestação, ou que tenha parido há menos de 10 dias, recém-nascidos cujo umbigo ainda não tenha cicatrizado completamente,

não podem ser transportados via marítima. Os suínos com menos de 3 semanas, cordeiros com menos de uma semana e vitelos com menos de 10 dias de idade, também não são considerados aptos para transporte”.

Ainda de acordo com o Regulamento e o Decreto Legislativo acima referidos, os animais doentes ou lesionados não são considerados aptos para o transporte, “exceto quando o tratador se responsabilize a realizar a terapêutica prescrita pelo médico veterinário adequada à respetiva patologia durante a viagem, se se tratar de animais doentes ou com ferimentos ligeiros, cujo transporte não implique mal-estar ou sofrimento desnecessário e animais que fiquem doentes ou feridos durante o transporte e devam receber cuidados e tratamento médico veterinário adequado e, se necessário, serem abatidos com urgência”.

Animais que tenham sido submetidos a intervenções médico veterinárias relacionadas com práticas de manejo, como a descorna ou a castração, podem ser transportados, com devida precaução, desde que as feridas estejam completamente cicatrizadas (Transporte Marítimo de Animais Vivos: Normas, Procedimentos e Intervenientes, 2021).

Não devem ser utilizados sedativos em animais considerados aptos para transporte, exceto se tal for estritamente necessário para garantir o bem-estar dos mesmos, os quais só poderão ser utilizados sob controlo médico veterinário e desde que devidamente fundamentado por escrito (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

2.3.9. Práticas de transporte – carga, descarga e manuseamento dos animais

Entende-se por operação de carga dos animais quando estes são descarregados do transporte rodoviário para o contentor, para posterior carregamento para o navio. Por sua vez, a descarga corresponde ao processo de saída dos animais dos contentores para os transportes rodoviários (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

Quando os animais são expostos a situações que lhes causem medo, como pessoas estranhas, barulhos, salpicos de água, odores, entre outros, recusam-se a mover dificultando a carga e descarga no porto. Assim, de acordo o Regulamento (CE) n.º 1/2005, de 22 de dezembro de 2004, “durante a carga e descarga dos animais é proibido bater, pontapear, levantar, arrastar ou manusear de forma a provocar dor e sofrimento, suspender os animais

por meios mecânicos, obstruir voluntariamente a passagem a um animal que esteja a ser conduzido, utilizar agulhões ou outros instrumentos pontiagudos. O uso de agulhões elétricos que administrem descargas elétricas em bovinos e suínos jovens e juvenis e em bovinos e suínos adultos podem ser usados, mas durante menos de um segundo”.

Para facilitar o maneo dos animais aquando da carga e descarga, deve-se utilizar a presença física, de modo a que os animais sejam conduzidos corretamente desde o transporte rodoviário para os contentores do barco e vice-versa. Para isso, é necessário ter em conta as zonas de fuga (A), o ponto de equilíbrio (B) e a zona cega (C) dos animais, demonstrados na figura 9.

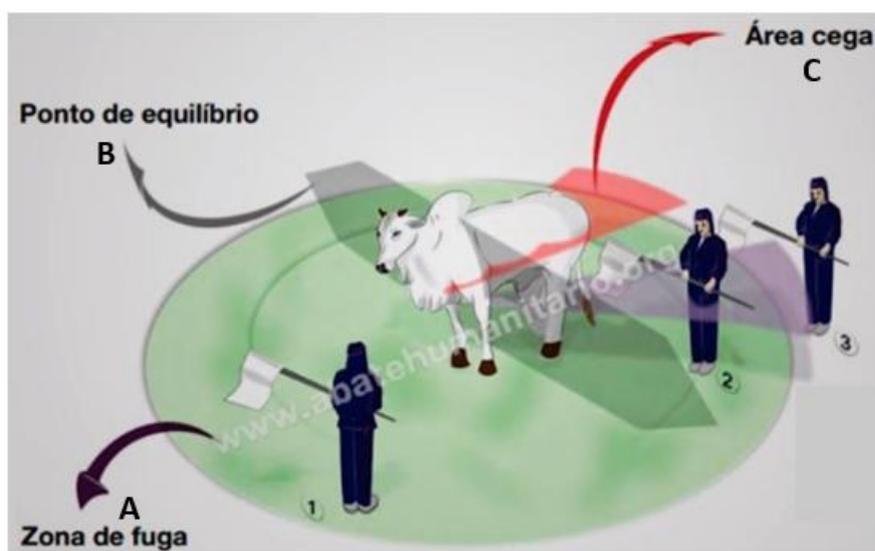


Figura 9: Posicionamento do manejador para utilizar o ponto de equilíbrio e a zona de fuga na condução do bovino (Fonte: Ludtke et al., 2013 adaptado de Grandin, 2008)

A zona de fuga é o espaço pessoal do animal e é determinado pelo temperamento dos mesmos, em que animais com um temperamento mais dócil têm menor zona de fuga. Na figura 9, a pessoa 1 e 2 encontram-se situadas dentro da zona de fuga do animal, enquanto a pessoa 3 está fora dessa zona. O ponto de equilíbrio, situa-se ao nível da espádua do animal e é determinado pelo ângulo de visão do animal. Assim, os animais movem-se para a frente se a pessoa que o está a manusear se colocar atrás do ponto de equilíbrio (situação 2 e 3 da figura 9). Por oposição, caso a pessoa se coloque na frente do ponto de equilíbrio, o animal muda o seu sentido de marcha e move-se para trás (situação 1 da figura 9) (Grandin, 2022). A zona cega está localizada diretamente atrás dos animais, onde estes não conseguem ver nem perceber movimentos, assim, para que o manuseamento seja mais eficaz, a pessoa deve evitar colocar-se nesta área (Ludtke et al., 2010).

Na carga e descarga dos animais, as rampas devem facilitar a mobilidade e “devem ter uma inclinação inferior a 20 graus, em relação à horizontal para os suínos, vitelos e equídeos e inferior a 26 graus, em relação à horizontal para os ovinos e os bovinos que não sejam vitelos. Sempre que a inclinação seja superior a 10 graus, em relação à horizontal, as rampas devem ser equipadas com um sistema, por exemplo de travessas, que assegure que os animais subam ou desçam sem riscos nem dificuldades” (Transporte Marítimo de Animais Vivos: Normas, Procedimentos e Intervenientes, 2021).

Não é permitido amarrar bovinos ou equídeos com idade inferior a 12 meses. Se os mesmo tiverem idade superior a 12 meses, só é permitido amarrar em exceções fundamentadas e desde que os animais possuam amarras que permitam que os animais se deitem, comam e bebam e evitem o risco de estrangulamento (Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maior de 2022).

No que concerne ao tempo de espera no cais de embarque ou desembarque, este deve ser o estritamente necessário para a conclusão das operações de carga e descarga. Na partida, os animais devem ser encaminhados rapidamente da exploração para o porto de embarque, devendo ser, sempre que possível, os últimos a embarcar e permanecer no cais apenas o tempo estritamente necessário às operações de carregamento. Na chegada, os contentores com os animais devem ser os primeiros a ser desembarcados e encaminhados rapidamente para o local de destino final, devendo permanecer no porto de chegada o tempo estritamente necessário às operações de descarregamento e transferência dos animais para o transportador rodoviário final (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 1/2005, de 22 de dezembro de 2004, quando os contentores carregados com animais são colocados uns por cima dos outros no meio de transporte, devem ser tomadas as precauções necessárias para evitar ou limitar o derramamento de urina e fezes em cima dos animais que se encontram por baixo, garantir a estabilidade dos contentores e assegurar que a ventilação não seja impedida.

2.3.10. Estruturas auxiliares ao transporte

Na RAA os meios de transporte utilizados são contentores, aprovados para o efeito pela Direção Regional da Agricultura (DRAg). De acordo com o Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção (2022) estes devem ser construídos e mantidos de modo a:

- a) “Evitar lesões, sofrimento, fuga e queda dos animais”;
- b) “Garantir a segurança e serem capazes de resistir às tensões dos movimentos”;
- c) “Garantir a manutenção da qualidade e quantidade de ar adequadas a cada espécie”;
- d) “Proteger os animais das condições meteorológicas adversas”;
- e) “Serem limpos e desinfetados”;
- f) “Possuírem piso antiderrapante e que minimize derrame de fezes e urina”;
- g) “Facilitar o acesso aos animais e fornecer iluminação suficiente de forma a facilitar a inspeção e tratamento durante o transporte. Pode ser a iluminação natural se o transporte for feito de dia”;
- h) “As divisórias devem ser construídas com objetos que não provoquem lesões nos animais”;
- i) “Devem estar visivelmente marcados com a indicação da presença de animais vivos e da matrícula”;
- j) “Serem manuseados de modo a evitar choques e embates violentos”.

Segundo o Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio de 2022, há determinadas circunstâncias em que deve ser feita a separação dos animais no mesmo contentor, como é o caso de:

- a) “Animais de espécies diferentes, à exceção dos pequenos ruminantes”;
- b) “Animais de tamanhos ou idades significativamente diferentes”;
- c) “Varrascos e garanhões adultos de reprodução”;
- d) “Machos e fêmeas sexualmente maduros”;
- e) “Machos adultos castrados e inteiros”;
- f) “Animais com e sem cornos”;
- g) “Animais hostis entre si”;
- h) “Animais amarrados e desamarrados”.

A obrigatoriedade de manuseamento e transporte de acordo com a alínea a), b) e e) não se aplica no caso dos animais serem provenientes da mesma exploração e estiverem habituados à presença uns dos outros ou, quando as fêmeas sejam acompanhadas por crias que dependam delas (Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio de 2022).

Os solípedes (equinos, asininos e muares) devem ser transportados em compartimentos ou baias individuais, concebidos de modo a proteger os animais contra os

choques. No entanto, estes animais podem ser transportados em grupos, desde que não se verifique agressividade entre os animais do grupo e tenham cascos posteriores desferrados (Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção, 2022).

Para cada espécie, as necessidades de espaço diferem pois estão diretamente relacionadas com o peso vivo (kg) de cada animal. Nos contentores, os animais devem conseguir deitar-se e levantar-se sem causar ferimentos aos restantes. Para tal, existem tabelas de referência da densidade animal aplicável ao transporte marítimo por contentor, para cada espécie animal, representadas nas tabelas 3 a 7. Essas tabelas encontram-se no Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio, bem como possíveis causas que levem a alteração dos valores.

Tabela 3: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de bovinos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)

Peso vivo em kg	m²/animal
200 a 300	0,81 a 1,0575 *
300 a 400	1,0575 a 1,305 *
400 a 500	1,305 a 1,5525 *
500 a 600	1,5525 a 1,8 *
600 a 700	1,8 a 2,025 *

*Os valores cima referenciados podem variar consoante o peso, o tamanho e o estado físico dos animais e do facto de se conceder mais 10 % de espaço a fêmeas prenhes.

Tabela 4: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de pequenos ruminantes em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)

Peso vivo em kg	Área mínima em m²/animal
20 a 30	0,24 a 0,265 *
30 a 40	0,265 a 0,29 *
40 a 50	0,29 a 0,315 *
50 a 60	0,315 a 0,342 *
60 a 70	0,342 a 0,392 *
70 a 80	0,392 a 0,442 *

*Os valores cima referenciados podem variar consoante a raça, o tamanho, o estado físico e o comprimento do pelo dos animais.

Tabela 5: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de suínos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)

Peso vivo em kg	Área mínima em m ² /animal
10 ou menos	0,2 *
20	0,28 *
45	0,37 *
70	0,6 *
100	0,85 *
140	0,95 *
180	1,10 *
270	1,50 *

*Os valores cima referenciados podem variar consoante a raça, o tamanho e o estado físico dos animais.

Tabela 6: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de aves de capoeira em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)

Aves de capoeira que não sejam pintos do dia: Peso em kg	Área mínima em cm ² /kg
< 1,6	180 a 200 *
1,6 a < 3	160*
3 a < 5	115*
>5	105 *

*Os valores cima referenciados podem variar consoante o peso, o tamanho e o estado físico dos animais.

Tabela 7: Densidade animal aplicável ao transporte marítimo de equídeos em contentor (Fonte: Adaptado de Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio)

Peso vivo em kg	Área mínima em m ² /animal
200 a 300	0,90 a 1,175 *
300 a 400	1,175 a 1,45 *
400 a 500	1,45 a 1,725*
500 a 600	1,725 a 2,00*
600 a 700	2,00 a 2,25 *

*Os valores cima referenciados podem variar em 10 % para equídeos e 20 % para equídeos jovens, em função do peso, do tamanho e do estado físico dos animais.

2.4. Influência do transporte marítimo de animais vivos no seu bem-estar

O transporte marítimo de animais vivos pode determinar uma série de impactos negativos no BEA, que variam dependendo das condições do transporte, tais como:

- a) Duração;

- b) Espaço disponível por animal;
- c) Temperatura a que estão sujeitos;
- d) Condições sanitárias, aumentando o risco de propagação de doenças entre os animais devido à exposição a fezes e urinas acumuladas;
- e) Alteração das condições meteorológicas no decorrer da viagem, que pode levar a movimentos bruscos do barco e com consequência pode originar lesões nos animais;
- f) Avarias nos barcos que originam um maior tempo de viagem não programado, em que os animais não tem acesso a comida e água, levando à desidratação e desnutrição;
- g) Utilização de objetos desapropriados no manuseamento;
- h) Presença de outros animais.

Estas condições levam a situações de stress, característica de um animal quando o bem-estar é pobre (Cruz et al., 2021). Segundo Encarnação (1986), o termo stress foi utilizado pela primeira vez por Hans Selye, em 1936, que o definiu como “estado do organismo, o qual, após a atuação de agentes ambientes de qualquer natureza, responde com uma série de reações não específicas de adaptação”, no seu livro “*Stress Syndrome: A syndrome produced by diverse noxious agents*”. Numa situação em que o animal é sujeito a stress, o sistema nervoso central reconhece a potencial ameaça à homeostase, ou seja, algo que trará implicações na manutenção da estabilidade do meio interno do organismo, e desenvolve uma resposta biológica. Esta resposta consiste numa combinação das quatro respostas gerais de defesa: a comportamental, a do sistema nervoso autónomo, a neuroendócrina e a imune. Estas respostas tem o propósito de restabelecer a homeostase do organismo (Cannon, 1929; Moberg, 2000). No entanto, isso nem sempre é possível devido à persistência do agente stressor, levando à ocorrência de pré-patologias, patologias e até morte devido a uma falha no mecanismo de adaptação, por não conseguir atingir a homeostase (Orsini & Bondan, 2006). Para que isso não ocorra, é importante que o transporte a que o animal é sujeito ocorra de forma correta, para que em todas as fases haja BEA e níveis reduzidos de stress.

Existem inúmeros estudos evidenciando que o stress afeta o desempenho do animal. Barbosa et al. (2008) relatam que animais sujeitos a níveis mais elevados de stress aumentam menos 10 a 14% de peso que animais que não sofram as mesmas perturbações. O mesmo autor aponta ainda que níveis elevados de stress provocam um menor consumo alimentar e a maior agitação dos animais, dificulta o maneio e reduzindo a capacidade de adaptação a novos ambientes. Guàrdia et al. (2005) refere que o stress origina carnes DFD (*dark, firm, dry*), devido à diminuição das reservas de glicogénio muscular, consequente da elevada taxa

de atividade física, maus-tratos, agitação e transporte por longas distâncias. Stress em suínos pré-abate provoca está associado à liberação de adrenalina, levando a que a glicólise ocorra rapidamente, resultando num pH baixo e, conseqüentemente levando à ocorrência de carnes PSE (*pale, soft, exudative*). Os mesmos autores referem ainda que a densidade animal durante o transporte tem grande influência no desenvolvimento deste tipo de carne. Os resultados obtidos mostram que reduzindo o espaço entre animais de 0,50 para 0,37 m² por 100 kg de peso vivo, reduz-se aproximadamente 11% a ocorrência de carne DFD. De acordo com Ferguson & Warner (2008), animais em situações de stress produzem carne com menor prazo de validade, em virtude do desenvolvimento incompleto da acidez muscular e conseqüente invasão precoce da flora microbiana. Segundo Earley et al. (2010), bovinos transportados por 6 horas (280 km), 9 horas (435 km), 12 horas (582 km), 18 horas (902 km) e 24 horas (1192 km) apresentaram perdas de 4,7; 4,5; 5,7; 6,6 e 7,5 % de peso vivo e só recuperaram após 24 horas de descanso. Num estudo com cordeiros, Caroprese et al. (2006) verificaram que quando estes eram expostos a situações potencialmente adversas, apresentam liberação prolongada de cortisol, o que alterou os processos bioquímicos do músculo até carne, resultando em alterações na mesma.

O stress também provoca alterações na produção de leite. De acordo com Brasil et al. (2000), vacas leiteiras perante uma situação de stress produziram menos leite, com menores teores de gordura, proteína, lactose e sólidos totais. Para estes autores, a queda na produção de leite e na concentração dos seus componentes pode ser explicada pela diminuição da ingestão e no desvio da energia para funções não produtivas.

3. Caracterização dos Serviços de Desenvolvimento Agrário da Ilha do Pico

Segundo o artigo 47.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, os SDA são serviços executivos periféricos da Secretaria Regional da Agricultura e do Desenvolvimento Rural (SRADR), com competências funcionais de caráter técnico e operativo. São SDA todas as ilhas que compõe o arquipélago dos Açores. Estes funcionam na dependência direta do secretário regional, articulando-se funcionalmente com a DRAg e a Direção Regional do Desenvolvimento Rural (DRDR), cumprindo as respetivas orientações no que se refere às suas áreas de atuação e competências (Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, artigo 47.º). Assim, dentro das competências dos DAS de Ilha, destacam-se:

- a) “Elaborar planos de ilha relativos à agricultura e desenvolvimento rural”;
- b) “Definir os objetivos, no âmbito da agrossustentabilidade, na respetiva ilha”;
- c) “Exercer na ilha a que respeitam o prosseguimento das competências da DRAg e da DRDR”.

Relativamente à Ilha do Pico, os SDA integram os seguintes serviços (Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, artigo 50.º):

- a) Divisão de Agricultura e Desenvolvimento Rural;
- b) Divisão de Veterinária;
- c) Secção de Apoio Administrativo.

A Divisão de Veterinária integra os seguintes serviços (Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, artigo 16.º):

- a) Divisão de Saúde Animal e Higiene Pública Veterinária;
- b) Divisão de BEA e Melhoramento Genético;
- c) Laboratório regional de veterinária.

É na divisão de Bem-Estar Animal e Melhoramento Genético que, entre as suas tarefas, se inserem os controlos de BEA ao transporte marítimo de animais vivos, abordados durante o estágio (Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, artigo 16.º). Desta forma, no que concerne a esta temática, compete a esta divisão (Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, artigo 18.º):

- a) “Colaborar na elaboração de legislação e/ou outras normas ou regulamentos, no âmbito da proteção e bem-estar dos animais, nomeadamente os de interesse pecuário, de companhia, selvagens e os utilizados na investigação ou

experimentação, espetáculos e exposições, bem como os destinados ao abate ou occisão e durante o transporte”;

- b) “Promover, divulgar, acompanhar e controlar as atividades que digam respeito aos animais referidos na alínea anterior, com o objetivo de assegurar o respeito quer pelos seus direitos na perspetiva da salvaguarda do BEA quer no que se refere ao seu alojamento, maneo, utilização, transporte e abate”;

Na ilha do Pico, existem núcleos nos três concelhos, contudo a divisão veterinária está sediada no núcleo de São Roque.

4. Atividades desenvolvidas durante o estágio

Durante o estágio, foram acompanhadas as vistorias ao embarque e desembarque de animais vivos nos portos marítimos dos concelhos de São Roque e da Madalena, na Ilha do Pico, assinalados na figura 10.



Figura 10: Sinalização dos portos da Madalena e de São Roque na Ilha do Pico (Fonte: MarineTraffic, 2024)

No porto da Madalena, são embarcados e desembarcados animais transportados entre as Ilhas de São Jorge, Faial e Pico, designadas Ilhas do triângulo. Já no porto de São Roque, com capacidade para barcos de maior dimensão, faz-se o embarque e desembarque das restantes Ilhas da RAA, da Madeira e do Continente.

4.1. Navios

O navio que faz a travessia entre as ilhas do triângulo é o Cecília A, representado na figura 11, da empresa EBP. Em situação de avaria ou de manutenção, as viagens são asseguradas pelo navio Cristiano B (figura 12) da mesma empresa, porém de menor dimensão. Durante a semana, realiza-se uma viagem entre as três ilhas e no mínimo duas viagens entre o Pico e Faial.



Figura 11: Navio Cecília A da Empresa Barcos do Pico (Fonte: Própria, 2024)



Figura 12: Navio Cristiano B da Empresa Barcos do Pico (Fonte: Própria, 2024)

A ligação entre o Pico e a Terceira ocorre uma vez por semana, pelo navio Paulo da Gama (figura 13) ou pelo navio Ponta da Barca, da Empresa TMG. Contudo, o navio Ponta da Barca sofreu um incêndio tendo ficado incapacitado de viajar durante os meses que o estágio decorreu.



Figura 13: Navio Paulo da Gama da Empresa Transportes Marítimos Graciosenses (Fonte: MarineTraffic, 2024)

A ligação entre o Pico e São Miguel é assegurada pela empresa Transinsular, também uma vez por semana, com os navios Insular, Corvo, Furnas e Ponta do Sol (figura 14).



Figura 14: Navio Ponta do Sol da Empresa Transinsular (Fonte: Própria, 2024)

4.2. Viagens

As viagens que ligam o Pico às restantes ilhas são esporádicas, sendo que, durante o período de estágio, houve apenas uma viagem em Abril com transporte de animais vivos entre o Pico e a Graciosa. Não se realizaram viagens entre o Pico e Santa Maria, Corvo e Flores que transportassem animais vivos.

As viagens inter-ilhas são viagens de curta duração, com duração inferior a 8 horas, sendo que a viagem Pico-Faial é a mais curta, com duração de 30 minutos e a viagem Pico-São Miguel é a maior com 8 horas de viagem, não existindo assim a obrigatoriedade de ter um tratador a bordo, de alimentação e abeberamento, e uma pistola de ocisão.

A frequência das viagens dependem essencialmente das condições climatéricas.

4.3. Equipamentos de transporte de animais

Nas viagens inter-ilhas, o transporte de animais vivos é realizado em contentores ou jaulas de transporte, usualmente designados por “trelas”, assinaladas com um número que as identifica, como as demonstradas na figura 15.



Figura 15: Contentores utilizadas no transporte marítimo de animais vivos inter-ilhas no porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024)

De modo a cumprir a metodologia LIFO, os contentores com os animais são os últimos a embarcar ficando por cima de toda a mercadoria transportada na mesma viagem (figura 16).



Figura 16: Contentores a bordo do navio Paulo da Gama (Fonte: Própria, 2024)

Os contentores utilizados no porto de São Roque possuem bebedouros incorporados em pipeta (figura 17), que são ligados no caso de algum atraso inesperado na viagem.



Figura 17: Contentores com bebedouros incorporados (Fonte: Própria, 2024)

Os contentores utilizados no porto da Madalena, de momento não possuem bebedouros, sendo que existe a intenção de os colocar, por parte da empresa EBP.

Os equinos são transportados em contentores específicos, que reúnem as condições mais adequadas à espécie, como as demonstradas na figura 18.



Figura 18: Contentor utilizado no transporte marítimo de equinos (Fonte: Própria, 2024)

As camas utilizadas nos contentores dependem da espécie transportada, sendo que na maioria dos transportes dos ruminantes o material utilizado é palha e para suínos e equinos, utiliza-se farelo e fitas de madeira.

No mês de março não foram transportados animais vivos entre as ilhas do triângulo, uma vez que os contentores não reuniam as condições mínimas para garantir o BEA, motivo pelo qual não foi autorizada a sua utilização pela autoridade competente. Os equipamentos estavam danificados, apresentando orifícios no metal causados pela oxidação, bem como danos nas trancas das portas. Nesse mesmo mês, foram reparados, sujeitos a nova inspeção, tendo sido autorizada a sua utilização para transporte marítimo de animais vivos. Na figura 19 é possível observar o antes e o depois do mesmo contentor.



Figura 19: Antes (1) e depois (2) de um contentor de transporte para transporte marítimo de animais vivos (Fonte: Própria, 2024)

Para a carga e descarga dos contentores são utilizadas guias, como as demonstradas na figura 20, que facilitam a movimentação dos mesmos.



Figura 20: Contendor a ser içado pela grua do navio Cristiano B (Fonte: Própria, 2024)

Para uma maior eficiência e organização do transportador marítimo, a deslocação dos contentores no porto é feita com recurso a empilhadoras (figura 21).



Figura 21: Içar de um contendor para o transporte rodoviário pela empilhadora (Fonte: Própria, 2024)

As empilhadoras também auxiliam na movimentação dos animais para o transporte rodoviário, quando este não possui rampa.

4.4. Vistorias

As vistorias iniciam-se com a deslocação da brigada de médicos veterinários ao porto marítimo, para a análise dos animais e dos contentores de transporte, de modo a verificar se são cumpridas as exigências anteriormente mencionadas no capítulo 2.

São também verificadas as guias de circulação que devem acompanhar sempre os animais durante o transporte (Anexo I). No caso dos equinos, o transporte marítimo é possível com o acompanhamento do livro verde ou livro azul, documento que deve acompanhar sempre o animal e que serve para identificar o equídeo, substituindo as guias de transporte (DGAV, 2016).

Caso alguns dos pontos referidos anteriormente não estejam de acordo com as condições do transporte, é feita no momento uma notificação oral ao organizador, ficando registada nos relatórios posteriormente elaborados. Se a causa da notificação oral persistir para transportes futuros, são então feitas notificações por escrito e auto de notícia.

Após a vistoria, é elaborado um relatório na plataforma do Sistema Informático do Transporte Animal (SITA) da DGAV (anexo II), onde se pretende avaliar as condições animais e de transporte. É também elaborado um relatório designado “anexo XII – Controlo de bem-estar animal no transporte marítimo – Região Autónoma da Madeira e Portugal Continental / Partida e Chegada à Região Autónoma dos Açores” (anexo III), presente no Plano de Proteção Animal Açores 2023-2025. Estes relatórios são posteriormente supervisionados pela Divisão de Bem-Estar e Melhoramento Genético da Direção de Serviços de Veterinária da Direção Regional de Agricultura, Veterinária e Alimentação (DRAVA), com o intuito de verificar que tudo está a ser feito de acordo com o preconizado, para dados estatísticos e para solucionar oportunidades de melhoria. No caso de um embarque aprovado, os assistentes técnicos elaboram os E-FORMS (anexo IV). Este documento é enviado para os SDA da ilha de destino, informando que ocorrerá a chegada de animais vivos por via marítima para posterior controlo da brigada veterinária. Num desembarque, os SDA da ilha de origem fazem a vistoria ao embarque dos animais e elaboram o E-FORMS que é enviado aos SDA de destino.

Para uma melhor orientação da brigada veterinária, é utilizada a plataforma *online MarineTraffic* que fornece informações em tempo real sobre o tráfego marítimo em todo o mundo, para localizar os navios e saber quando é necessária a deslocação aos portos marítimos.

5. Resultados e Discussão

Durante o período de estágio, realizaram-se um total de 11 embarques e 46 desembarques de animais vivos na ilha do Pico. Nas vistorias aos portos marítimos da ilha do Pico, recolheram-se os dados relativos aos animais movimentados, totalizando 183 embarques, dos quais 126 no porto de São Roque e 57 no porto da Madalena, e 1309 desembarques, sendo 995 no porto de São Roque, e 314 no porto da Madalena (gráfico 1).

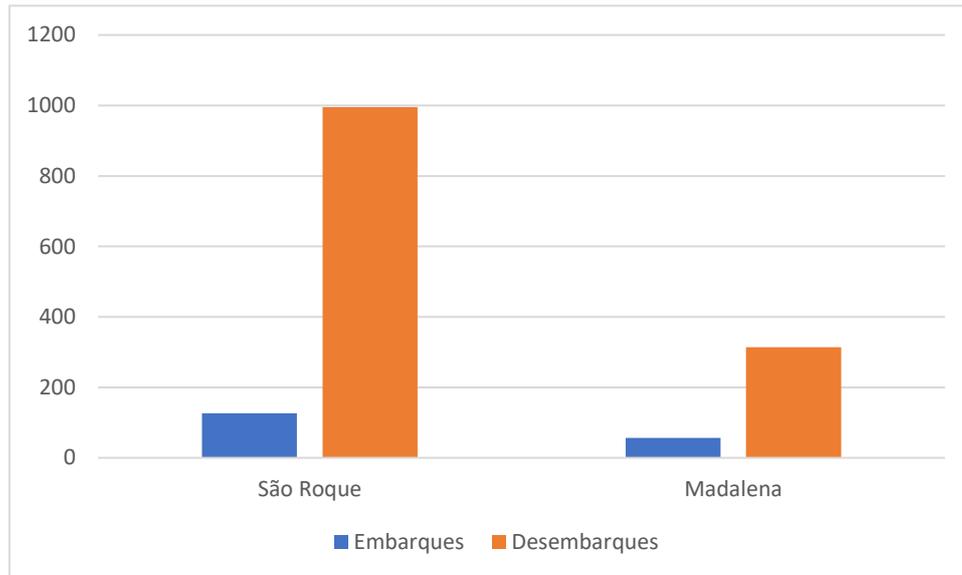


Gráfico 1: Número de embarques e desembarques nos portos marítimos da ilha do Pico

Estes dados evidenciam que de março a junho, o porto marítimo mais utilizado foi o de São Roque, com um número bastante elevado de embarques e desembarques relativamente ao porto marítimo da Madalena. Esta situação deve-se ao facto de o porto de São Roque estar localizado numa zona favorável com menor exposição às condições meteorológicas adversas, como ventos e ondulações fortes, o que diminui atrasos e cancelamentos nas operações portuárias. Isso é particularmente importante para o transporte de animais vivos, onde a estabilidade e a segurança durante o embarque e desembarque são cruciais. A sua dimensão é também favorável pois, por ser maior, permite atracar navios de maior dimensão, e maior facilidade de manusear os equipamentos necessários ao transporte dos animais vivos, como por exemplo as gruas e os empilhadores.

As espécies transportadas via marítima durante os quatro meses de estágio foram a bovina, a suína, a caprina, a ovina, a avícola e a equina.

5.1. Embarques

Na tabela 8, é apresentado o número de embarques por espécie, sendo possível constatar que apenas houve embarque da espécie bovina.

Tabela 8: Número de animais das diferentes espécies embarcados nos portos marítimos da Ilha do Pico

Embarque	São Roque	Madalena	Total
Vitelos	3	1	4
Bovinos adultos	123	56	179
Suínos adultos	-	-	-
Leitões	-	-	-
Pequenos Ruminantes	-	-	-
Aves	-	-	-
Equinos	-	-	-
Total	126	57	183

As freguesias de São Roque e Criação Velha são as mais próximas do porto marítimo, e são também aquelas onde se encontram as explorações com maior número de animais. Por estes motivos, os animais embarcados foram maioritariamente provenientes destas duas freguesias, com um total de 129 de São Roque e 20 da Criação Velha (gráfico 2).

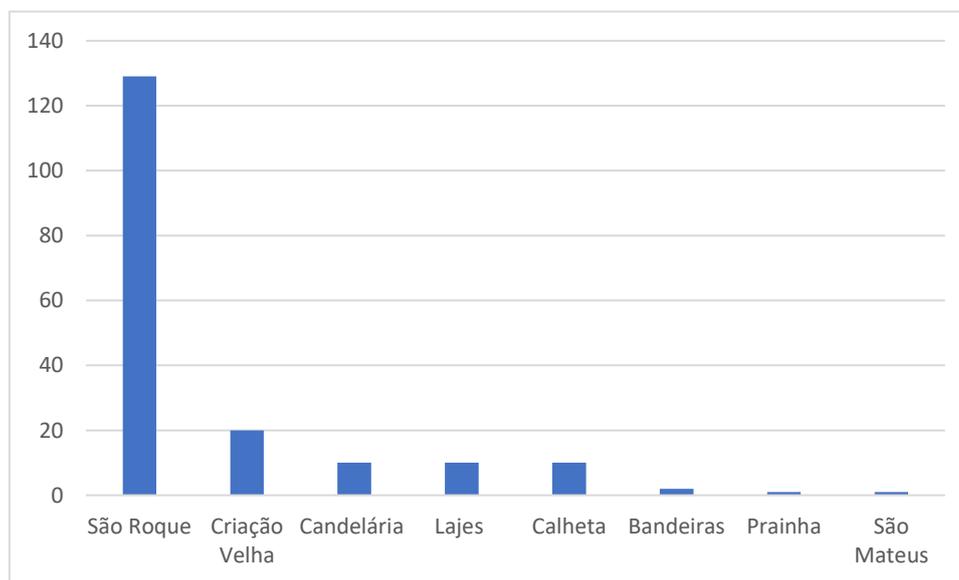


Gráfico 2: Número de embarques por freguesias da Ilha do Pico

De acordo com o gráfico 3, dos 4 vitelos que embarcaram no Pico, três eram fêmeas e um era macho. Já nos bovinos adultos 24 eram fêmeas e 155 eram machos.

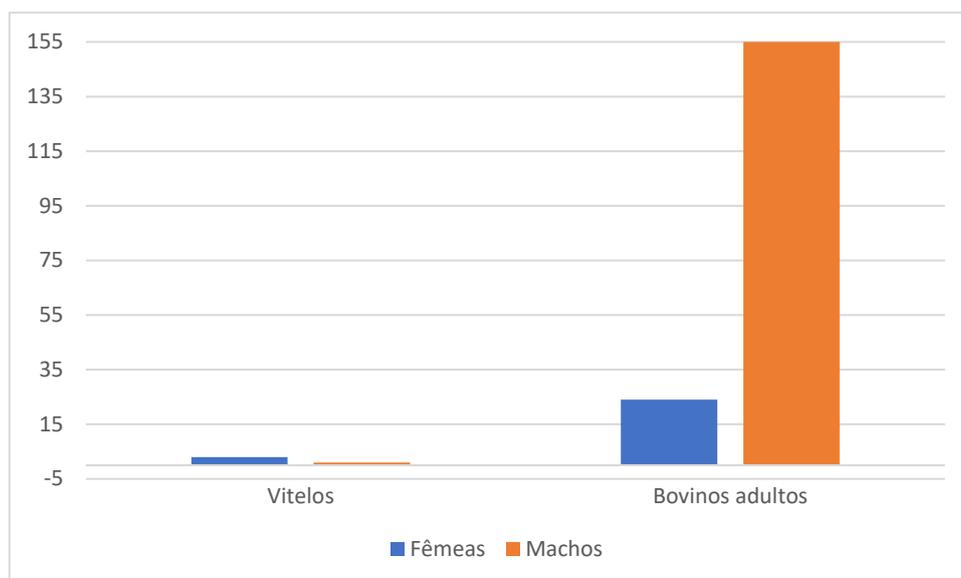


Gráfico 3: Número total de bovinos transportados

Verificámos que houve um embarque maioritário de vitelos fêmeas e bovinos adultos machos. Alguns dos motivos que levaram a estes resultados no embarque foram a venda de machos de raças de carne para acabamento e abate noutra ilha, maioritariamente a ilha Terceira, especializada em bovinos de raças leiteiras com um número baixo de animais de raças aleitantes, e consequente escassez de animais para abate.

5.1.1. Pico – Faial

O embarque de animais no Pico com destino Faial é esporádico, havendo uma maior movimentação de animais para participação na Feira Agrícola do Faial, nos meses de maio ou junho. Do total de embarques, apenas foram transportados 3 animais (tabela 9), viajando no navio Cecília A pelo porto marítimo da Madalena.

Tabela 9: Número de animais transportados entre Pico e Faial

Pico - Faial	Número de animais
Vitelos	1
Bovinos com mais de 6 meses	2
Suínos adultos	0
Leitões	0
Pequenos Ruminantes	0
Aves	0
Equinos	0

Os dois bovinos adultos embarcados, tinham como finalidade a reprodução, sendo o macho da raça Simmental-Fleckvieh e uma fêmea cruzada de Aberdeen Angus. O vitelo era uma fêmea cruzada de carne.

Nestes embarques, o transporte rodoviário é feito com o recurso a atrelados, como demonstrado na figura 22.



Figura 22: Transporte rodoviário usualmente utilizado na RAA (Fonte: Própria, 2024)

Uma vez que o número de animais era muito reduzido, a carga decorreu de maneira rápida de sem contratempos, havendo um correto manuseio dos animais até aos contentores, não originando situações stressantes.

O material colocado nos contentores para a cama foi palha, sem a remoção da palha que já se encontrava no contentor.

5.1.2. Pico – Terceira

Os restantes 180 animais embarcados tiveram como destino a ilha Terceira (tabela 10), viajando no navio Paulo da Gama através do porto marítimo de São Roque. Estes animais eram na sua maioria machos cruzados de carne para posterior abate e consumo na ilha.

Tabela 10: Número de animais transportados entre Pico e Terceira

Pico - Terceira	Número de animais
Vitelos	3
Bovinos com mais de 6 meses	177
Suínos adultos	0
Leitões	0
Pequenos Ruminantes	0
Aves	0
Equinos	0

Do total de embarques, 54 bovinos adultos foram transportados vivos até à Terceira ao invés de carcaça. Esta situação decorreu do facto de no mês de maio, durante duas semanas consecutivas, as viagens Terceira-Pico e São Miguel-Pico estarem agendadas para o mesmo dia, o que determinou a alteração da viagem Terceira-Pico para o porto marítimo da Madalena ao invés do porto marítimo de São Roque, não permitindo o carregamento do contentor de frio que armazena as carcaças de animais durante as viagens, pois este porto marítimo não possui os equipamentos necessários para tal.

Nos embarques para a Terceira, a média de animais foi de 20 por viagem, pelo que os organizadores utilizavam camiões para transporte rodoviário entre a exploração e o porto marítimo (figura 23). Estes camiões possuíam rampa antiderrapante o que facilitava o embarque dos animais para os contentores, evitando ferimentos.



Figura 23: Camião utilizado no transporte rodoviário de animais para posterior embarque (Fonte: Própria, 2024)

Após a descida da rampa, os animais entravam num corredor formado pelos contentores, como o demonstrado na figura 24, e o organizador ia abrindo as portas para os

animais entrarem. De seguida, era verificada a densidade animal por contentor e caso necessário, o número de animais era ajustado.



Figura 24: Corredor formado com os contentores para facilitar a carga dos animais (Fonte: Própria, 2024)

Em alguns embarques o maneo realizado para a carga não foi o correto, havendo gritos, empurrões, batidas com objetos pontiagudos e posicionamento incorreto da pessoa que conduzia os animais, levando a que estes ficassem agitados e emitissem vocalizações, desrespeitando a alínea e) do ponto 2.3.7.

Relativamente às camas, também aqui se verificou que a palha era colocada por cima de camas de palha já existente, não havendo remoção da antiga, que por vezes era de espécies diferentes. Nestes casos, a brigada veterinária notificou oralmente à chegada os responsáveis pela limpeza dos contentores.

5.2. Desembarques

Relativamente aos desembarques, houve transporte de bovinos, suínos, pequenos ruminantes, aves e equinos para a ilha do Pico, como evidenciado na tabela 11.

Tabela 11: Desembarque das diferentes espécies nos portos marítimos da Ilha do Pico

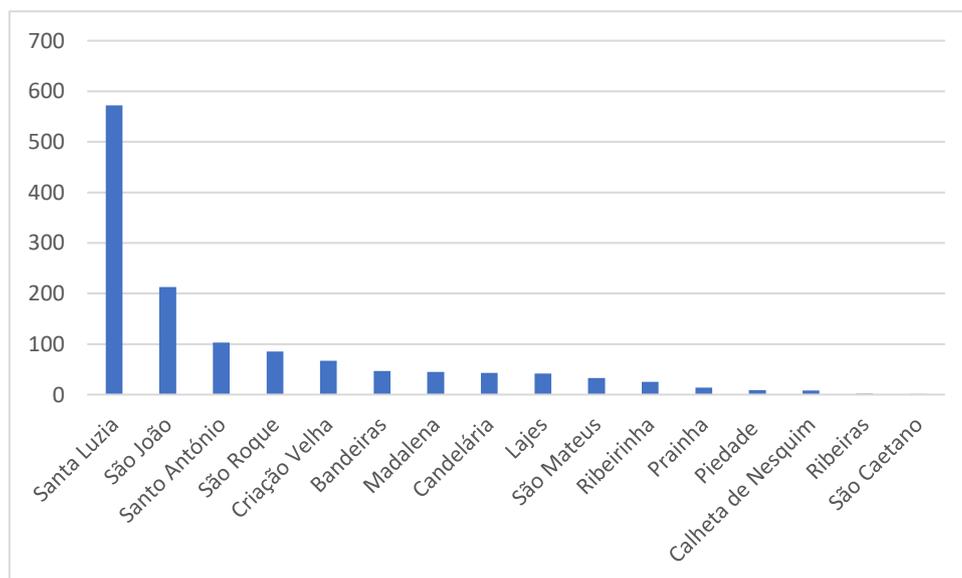
Desembarque	São Roque	Madalena	Total
Vitelos	27	55	82
Bovinos adultos	31	41	72
Suínos adultos	670	117	787
Leitões	136	33	169
Pequenos Ruminantes	8	19	27
Aves	122	44	166
Equinos	1	5	6
Total	995	314	1309

Ainda de acordo com a tabela 12 é possível observar que as espécies suína e avícola foram aqueles que desembarcaram em maior número no porto de São Roque. Estes valores foram influenciados pela alteração das viagens mencionada nos embarques, resultando num maior número da espécie bovina, caprina, ovina e equina no porto da Madalena.

De todas as espécies, as mais transportadas foram a bovina com 183 embarques e 154 desembarques e a suína com o maior número de desembarques, 956, sendo estas as espécies com mais expressão na RAA como já referido. Dentro destas espécies foi feita a divisão em vitelo ou vitela, com a idade máxima de seis meses e bovinos com mais de 6 meses e em leitões, ou seja, suínos entre o nascimento e as 10 semanas de vida e suínos adultos (Portaria n.º 727/89 de 25 de agosto; Portaria n.º 274/94 de 7 de maio).

A freguesia que mais recebeu animais foi Santa Luzia com um total de 572 animais (gráfico 4), pois o destino da maioria dos suínos adultos desembarcados era uma exploração aí situada. As restantes freguesias receberam animais para explorações familiares.

Gráfico 4: Desembarques por freguesias da Ilha do Pico



Dos 82 vitelos desembarcados, 24 eram fêmeas e 58 eram machos, enquanto dos 72 bovinos adultos 51 eram fêmeas e 21 eram machos (gráfico 5).

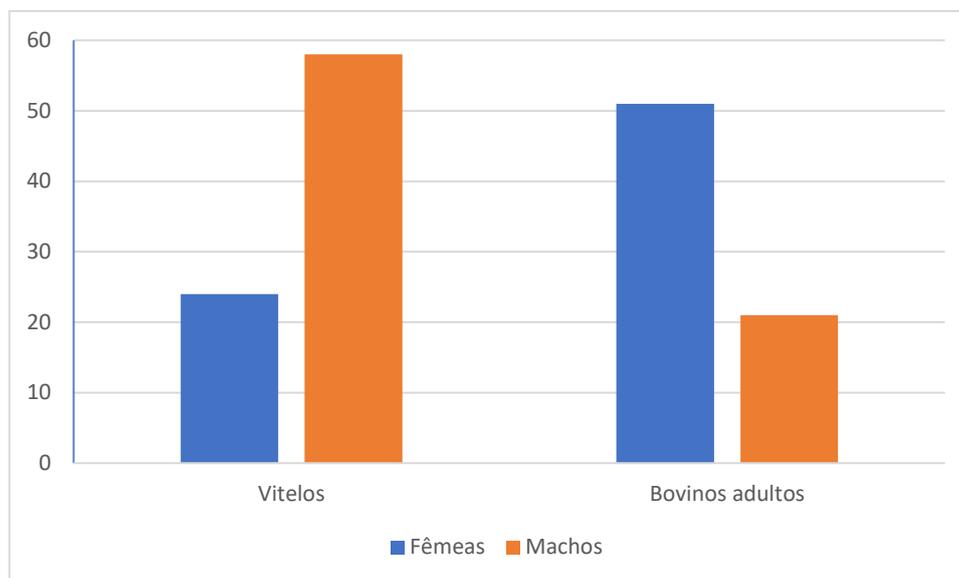


Gráfico 5: Número total de bovinos transportados

Um dos motivos que levaram a estes resultados foi a aquisição de vitelos, maioritariamente machos, para engorda e posterior abate na ilha, ou então para venda e acabamento realizado noutra ilha. A preferência pela aquisição de machos em detrimento de fêmeas prende-se com o facto de existir um benefício para o proprietário aquando do abate de bovinos machos com mais 7 meses (uma das medidas estabelecidas no Programa de Opções Específicas para fazer face ao Afastamento e à Insularidade [POSEI] para a RAA). Relativamente aos bovinos adultos, a maioria eram fêmeas leiteiras para substituição e renovação de efetivo, ou aleitantes para reprodutoras.

5.2.1. Terceira – Pico

Entre a ilha Terceira e o Pico ocorreram 13 viagens com animais vivos. Como demonstrado na tabela 12, a maioria desses animais foram suínos adultos, seguindo-se aves, leitões, vitelos, bovinos, pequenos ruminantes e equinos.

Tabela 12: Número de animais transportados entre Terceira e Pico

Terceira- Pico	Número de animais
Vitelos	36
Bovinos com mais de 6 meses	15
Suínos adultos	556
Leitões	146
Pequenos Ruminantes	8
Aves	166
Equinos	2

Os suínos adultos são os animais que predominam nas viagens entre estas duas ilhas devido a uma exploração de suínos localizada em Santa Luzia, São Roque do Pico. Dos 787 suínos adultos transportados, 487 pertenciam a esta exploração. Todas as semanas são transportados suínos com cerca de 24 semanas e um peso médio de 160 kg PV criados na ilha Terceira, que após permanecerem 2 a 3 dias no Pico são posteriormente abatidos. Esta situação é consequência do reduzido número de explorações de suínos na ilha, com consequências na escassez desta carne no mercado, principalmente nos meses de verão em que há mais turismo e por isso, um maior número de pessoas na ilha. Parte da carne destes animais é também utilizada na produção de salsichas.

Na ilha Pico, é comum a criação doméstica de suínos, em que as famílias criam em média dois ou três animais, que abatem para consumo próprio nas denominadas “matanças caseiras”, mas que não são suficientes para garantir o abastecimento desta fonte de proteína à população da ilha. O mesmo acontece com as restantes ilhas do arquipélago que possuem um número menor de habitantes, como a Graciosa, Faial, Flores, Corvo, Santa Maria e São Jorge.

Os suínos da exploração referida anteriormente, foram transferidos dos contentores para o transporte rodoviário com recurso a um empilhador (figura 25). Este procedimento foi sempre realizado de forma incorreta, tendo sido utilizado um bastão elétrico para a movimentação dos suínos que, apesar de não ter sido utilizado por mais de um segundo, foi utilizado de forma repetida, desrespeitando assim o ponto 2.3.9.



Figura 25: Movimentação dos suínos dos contentores para o transporte rodoviário (Fonte: Própria, 2024)

Nestes desembarques, eram transportados na maioria das vezes, 5 suínos por contentor. Nesta espécie, em situações causadoras de stress, como o barulho do navio e das máquinas no porto, ou os gritos da tripulação e a agitação do mar, os níveis de stress originam frequentemente a agressão redirigida, originando o lutas entre animais, das quais resultam feridas como as evidenciadas na figura 26.



Figura 26: Suínos com ferimentos (Fonte: Própria, 2024)

No mês de março, foram detetadas não conformidades relativamente às condições de bem-estar fornecidas aos animais, nomeadamente no que concerne à duração do tempo de viagem. Uma viagem foi superior a 24 horas, tendo os animais permanecido ao largo do canal Pico-Terceira durante 31 horas sem acesso a comida e expostos ao sol (contentor sem cobertura), e às condições adversas do mar. Este atraso ocorreu devido às condições meteorológicas desfavoráveis para o período previsto de transporte, pelo que não foi cumprido a alínea c) do ponto 2.3.7.

Após esta ocorrência, a brigada veterinária falou com o comandante do navio, que referiu ter fornecido água aos animais. O mesmo referiu que não foi fornecido alimento, uma

vez que provocaria sede aos animais e conseqüentemente seria necessário fornecer mais água, que neste caso era escassa para a tripulação.

Nesta viagem, foram transportados 40 suínos com 24 semanas, 20 leitões com 7 semanas e 2 bovinos de 1 ano. À chegada, devido à exposição solar prolongada, a grande maioria dos animais apresentava eritema solar, como os suínos da figura 27, não tendo sido feita a verificação das condições de bem-estar indicadas na alínea g) o ponto 2.3.7.



Figura 27: Suínos com eritema solar causada pelo atraso da viagem entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024)

Perante esta situação, 24h após o desembarque, a brigada veterinária deslocou-se à exploração de suínos mais próxima para averiguar o estado de saúde dos animais, e constatou que alguns ainda exibiam eritema solar, como evidenciado na figura 28.



Figura 28: Suíno com eritema solar após 24h (Fonte: Própria, 2024)

A maioria dos leitões transportados tinham idades entre as 5 e as 10 semanas (figura 29). O facto de existir transporte de animais jovens poderá estar relacionado com a baixa disponibilidade de animais existentes na ilha do Pico.



Figura 29: Leitões com 7 semanas transportados entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024)

A movimentação de aves foi esporádica, havendo um desembarque em abril e dois em maio, totalizando 72 pintos, 51 frangos e 43 galinhas. Estes animais foram transportados em caixas de cartão, como apresenta a figura 30, desrespeitando o ponto 2.3.10.



Figura 30: Caixa que transportou pintos entre a Terceira e o Pico (Fonte: Própria, 2024)

Estas caixas não asseguravam o BEA, pois o material não era resistente nem protegia os animais do vento. À chegada ao porto, foram colocadas no chão que se encontrava húmido, e por isso o fundo ficou alagado, ficando os animais em contacto com a água. Para além desta situação não conforme, foi constatado que não existiam guias de transporte, pelo

que a brigada veterinária procedeu à recolha de dados dos detentores, para notificação. Esta movimentação deveu-se à dificuldade de compra na ilha, uma vez que existem poucos aviários.

Entre estas duas ilhas foram transportados 5 caprinos e 3 ovinos. No contentor que transportava os caprinos, verificou-se a presença de um objeto de plástico, como representado na figura 31. Este objeto foi utilizado com o propósito de providenciar alimento durante a viagem, mas verificou-se que constituía um risco para os animais, pois podia provocar lesões e ferimentos aos mesmos, desrespeitando a alínea a) do ponto 2.3.10. Por este motivo, na descarga, foi feita uma notificação oral ao detentor. Estes episódios são frequentes, tendo já sido observados em transportes de suínos e bovinos.



Figura 31: Objeto de plástico no contentor dos caprinos (Fonte: Própria, 2024)

Os equinos foram os animais menos transportados inter-ilhas, sendo o motivo de transporte apontado, a compra dos mesmos para coudelarias da ilha do Pico. Em todos os transportes, foram utilizados contentores individuais específicos, respeitando o mencionado no ponto 2.3.10.

5.2.2. São Miguel – Pico

Entre São Miguel e o Pico houve um total de 9 viagens, com o transporte maioritário de suínos e apenas 10 bovinos, como evidenciado na tabela 13.

Tabela 13: Número de animais transportados entre São Miguel e Pico

São Miguel - Pico	Número de animais
Vitelos	0
Bovinos com mais de 6 meses	10
Suínos adultos	204
Leitões	0
Pequenos Ruminantes	0
Aves	0
Equinos	0

Tal como acontece com os animais transportados entre a Terceira e o Pico, os suínos adultos tiveram como destino o abate. Durante o tempo de estágio foram transportados 204 suínos que após a chegada ao porto de São Roque, foram diretamente para o matadouro da ilha, localizado na freguesia de São João (figura 32).



Figura 32: Suínos na abegoiaria do matadouro do Pico antes do abate (Fonte: Própria, 2024)

No matadouro do Pico, os dias de abate de suínos são à terça-feira e quinta-feira, pelo que os suínos desembarcados nos restantes dias permanecem na abegoiaria do matadouro, onde é fornecido alimento e água até abate.

Relativamente aos bovinos, as 10 fêmeas transportadas eram da raça Holstein-Frísia, e tiveram como destino duas explorações leiteiras situadas na Prainha e em São Roque. Esta raça é a mais transportada devido à forte especialização de São Miguel no setor leiteiro comparativamente ao Pico, onde a produção de carne tem maior expressão.

5.2.3. Faial – Pico

Devido à proximidade entre o Pico e o Faial, resultando numa maior facilidade no transporte marítimo de animais vivos, e consequentemente numa maior frequência do mesmo, o maior número de viagens entre março e junho (16 viagens) foi entre estas. Os animais transportados entre estas duas ilhas vizinhas estão evidenciados na tabela 14.

Tabela 14: Número de animais transportados entre Faial e Pico

Faial- Pico	Número de animais
Vitelos	29
Bovinos com mais de 6 meses	34
Suínos adultos	5
Leitões	0
Pequenos Ruminantes	19
Aves	0
Equinos	4

O transporte de pequenos ruminantes inter-ilhas é esporádico, sendo que durante o estágio o maior número destes animais a entrar na ilha do Pico eram provenientes do Faial. Dos pequenos ruminantes transportados, 14 eram ovinos (figura 33) e 5 eram caprinos, pertencentes ao mesmo detentor. Estes animais foram vendidos a um produtor do Pico por motivo de fecho da exploração no Faial.



Figura 33: Ovino transportado entre o Faial e o Pico (Fonte: Própria, 2024)

Num dos desembarques, verificou-se que foi utilizado um contentor para espécies de menor dimensão para transportar uma vaca Holstein-Frísia, levando a que o transporte não assegurasse condições de bem-estar a este animal, desrespeitando assim a alínea k) do ponto 2.3.7. Como se pode verificar na figura 34, o dorso do animal estava em contacto com a estrutura do contentor, provocando desconforto e possíveis lesões.



Figura 34: Vaca Holstein-Frisia num contentor de pequenas dimensões (Fonte: Própria, 2024)

Outra situação ocorrida numa das descargas de duas fêmeas adultas da raça Limousine, foi a dificuldade de movimentação de um dos animais do contentor para o transporte rodoviário. A postura do organizador foi incorreta uma vez que bateu, pontapeou e gritou com o animal, invadindo a zona de fuga e não utilizando o ponto de equilíbrio para o animal se mover, como é possível observar na figura 35, desrespeitando o mencionado no ponto 2.3.9. Por este motivo, foi feita uma notificação oral ao mesmo, por elementos da brigada veterinária.



Figura 35: Posicionamento incorreto do organizador na movimentação do animal (Fonte: Própria, 2024)

Também decorreu o transporte de vitelos machos da raça Holstein-Frísia e alguns cruzados de carne que na chegada se apresentavam sujos (figura 36), com sintomas de pneumonia (respiração ofegante) e queratoconjuntivite, não respeitando o mencionado no ponto 2.3.8. Para além disso, os 8 vitelos foram transportados no mesmo contentor, não respeitando a área por animal (estabelecida na tabela 4 do ponto 2.3.10), como evidenciado na figura 37. A aquisição destes animais foi realizada com o intuito de recria e engorda para abate na ilha do Pico.



Figura 36: Vitelo desembarcado no Pico com um índice de sujidade elevado (Fonte: Própria, 2024)



Figura 37: Contentor com um volume de vitelos superior que o recomendado (Fonte: Própria, 2024)

Após o sucedido, foi feita uma notificação oral ao novo detentor dos vitelos, que justificou a sua compra com o valor monetário de aquisição, bastante inferior ao praticado na ilha do Pico. Esta situação é exemplificativa da pouca importância que muitos produtores atribuem ao BEA, e às consequências de não o praticar. O estado em que estes animais se

encontravam era bastante débil, pelo que certamente foi necessário recorrer a tratamentos veterinários, implicando assim uma despesa extra que poderia ter sido evitada.

5.2.4. São Jorge – Pico

Entre São Jorge e o Pico foram transportados animais de várias espécies (tabela 15).

Tabela 15: Número de animais transportados entre São Jorge e o Pico

São Jorge - Pico	Número de animais
Vitelos	17
Bovinos com mais de 6 meses	6
Suíños adultos	22
Leitões	23
Pequenos Ruminantes	0
Aves	0
Equinos	0

Os suínos transportados tinham como destino uma suinicultura localizada na Criação Velha que apenas adquire suínos em São Jorge e no Faial para engorda e posterior abate.

São Jorge é uma ilha semelhante ao Pico pois há predominância de bovinos para a produção de carne, pelo que o transporte maioritário é de animais de raças de carne. Dos bovinos transportados, a maioria foram vitelos fêmeas havendo apenas 6 machos cruzados de carne. Dos bovinos adultos, 4 eram fêmeas cruzadas de carne e dois eram machos da raça Charolês e raça Holstein-Frísia.

5.2.5. Graciosa – Pico

Durante o período de estágio houve apenas uma ligação entre a Graciosa e o Pico, a 11 de abril, com animais vivos a bordo. Nessa viagem, foram transportados 7 bovinos (tabela 16) fêmeas cruzadas de carne, com idades entre os 3 e os 10 anos para uma exploração no Pico.

Tabela 16: Número de animais transportados entre a Graciosa e o Pico

Graciosa - Pico	Número de animais
Vitelos	0
Bovinos com mais de 6 meses	7
Suínos adultos	0
Leitões	0
Pequenos Ruminantes	0
Aves	0
Equinos	0

O transporte de animais entre estas ilhas é esporádico e o volume de animais transportados é pequeno. Uma das possíveis causas será o facto de existir maior disponibilidade de animais noutras ilhas, nomeadamente a Terceira que se encontra a uma distância semelhante à da Graciosa.

5.3. Comentário geral e possíveis melhorias

Em todas as viagens, os transportadores aplicaram a metodologia LIFO, respeitando a alínea i) do ponto 2.3.7.

De um modo geral, nas vistorias ao porto, os organizadores/detentores dos animais eram questionados relativamente ao motivo de compra e venda de animais para outra ilha e as razões para os submeterem ao transporte marítimo. Nos embarques, as respostas foram bastante idênticas, sendo os motivos apontados para venda a escassez de alimentação na ilha de origem, não sendo por isso viável realizar a engorda e acabamento dos mesmos. Nos desembarques, os fatores apontados para a compra foram a procura de outras raças não existentes na ilha, a genética superior dos animais, a redução da consanguinidade, o temperamento mais calmo, o preço mais baixo, o reconhecimento do trabalho de certas explorações, a cessação de empresas agrícolas, e a escassez de animais e de alimento.

Foi também perguntado o motivo de transporte de suínos vivos das ilhas Terceira e São Miguel ao invés de carcaças, visto que o abate decorre no próprio dia ou em dias seguintes. Os motivos apontados foram as exigências dos clientes, os hábitos de consumo e a logística de transporte. Apesar de ser mais económico o transporte de carcaças, os clientes têm preferência na compra de animais vivos, justificando que desta forma têm a carne disponível no dia do abate, o que poderia não acontecer devido a atrasos e alterações de viagens provocadas pelas condições climáticas características dos Açores. O motivo que

poderá levar o cliente a não querer adquirir a carcaça com alguns dias poderá ter a ver com a vida útil da mesma. Uma possível solução seria a desmancha da carcaça dos suínos nas ilhas de origem e o embalamento de modo a preservar as características do produto e o posterior envio e uso na ilha do Pico. Seria preferível fazer um planeamento das necessidades do produto ao longo do ano e identificar possíveis formas de armazenamento no Pico, de modo a combater as situações de atrasos e cancelamentos de viagens.

Os embarques e desembarques assistidos e todos os procedimentos referidos ao longo do trabalho foram referentes à ilha do Pico, contudo, a realidade do transporte marítimo de animais vivos não difere muito entre as ilhas da RAA. Segundo o Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A, de 30 de maio de 2022, o transporte marítimo de animais vivos é bastante importante para o setor agrícola e para a economia da RAA, pois existe um aumento dos preços dos fatores de produção que não é acompanhado pela qualidade dos produtos são entregues à indústria pelos empresários agrícolas, havendo a necessidade de estabelecer negócios entre as diversas ilhas do arquipélago, levando à necessidade de se efetuar transporte marítimo de animais vivos, de modo a assegurar as ligações entre elas. Porém, não cumpre com a totalidade das medidas legisladas para assegurar o BEA.

Para uma melhoria dos transportes marítimos de animais vivos e para que sejam garantidas as condições de bem-estar, e garantir a qualidade da carne, é necessário que todos os intervenientes estejam consciencializados do conceito de BEA e das necessidades das diferentes espécies transportadas. Assim, entre os diversos aspetos a serem aprimorados, destacam-se:

- As condições de espera na carga e descarga. Apesar de todos os intervenientes no processo fazerem com que o tempo de espera seja o menor possível, cumprindo a alínea f) do ponto 2.3.7, nesse período os animais estão sujeitos à chuva, ao sol e ao vento. A solução viável para este caso seria a colocação de uma rede de sombra nos contentores ou a construção de telheiros nos portos marítimos para abrigar os animais no tempo de espera;
- A limpeza das camas após a descarga, para colocação de novas camas adequadas à espécie para posteriores viagens, cumprindo a alínea m) do ponto 2.3.7 e evitando doenças, por exemplo nos cascos;
- A colocação de locais de depósito das camas utilizadas, de forma a facilitar a remoção das mesmas;

- Melhoria da eficiência na emissão das guias de transporte, uma vez que quando estas são emitidas pelo detentor dos animais não são emitidos E-FORMS para as ilhas de destino, não existindo assim conhecimento da movimentação dos animais por parte da brigada veterinária. Consequentemente, não é realizada a vistoria no porto de embarque, procedimento fundamental para a garantia do BEA;
- Consciencialização para o manuseio racional dos animais para a carga e descarga, evitando gritar, bater, pontapear e utilizar objetos para fazer o animal andar, como indica a alínea e) do ponto 2.3.7;
- Evitar situações que causem stress ao animal como bater ou arrastar os contentores para os mover de local, os gritos da tripulação e as tentativas de toque nos animais;
- Construção de uma manga nos portos para facilitar a transferência dos animais do contentor para o transporte rodoviário e vice-versa, evitando assim possíveis fugas e ferimentos dos animais, como demonstrado na (figura 38) em que um leitão ficou com a pata posterior presa;



Figura 38: Movimentação de leitões do contentor para o transporte rodoviário (Fonte: Própria, 2024)

- Maior controlo dos animais transportados, para que não sejam movimentados em contentores que não os apropriados a cada espécie;
- Reparação periódica das estruturas como os contentores, de modo a evitar situações como as evidenciadas nas figuras 39, 40 e 41, e assim garantir o indicado nas alíneas a) e b) no ponto 2.3.7;



Figura 39: Tranca da porta do contentor do porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024)



Figura 40: Buracos nos contentores do porto de São Roque (Fonte: Própria, 2024)



Figura 41: Paredes dos contentores do porto de São Roque atualmente (Fonte: Própria, 2024)

- Adaptação dos contentores do porto da Madalena com um sistema de abeberamento que se adequa às espécies transportadas;

- Consciencializar os organizadores a disponibilizar comida e água no contentor, de modo a cumprir a alínea 1) do ponto 2.3.7, especialmente no transporte de animais mais jovens, como demonstrado na figura 42. Este procedimento já é praticado por alguns organizadores, porém são em número bastante reduzido;

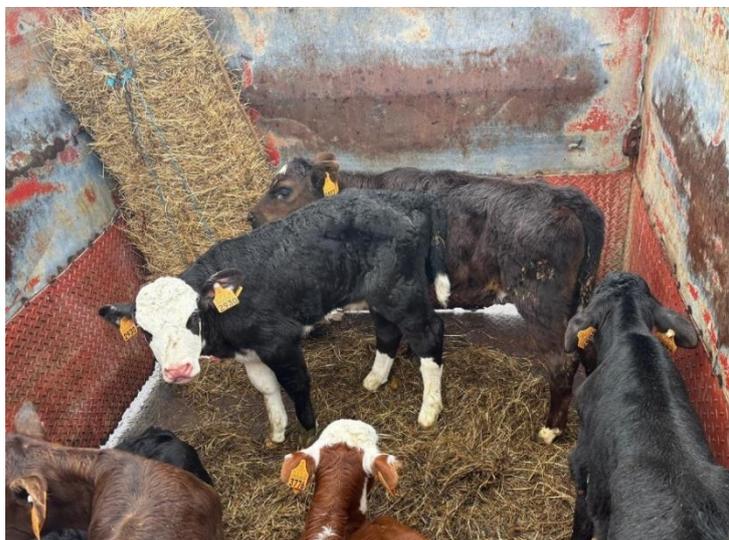


Figura 42: Contentor de vitelos com disponibilidade de alimento para a viagem (Fonte: Própria, 2024)

- Para além da vistoria ao transporte marítimo, realizar também vistoria ao transporte rodoviário, evitando situações como a da figura 43, em que foi transportado um vitelo na caixa de uma carrinha. Esta situação é recorrente no porto de São Roque, bem como o transporte em trelas que não contém cama ou a cama que tem é já utilizada por outras espécies que não a transportada no momento.

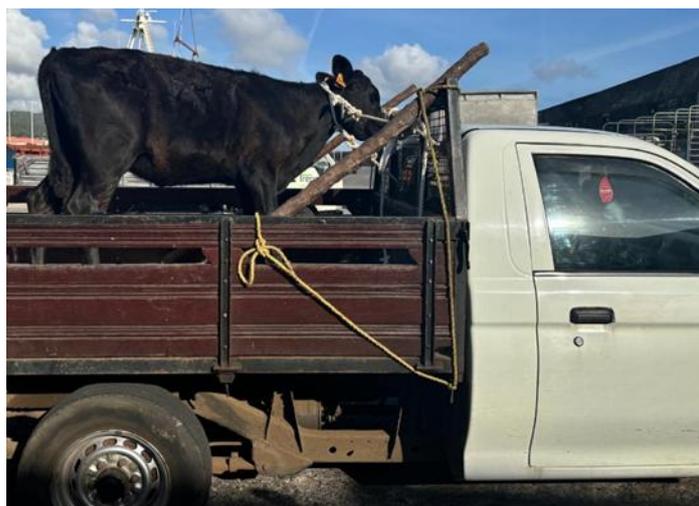


Figura 43: Vitelo transportado na caixa de uma carrinha (Fonte: Própria, 2024)

Ainda assim, o principal aspeto a ser melhorado é a vistoria, que deverá ser realizado por pessoal formado ou pela brigada veterinária, na totalidade dos embarques e

desembarques em qualquer uma das ilhas da RAA, para que o transporte decorra de acordo com as regras dispostas na legislação e assegurando o BEA ao longo das viagens.

Nos Açores, existem muitas práticas realizadas que não vão de encontro ao BEA, que já se encontram enraizadas no *modus operandi* dos detentores, pelo que tem é necessária ação por parte dos profissionais para a mudança. Caso algum interveniente ao transporte contribua para que as medidas de BEA não sejam asseguradas, este deverá ser alvo de coima no momento.

Apesar da tendência da diminuição do transporte de animais vivos e o aumento do transporte em carcaça, de modo a evitar situações que causem stress e prejudiquem a produtividade dos animais e a qualidade da carne, o esperado seria a proibição dos transportes marítimos de animais vivos. Esta prática já foi adotada pelo Reino Unido, primeiro país europeu a proibir o marítimo de animais vivos e a investir na pecuária e no BEA, em maio de 2024 (AgroPortal, 2024)

Sendo os Açores uma região onde a criação esta ligada ao ar-livre, associada ao bem-estar, com campanhas publicitárias que transmitem esse bem-estar ao consumidor, como as “Vacas felizes”, não faz sentido continuar com práticas contraditórias, como as descritas neste relatório. Para tal, é necessário investir nos matadouros, salas de desmancha e caso necessário unidades de processamento, de forma a cobrir as necessidades em carne das diversas ilhas. Também é necessário investir em equipamentos, como sistemas de frio, que assegurem a qualidade da carne no transporte marítimo para outras ilhas e até mesmo para fora da região.

No ano de 2023, foram exportados inter-ilhas, para a Madeira e para Portugal Continental um total de 134 contentores de carcaças de bovinos abatidos no matadouro do Pico, com uma média de 45 carcaças por contentor. Estes valores indicam que o matadouro do Pico tem condições para abater um número considerável de animais, para posterior transporte de carcaças. Uma solução que leve ao aumento destes valores e consequentemente à diminuição do transporte de animais vivos, poderia passar pelo aumento da capacidade de abate do matadouro, melhoria da sala de desmancha e investimento em câmaras de frio, o que poderá ter um impacto significativo na economia do Pico, bem como na RAA, uma vez se agregaria valor ao produto.

Outra solução para o desenvolvimento económico das várias ilhas poderá ser a tentativa de concentrar diferentes fases do processo em diferentes ilhas. Por exemplo, abater os animais na ilha do Pico (dado o elevado número de animais que aí são criados), e fazer a desmancha das carcaças no Faial.

6. Conclusão

A realização deste relatório realça a importância do BEA no transporte marítimo de animais vivos, com a descrição de todo o processo que deve ser adotado e algumas práticas a melhorar. Apesar de toda a informação disponível e da presença de profissionais a supervisionar os transportes, ainda há o incumprimento significativo de algumas normas. Os transportes marítimos assistidos e os dados apresentados são referentes à ilha do Pico da RAA, contudo é esta a realidade inter-ilhas.

A possibilidade de término do transporte marítimo de animais vivos na RAA ainda não foi equacionada pelas autoridades competentes, pelo que se torna evidente que existe um longo caminho a percorrer para superar os problemas de BEA. De momento, não existe uma solução única para alterar as práticas realizadas, uma vez que as situações problemáticas envolvem todos os intervenientes no processo, questões políticas, culturais, de logística, transacionais, hábitos de consumo, entre outras. Contudo, um primeiro passo seria a formação de todos os intervenientes, em especial nos que estão afetos de cargos de fiscalização, e demonstrar a importância da aplicação de boas práticas de BEA naquela que é a qualidade do produto final. Desta forma, será possível evidenciar os benefícios económicos nomeadamente junto dos produtores e do poder político.

A certificação Welfair® visa assegurar que a cadeia produtiva tem os mais altos padrões de BEA, evidenciando as boas práticas de produção e promovendo um maior reconhecimento, competitividade e sentido de dever ético cumprido (CERTIS, 2019-2024). Contudo, não existe um protocolo associado ao transporte de animais vivos. Torna-se assim pertinente que seja adotado um protocolo direcionado aos transportes de modo a garantir que todos os intervenientes cumprem as medidas de BEA.

Este relatório permitiu consolidar os conhecimentos adquiridos em diversas unidades curriculares, e o porquê de estarem incluídas no plano de estudos do mestrado em Engenharia Zootécnica. Destaco assim as unidades curriculares de Projetos de Instalações Pecuárias, Estudos Avançados em Nutrição Animal, Estudos Avançados em Fisiologia Animal, Estudos Avançados em Genética Animal e Tecnologia de Produtos de Origem Animal, que foram fundamentais no desenvolvimento do estágio. Destaco ainda a unidade curricular Comportamento e Bem-Estar Animal, lecionada no 2º ano da Licenciatura em Ciência e Tecnologia Animal que foi fundamental para a aquisição de conhecimentos e da importância do BEA no ramo da zootecnia.

7. Referências Bibliográficas

- AgroPortal. (2024, maio). Reino Unido proíbe exportação de animais de criação vivos. Disponível em: <https://www.agroportal.pt/reino-unido-proibe-exportacao-de-animais-de-criacao-vivos/>
- Barbosa Silveira, I., Fischer, V., e Wiegand, M. (2008). Temperamento em bovinos de corte: métodos de medida em diferentes sistemas produtivos.
- Braga, J., Macitelli, F., Lima, V., Diesel, T. (2018). O Modelo dos “Cinco Domínios” do bem-estar animal aplicado em sistemas intensivos de produção de bovinos, suínos e aves. *Revista Brasileira de Zootecias* 19(2), 204-226.
- Brasil, L., Wechesler, F., Baccari Júnior, F., Gonçalves, H., Bonassi, I. (2000). Efeitos do estresse térmico sobre a produção, composição química do leite e respostas termorreguladoras de cabras da raça Alpina. *Revista Brasileira de Zootecnia* 29, 1632-1641.
- Broom, D. (1986). *Indicators of Poor Welfare*. Departamento de Zoologia Pura e Aplicada. Universidade de Leitura.
- Broom, D. M., & Molento, C. F. M. (2004). Bem-estar animal: conceito e questões relacionadas – revisão. *Archives of Veterinary Science*, 9(2), 1–11.
- Cannon, W. B. (1929). Organization for physiological homeostasis. *Physiological Reviews*, 9(3), 399-403.
- Caroprese, M., Napolitano, F., Albenzio, M., Annicchiarico, G., Musto, M. e Sevi, A. (2006). Influence of gentling on lamb immune response and human–lamb interactions. *Applied Animal Behaviour Science*, 99, 118-131.
- CERTIS Controlo e Certificação. (2019-2024). Bem-estar Animal Welfair. Disponível em: <https://certis.pt/bem-estar-animal-welfair/>
- Comissão europeia. (2017, junho 6). Lançamento da Plataforma da EU para o bem-estar dos animais: perguntas e respostas sobre a política de bem-estar dos animais.
- Comissão europeia. (2018). Bem-Estar dos animais na UE: reduzir o desfasamento entre objetivos ambiciosos e aplicação prática.
- Comissão europeia. (2023, dezembro 7). Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Proteção dos animais durante o transporte e operações afins, que altera o Regulamento (CE) n.º 1255/97 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho.
- Cruz, V., Rico, J., Coelho, D. (2021). Manual Técnico do Projeto AWARTECH.

- Decreto-lei n.º 158/2008 de 8 de agosto, Diário da República nº153, I Série, Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.
- Decreto-lei n.º 265/2007 de 24 de julho, Diário da República nº141, I Série, Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.
- Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A de 30 de maio, Diário da República nº104, I Série, Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.
- Decreto Legislativo Regional n.º 16/2007/A de 9 de julho, Diário da República nº130, I Série, Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.
- Decreto Regulamentar Regional n.º 16/2022/A de 7 de setembro de 2022, Diário da República nº 173, I Série, Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Pescas.
- DGAV. (2016, abril). Identificação e Registo de Equídeos. Disponível em: https://www.dgav.pt/wp-content/uploads/2021/03/Identificacao-e-Registo-de-Equideos_RP.pdf
- DGAV. (2024). Certificado de Aptidão Profissional para Condutores e/ou Tratadores Disponível em: <https://www.dgav.pt/animais/conteudo/animais-de-producao/bovinos/bem-estar-animal/transporte-de-animais-instalacoes-de-limpeza-e-desinfeccao/certificado-de-aptidao-profissional-para-condutores-e-ou-tratadores/>
- Earley, B., Murray, M., Prendiville, D. (2010). Effect of road transport for up to 24 hours followed by twenty-four hour recovery on live weight and physiological responses of bulls. *BMC Veterinary Research*. 38(6), 1-13.
- Encarnação, R. (1986). Estresse e produção animal. Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária - EMBRAPA vinculada ao Ministério da Agricultura. Centro Nacional de Pesquisa de Gado de Corte – CNPGC.
- Ferguson, D. M. & Warner, R. D. (2008). Have we underestimated the impact of pre-slaughter stress on meat quality in ruminants? *Meat Science*, 80, 12-19.
- Grandin, T. (2022). Compreendendo a zona de voo e o ponto de equilíbrio para manejo de baixo estresse de bovinos, ovinos e suínos. Departamento de Ciência Animal da Colorado State University.
- Gregory, N. G., & Grandin, T. (1998). *Animal welfare and meat science*.
- Guàrdia, M.D., Estany, J., Balasch, S., Oliver, M.A., Gispert, M., Diestre, A. (2005). Risk assessment of DFD meat due to pre-slaughter conditions in pigs. *Meat Science*. 70, 709-716.

- Guia de Boas Práticas do Transporte Marítimo de Animais de Produção. (2022, novembro 30). Secretaria Regional da Agricultura e do Desenvolvimento Rural.
- Guillot, J. (2024). Bem-estar e proteção dos animais: a legislação da UE. Parlamento europeu.
- IAMA. (2023). Resumo de Abate de animais na Região Autónoma dos Açores: 1/01/2023 a 31/12/2023.
- INE. (2018). Estatísticas Agrícolas 2018. Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=320461359&PUBLICACOESmodo=2.
- INE. (2024). Estatísticas Agrícolas 2024. Disponível em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=439500127&PUBLICACOESmodo=2.
- Ludtke, C., Ciocca, J., Dandin, T., Barbalho, P., Vilela, J., Costa, O. (2010). Programa STEPS: abate humanitário de suínos. Sociedade Mundial de Proteção Animal – WSPA Brasil. Rio de Janeiro.
- Ludtke, C., Barbalho, P., Ciocca, J., Dandin, T., Ferrarini, C. (2013, março). Entendendo o manejo dos bovinos para promover melhorias no bem-estar dos animais no frigorífico. *Revista Nacional da Carne*, Volume (433), 62. Disponível em: <https://issuu.com/btsinforma/docs/rnc433digital/62>.
- Madzingira, O. (2018). Animal Welfare Considerations in Food-Producing Animals. *Animal Welfare*, 99.
- Manual de Bem-estar Animal. (2018, junho). DGAV.
- MarineTraffic. (2024). MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS MarineTraffic. Disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-28.4/centery:38.7/zoom:8>.
- Massot, A. (2015, setembro). A agricultura do arquipélago dos Açores. Direção-Geral das Políticas Internas. doi: 10.2861/49269
- Mellor, D. J. (2016). Updating Animal Welfare Thinking: Moving beyond the "Five Freedoms" towards "A Life Worth Living". *Animals*.
- Ministério da Agricultura e Pecuária. (2016). Recomendações da Organização Mundial de Saúde Animal (OMSA). Governo Federal - Brasil.
- Moberg, G.P. (2020). Biological Response to Stress: Implications for Animal Welfare.
- Neves, P (2021, maio 13). PAN/Açores quer pôr fim ao transporte marítimo de animais para o exterior da Região. PAN - Pessoas, Animais e Natureza. Disponível em:

- <https://pan.com.pt/pan-acoeres-quer-por-fim-ao-transporte-maritimo-de-animais-para-o-exterior-da-regiao/>.
- Orsini, H. & Bondan, E. (2006). Physiopathology of stress in captive wild animals and its implications on animal behaviour and well-being – a review. *Revista do Instituto Ciência e Saúde*. 24(1), 7-13.
- Portaria n.º 727/89 de 25 de agosto, Diário da República nº195/1989, Série I de 1989-08-25, páginas 3572-3573. Ministério da Agricultura, Pescas e Alimentação.
- Portaria n.º 274/94 de 7 de maio, Diário da República nº106/1994, Série I-B de 1994-05-07, páginas 2380-2381. Ministério da Agricultura.
- Regulamento (CE) nº 1 /2005 do Conselho de 22 de dezembro de 2004. *Jornal Oficial da União Europeia*. Conselho da União Europeia. Bruxelas.
- Rita, J. (2021). A agricultura é fundamental na economia dos Açores. Sábado. Disponível em: <https://www.sabado.pt/c-studio/especiais-c-studio/acoeres/acoeres-2021/detalhe/a-agricultura-e-fundamental-na-economia-dos-acoeres>.
- Stafleu, F. R., Grommers, F. J., Vorstenbosch, J. (1996). Animal welfare: Evolution and erosion of a moral concept. *Animal Welfare*, 5(3), 225-234. <https://doi.org/10.1017/S0962728600018819>.
- Serviço Regional de Estatística dos Açores (2016). Pecuária. Saída para o exterior de gado bovino em carcaça, por ilha e por ano.
- Serviço Regional de Estatística dos Açores (2016). Pecuária. Saída de gado bovino vivo para o exterior dos Açores, por ano.
- Transporte Marítimo de Animais Vivos: Normas, Procedimentos e Intervenientes. (2021, fevereiro). Secretaria Regional da Agricultura e do Desenvolvimento Rural.
- Vassal, R. (2023, junho 19). Bem-estar animal: novo regulamento europeu chegará no final de 2023. *Veterinária Atual*. Disponível em: <https://www.veterinaria-atual.pt/na-pratica/bem-estar-animal-novo-regulamento/>.
- Viegas, I., Vieira, A., Stilwell, G., Aguiar Fontes, M., Lima Santos, J. (2011). Is there a link between beef quality and animal welfare in traditional beef systems? *New Medit*.
- Welfare Quality® (2009). Protocolo de avaliação Welfare Quality® para gado bovino. Consórcio Welfare Quality®, Lelystad, Países Baixos.

Anexos

Anexo I – Guia de Circulação para Exploração/Centro de Agrupamento/Entreposto/Outro

	Sistema Nacional de Informação e Registo Animal GUIA DE CIRCULAÇÃO PARA EXPLORAÇÃO/CENTRO DE AGRUPAMENTO/ENTREPOSTO/OUTRO BOVINOS	 <small>REPUBLICA PORTUGUESA</small>							
Nº Doc: 5577060.1.SNIBOVMOV		DUPLICADO - Detentor de Origem							
									
ORIGEM									
NIF:	NOME:								
MARCA:	REF. GEOGRÁFICA:	Lat: Long:							
DSAVR: DSAVR - AÇORES	DAV/NAV: SEM DAV	DT SAÍDA: 2024-06-12 HORA: 10:30							
CONC: HORTA	FREG: Praia do Almoxarife	LUGAR:							
DATA CLASSIFICAÇÃO SANITÁRIA:	CLASSIFICAÇÃO SANITÁRIA: (Pisa) OFICIALMENTE INDEMN E B4 L4 T3								
DENOMINAÇÃO DO TRANSPORTADOR									
NIF:	NOME:								
FICA AUTORIZADO A DESLOCAR: 1	ANIMAIS	N.º DE AUTORIZAÇÃO:							
PELO SEGUINTE ITINERÁRIO:									
MEIO(S) DE TRANSPORTE: Rodoviário	MATRÍCULA(S):	DURAÇÃO PREVISTA DA VIAGEM: 000 :15							
DENOMINAÇÃO DO TRANSPORTADOR									
NIF:	NOME: EMPRESA BARCOS DO PICO								
FICA AUTORIZADO A DESLOCAR: 1	ANIMAIS	N.º DE AUTORIZAÇÃO:							
PELO SEGUINTE ITINERÁRIO:									
MEIO(S) DE TRANSPORTE: Marítimo	MATRÍCULA(S): TL-240	DURAÇÃO PREVISTA DA VIAGEM: 000 :30							
DENOMINAÇÃO DO TRANSPORTADOR									
NIF:	NOME:								
FICA AUTORIZADO A DESLOCAR: 1	ANIMAIS	N.º DE AUTORIZAÇÃO:							
PELO SEGUINTE ITINERÁRIO:									
MEIO(S) DE TRANSPORTE: Rodoviário	MATRÍCULA(S):	DURAÇÃO PREVISTA DA VIAGEM: 000 :15							
DESTINO									
NIF:	NOME:								
MARCA:	REF. GEOGRÁFICA:	Lat: Long:							
DSAVR: DSAVR - AÇORES	DAV/NAV: SEM DAV	DT ENTRADA: HORA:							
CONC: MADALENA	FREG: Madalena	LUGAR:							
DATA CLASSIFICAÇÃO SANITÁRIA:	CLASSIFICAÇÃO SANITÁRIA: (Pisa) OFICIALMENTE INDEMN E								
IDENTIFICAÇÃO DOS ANIMAIS MOVIMENTADOS									
Marca Auricular	Id. Eletrónica	MAC1	MAC2	MAE	BR	Sexo	Dta Nasc	Raça	Ocorrência
1. PT...		S	S	N	N	M	2022/12/18	LIMOUSINE	
Sim DECLARAÇÃO IRCA: Todos os animais constantes nesta guia satisfazem as condições de Informação Relativa à Cadeia Alimentar - IRCA, referidas no documento anexo a esta guia de movimentação, nos termos do Reg. nº 853/2004.									
ORIGINAL. Acompanha os animais até ao destino. O destinatário deve comunicar a informação da guia à base de dados indireta ou diretamente no prazo de 4 ou 7 dias, respectivamente, após a chegada dos animais. Arquivado no destino durante 3 anos. DUPLICADO. Arquivado na exploração de origem durante 3 anos. IMPORTANTE: O movimento só é válido, após confirmação pelo detentor de destino.									
  									



Nº Doc: 5577060.1.SNIBOVMOV

DUPLICADO - Detentor de Origem

NÚMERO DE ANIMAIS MOVIMENTADOS

ANIMAIS	Fêmeas	Machos	Total de animais	< 12 meses	>= 12 meses
Bovinos	0	1	1	0	1

ASSINATURAS

ASSINATURA DO DETENTOR DE ORIGEM

ASSINATURA DO CONDUTOR

(autenticado por carimbo, se aplicável)

RESERVADO AS ENTIDADES

Unidade Orgânica: BEN_00 Beneficiários IFAP

Utilizador:

foirmo que a presente guia foi elaborada de acordo com as Normas de Procedimento em vigor.

Data: 2024-06-11

Assinatura e carimbo

Sím **DECLARAÇÃO IRCA:** Todos os animais constantes nesta guia satisfazem as condições de Informação Relativa à Cadeia Alimentar - IRCA, referidas no documento anexo a esta guia de movimentação, nos termos do Reg. nº 853/2004.

ORIGINAL: Acompanha os animais até ao destino. O destinatário deve comunicar a informação da guia à base de dados indireta ou diretamente no prazo de 4 ou 7 dias, respectivamente, após a chegada dos animais. Arquivado no destino durante 3 anos.

DUPLICADO: Arquivado na exploração de origem durante 3 anos.

IMPORTANTE: O movimento só é válido, após confirmação pelo detentor de destino.

Anexo II – Relatório SITA

← <https://sita.dgav.pt/registar/controlo-meio-transporte>

dgav SITA

INÍCIO **REGISTAR** ▾ CONSULTAR ▾ MANUAL DE UTILIZADOR SAIR

Início / Controlo a meio de transporte

Controlo de meio de transporte

Estado **Inicial**

Tipo de relatório *

FORMULÁRIO

Procurar no formulário

AUTO PREENCHER Preencher com "Sim" todos os portos de controlo.

1 - DADOS GERAIS	
2 - IDENTIFICAÇÃO/DOCUMENTAÇÃO	
3 - CONDIÇÕES DOS ANIMAIS	
4 - CONDIÇÕES DOS CONTENTORES	
5 - CONDIÇÕES DO TRANSPORTE	
6 - MANUSEAMENTO, CARGA E DESCARGA DOS ANIMAIS	
7 - INDICADORES DE BEM ESTAR NO TRANSPORTE	
8 - MEDIDAS ADOTADAS	

1 - DADOS GERAIS

1.1. Data do controlo * **! Este campo é obrigatório**

1.2. Motivo do controlo * **! Este campo é obrigatório**

1.3. Porto de controlo * **! Este campo é obrigatório**

1.4. DSAVR * **! Este campo é obrigatório**

1.5. Técnicos que procederam ao controlo * **! Este campo é obrigatório**

1.6. IDENTIFICAÇÃO DE TRANSPORTADORES *

Número	Outro número	Denominação	NIF/VAT	Morada	Email	Telefone
Nenhum item presente						

ADICIONAR LINHA

! Este campo é obrigatório

2 - IDENTIFICAÇÃO/DOCUMENTAÇÃO



2.1. IMO do Navio

2.2. Nome do Navio *

! Este campo é obrigatório

2.3. Nome dos organizadores

2.4. Nome dos tratadores *

! Este campo é obrigatório

2.5. DADOS DA VIAGEM *

Autorização de transportador	Contentores	Porto de embarque	Data de partida	Navio de embarque	Porto de transbordo	Data de chegada transbordo	Data de partida transbordo	Navio de transbordo	Porto de destino	Data de chegada destino
------------------------------	-------------	-------------------	-----------------	-------------------	---------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------	------------------	-------------------------

Nenhum item presente

[ADICIONAR LINHA](#)

! Este campo é obrigatório

2.6. Número adequado de tratadores *

! Este campo é obrigatório

2.7. Tratadores com formação ou experiência profissional adequada *

! Este campo é obrigatório

2.8. Tratadores têm capacidade de prestar cuidados de emergência ou caso necessário de abater os animais *

! Este campo é obrigatório

2.9. Autorização do transportador marítimo *

! Este campo é obrigatório

2.10. Contentores aprovados *

! Este campo é obrigatório

2.11. Conformidade dos documentos de acompanhamento dos

! Este campo é obrigatório

3.7. Lote de animais homogêneo no contentor *

! Este campo é obrigatório

2.12. Registo de viagem *

! Este campo é obrigatório

3.8. Animais estão corretamente amarrados *

Este campo é obrigatório

3.1. ESPÉCIES TRANSPORTADAS *

Espécie	Número de animais
---------	-------------------

[ADICIONAR LINHA](#)

3.2. Animais aptos para o transporte? *

! Este campo é obrigatório

3.3. Animais feridos ou doentes foram separados, receberam tratamento de primeiros socorros, ou caso necessário foram abatidos *

! Este campo é obrigatório

3.4. Fêmeas em período de amamentação ordenhadas a intervalos inferiores a 12 horas (se aplicável) *

! Este campo é obrigatório

3.5. Utilização de sedativos *

! Este campo é obrigatório

3.6. Separação de animais de acordo com a legislação em vigor *

! Este campo é obrigatório

4 - CONDIÇÕES DOS CONTENTORES

4.1. Caixa de carga construída ou mantida de forma a não causar lesões aos animais durante o transporte *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.2. Estarem limpos e desinfetados *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.3. Evitar a fuga ou queda dos animais *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.4. Ventilação adequada *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.5. Caixa de ar adequada por cima da cabeça dos animais *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.6. Piso é anti-derrapante *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.7. Superfície de chão que minimize os derrames de fezes e urina *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.8. Divisórias suficientemente resistentes e de fácil manuseamento *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.9. Transporte de equídeos em baias individuais *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.10. Cama ou outro material equivalente *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.11. A cama encontra-se em boas condições *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.12. Espaço adequado por animal *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.13. São cumpridas as tabelas de espaço *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.14. Espaço para os animais se deitarem e levantarem sem dificuldade *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.15. Bebedouros adequados e adaptados à espécie e tipo de animal *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.16. Sempre que necessário comedouros adequados à espécie e tipo de animal *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	
4.17. Equipamento para amarrar os equídeos com mais de 8 meses *	<input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO <input type="checkbox"/> NA 	! Este campo é obrigatório
	<input type="text" value="Observações"/>	

5 - CONDIÇÕES DO TRANSPORTE

5.1. O local de estiva dos contentores no navio é adequado

5.2. Local onde os animais não estejam expostos diretamente ao mar e intempéries *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.3. Fácil acesso para inspeção, tratamento, alimentação e abeberamento dos animais *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.4. Possibilidade de retirar animais doentes/feridos ou mortos *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.5. Contentores fixados por forma a evitar a sua deslocação *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.6. Fonte de iluminação para inspeção e tratamento dos animais *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.7. Existência de uma pistola de ocisão dos animais no navio *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.8. Existência de uma reserva de água potável em quantidade suficiente para o número, tipo e duração da viagem *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.9. Existência de uma quantidade de alimento adequado *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.10. Alimentação e abeberamento dos animais com água e alimentos a intervalos adequados *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.11. Contentor para acondicionamento de cama e alimento *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.12. Transporte efetuado com boas condições climatéricas *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

5.13. Transporte de equídeos em grupo (animais desferrados e separados) *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

6 - MANUSEAMENTO, CARGA E DESCARGA DOS ANIMAIS

No porto de partida ou porto intermédio (quando os animais são carregados)

6.1. Animais encaminhados rapidamente da exploração de origem para o porto de partida *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

6.2. Os animais não permanecem muito tempo no cais, antes de serem carregados *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

6.3. Correto manuseamento dos animais *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

6.4. Carga adequada (verificar equipamento utilizado e condições para a carga) *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

No porto de chegada ou porto intermédio (quando os animais são descarregados)

6.5. Os contentores com animais foram os primeiros a ser descarregados *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

6.6. Animais permanecem muito tempo no cais após terem sido descarregados *

SIM NÃO NA 

! Este campo é obrigatório

Observações

7 - INDICADORES DE BEM ESTAR NO TRANSPORTE

7.1. Número de animais mortos no transporte *

! Este campo é obrigatório

7.2. Número de animais com traumatismos *

! Este campo é obrigatório

7.3. Número de animais doentes *

! Este campo é obrigatório

7.4. Se possível indicar o tipo de traumatismo e outro tipo de patologias

8 - MEDIDAS ADOTADAS

8.1. Quais as medidas adotadas

8.2. Observações

Anexo III – Anexo XII – Controlo de bem-estar animal no transporte marítimo – Açores, Madeira e Portugal Continental”

 <p>GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação</p>  <p>DRAA (DSV/DBEAMG)</p>	<p>PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025</p>	<p>Página 1 de 10</p> <p>Doc. D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024</p>
--	--	--

ANEXO XII

Controlo de bem-estar animal no transporte marítimo – Região Autónoma da Madeira e Portugal Continental

Partida e Chegada à Região Autónoma dos Açores

[Bem-estar de Animais de Produção - 12. Anexo XII- Controlo de bem-estar animal no transporte marítimo – Açores, Madeira e Portugal Continental.pdf](#)

*Este anexo é de preenchimento físico facultativo uma vez que foram dadas indicações no sentido de apenas ser obrigatório o preenchimento na base de dados oficial SITA.

No entanto, os técnicos executores deverão fazer-se acompanhar da ~~chancela~~ em formato físico, de forma a que se possam guiar pela mesma, no decorrer do controlo oficial, possibilitando assim a correta introdução dos dados no SITA.

Elaborado por: DBEAMG	Verificado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	---------------------	---

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 2 de 10
		Doc.  D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

Relatório de Controlo Oficial

Transporte Marítimo

(Decreto-Lei n.º 265/2007 e Decreto Legislativo Regional n.º 13/2022/A)

1 – Dados gerais

Porto de controlo:

DRAg/SDA:

Data de controlo:

Identificação dos técnicos que efetuaram o controlo:

2 – Identificação/documentação

2.1 – Identificação

Nome do transportador:

Nome do navio:

Nome do organizador:

2.2 – Dados da viagem

Porto de embarque:

Porto de destino:

Data da partida:

Data prevista da chegada:

Elaborado por: DBEAMG	Verificado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	---------------------	---

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 3 de 10
		Doc. D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

2.2.1- Identificação dos contentores (matrícula):

2.3 – Recursos humanos

Nome dos tratadores:

Elaborado por: DBEAMG	Validado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	-------------------	---

Tratadores com formação ou experiência profissional adequada: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Tratadores têm capacidade de prestar cuidados de emergência: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Existe pessoal a bordo com capacidade para efetuar abate de emergência: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

2.4 – Documentação

Transportador autorizado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Contentores aprovados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Documentos de acompanhamento dos animais em conformidade: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

3 – Condições dos animais

Espécie transportada:

Número de animais:

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretária Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 5 de 10
		Doc.  D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

Animais aptos para transporte: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
As amarras existentes nos animais respeitam a legislação: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
A densidade e separação dos animais nos contentores está de acordo com o exigido pela lei: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Utilização de sedativos? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Existem divisórias adequadas caso sejam necessárias: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Lote de animais homogéneo no contentor: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Elaborado por: DBEAMG	Verificado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	---------------------	---

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 6 de 10 Doc. D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024
		

4 – Condições dos contentores

Caixa de carga mantida de forma a não causar lesões aos animais e a garantir a sua segurança durante o transporte: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
No início do transporte os contentores estavam limpos e desinfetados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Evitar a fuga ou queda dos animais: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Piso é anti-derrapante <u>antiderrapante</u> : <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Superfície de chão que minimize os derrames de fezes e urina: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Espaço para os animais se deitarem e levantarem sem dificuldade: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Elaborado por: DBEAMG	Validado por: DSV	Aprovada por: 
-----------------------	-------------------	---

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 7 de 10
		Doc. D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

O contentor possui cama em boas condições e suficiente: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Os contentores possuem bebedouros adequados à espécie transportada: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Divisórias suficientemente resistentes e de fácil manuseamento: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Transporte de equídeos em baias individuais: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Equipamento para amarrar os equídeos com mais de 8 meses: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

5 – Condições de transporte

O local de estiva dos contentores no navio é adequado: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Local onde os animais não estejam expostos diretamente ao mar e intempéries: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Elaborado por: DBEAMG	Validado por: DSV	Aprovada por: 
-----------------------	-------------------	---

Fácil acesso para inspeção, tratamento, alimentação e abeberamento dos animais:

Sim

Não

Possibilidade de retirar animais doentes/feridos ou mortos:

Sim

Não

Existência de uma pistola de ocisão dos animais do navio:

Sim

Não

Existência de água potável e alimentação em quantidade suficiente para os animais:

Sim

Não

Contentor com acondicionamento de cama e alimento:

Sim

Não

Transporte de equídeos em grupo (animais desferrados e separados):

Sim

Não

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 9 de 10
		Doc. D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

6 – Manuseamento, carga, descarga dos animais e tempo de permanência no cais

No porto de partida:

1- Animais encaminhados rapidamente da exploração de origem para o porto de partida: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
2- Os animais permanecem muito tempo no cais antes de serem descarregados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

3- Correto manuseamento dos animais: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
4- Carga adequada (verificar equipamento utilizado e condições para a carga): <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

No porto de chegada:

5- Os contentores com animais foram os primeiros a ser descarregados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
6- Animais permanecem muito tempo no cais após terem sido descarregados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Elaborado por: DBEAMG	Validado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	-------------------	---

 GOVERNO REGIONAL DOS AÇORES Secretaria Regional da Agricultura e Alimentação	PLANO DE PROTEÇÃO ANIMAL AÇORES 2024-2025	Página 10 de 10
 DRA/DSV/DBEAMG		Doc.  D1/DSV/PPA/DBEAMG/2024 Data: 03/2024

7 – Indicadores de Bem-Estar no Transporte

1- Número de animais mortos no transporte:	
2- Número de animais com traumatismos:	
3- Número de animais doentes:	

8 – Resultados do controlo

Controlo efetuado de origem a:

Notificação oral: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Notificação por escrito: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Auto de notícia: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Obs. <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>

Data:

Assinatura do(s) técnico(s) que realizou(ram) o controlo:

Elaborado por: DBEAMG	Verificado por: DSV	Aprovado por: 
-----------------------	---------------------	---

Anexo IV – E-FORMS

Informação relativa ao transporte marítimo de animais - Interilhas com destino ao Pico

Data Submetido:	_____
1- IDENTIFICAÇÃO DO TRANSPORTADOR	_____
Nome do transportador:	_____
Identificação do navio:	_____
Data de partida:	_____
Porto de partida:	_____
Itinerário da viagem:	_____
Data prevista de chegada:	_____
Porto de chegada:	_____
2 - IDENTIFICAÇÃO DO ORGANIZADOR	_____
Nome:	_____
Número de registo:	_____
3 - IDENTIFICAÇÃO DO TRATADOR	_____
Nome: -	_____
Contacto telefónico: -	_____
4 - DADOS RELATIVOS AOS CONTENTORES/ ANIMAIS	_____
Informação do Contentor	_____
Nº do contentor:	_____
Espécie animal:	_____
Nº de animais por contentor:	_____
Média de peso (Kg):	_____
Guia de Trânsito Animal:	_____
