

A EXPORTAÇÃO DE GADO VIVO NO BRASIL E A REGRA CONSTITUCIONAL DA VEDAÇÃO DA CRUELDADE: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O NAVIOMV NADA.

Rafael Van Erven Ludolf

Universidade Federal Fluminense (UFF)

Stella Regina Reis da Costa

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)

RESUMO

O presente artigo tem por objetivo avaliar se a prática de exportação de gado vivo viola a regra de vedação de crueldade contra os animais, insculpida na parte final do inciso VII do §1º do art. 225 da Constituição Federal, sob a ótica do Direito Animal. Para tanto, realizou-se pesquisa documental na ação judicial nº 5001511-93.2018.4.03.0000 que tramita no TRF-3, deflagrada com o navio MV NADA, que discute a proibição da exportação de animais vivos para abate no exterior em todo o território nacional. Identificou-se que esta prática deve ser proibida, por ser inerentemente cruel, violando a regra constitucional de vedação da crueldade, além de não conseguir garantir os indicadores das “cinco liberdades” dos animais.

Palavras-chave: Exportação de animais vivos. Direito animal. Crueldade.

LIVE CATTLE EXPORT IN BRAZIL AND THE CONSTITUTIONAL RULE AGAINST CRUELTY: a case study on MV NADA ship.

ABSTRACT

The purpose of this article is to assess whether the practice of exporting live cattle violates the rule of prohibition against cruelty to animals, inscribed in the final part of item VII , §1 of art. 225 of the Federal Constitution, from the perspective of Animal Law. To this end, documentary research was carried out in legal action No. 5001511-93.2018.4.03.0000, which is being processed in TRF-3, initiated due to the MV NADA ship case, which discusses the ban on the export of live animals for slaughter abroad throughout the national territory. The conclusion was that this practice should be prohibited, as it is inherently cruel and, thus, violates the constitutional rule of prohibiting cruelty to animals, in addition to failing to guarantee the indicators of the “five freedoms” of animal welfare.

Keywords: Export of live animals. Animal Rights. Cruelty.

INTRODUÇÃO

O Brasil é o quarto¹ maior exportador de bovinos vivos do mundo, junto com Austrália, México e União Europeia. Tem protocolos sanitários firmado com mais de 15 países e compromissos comerciais vigentes com pelo menos 4 países: Egito, Turquia, Jordânia e Líbano.

Segundo a ABREAV- Associação Brasileira de Exportadores de Animais Vivos, a exportação de animais vivos cresceu 80% e chegou a 750 mil cabeças em 2018, atingindo volume recorde e com expectativa de embarcar 1 milhão em 2019. Em nota conjunta em janeiro de 2019, os Ministérios de Relações Exteriores e Agricultura do Brasil noticiaram que a Malásia abriu seu mercado para exportações brasileiras de bovinos vivos para abate, país que tem mais de 30 milhões de habitantes e importa cerca de 80% da carne bovina que consome. Já em maio anunciaram visita a quatro populosos países da Ásia: Japão, China, Vietnã e Indonésia para ampliar as exportações.

Todavia, ocorre que no início de 2018 deflagrou-se no Brasil um embate jurídico, social e legislativo envolvendo o navio panamenho MV NADA, que atracado no porto de Santos/SP com 25.193 mil bovinos com destino a Turquia, foi proibido de seguir viagem por decisão judicial, que impediu também a exportação de animais vivos em todo o território nacional. Tal decisão foi suspensa posteriormente pelo TRF-3, sob o argumento de lesão à ordem administrativa, à saúde e economia públicas, liberando a embarcação de seguir viagem.

Este fato foi motivo de atenção da mídia, pecuaristas, juristas e organizações de defesa animal, resultando em manifestações públicas e proposições legislativas visando a sua proibição, fatos que merecem ser analisados para se investigar se esta prática viola a regra constitucional da vedação de crueldade contra os animais, regra pela qual a nova ciência jurídica do Direito Animal postula como marco inicial para sua autonomia científica, e que segue em franco desenvolvimento constitucional, legal, jurisprudencial e doutrinário no Brasil.

O Tribunal Regional Federal da 3ª Região julgou o pedido de proibição, concluindo com 10 votos favoráveis e 7 contrários à manutenção da prática. Em resumo, dos 10 desembargadores que votaram a favor o argumento predominante foi de ordem econômica, os outros 7 contrários afirmaram a irrelevância financeira da prática para o PIB brasileiro e também o caráter inerentemente cruel para os animais e agressivo ao meio ambiente.

Conflitante e apertada, então, as opiniões sobre este comércio, pois, de um lado, se pleiteia a proibição desta prática sob o argumento de ser inerentemente cruel aos animais, agressivo ao meio ambiente e financeiramente irrelevante. Do outro, defende-se a manutenção deste comércio em

¹Contrarrrazões da União nos autos do processo n.º 5000325-94.2017.4.03.6135, objeto de estudo deste trabalho.

razão do relevante percentual financeiro das exportações brasileiras e que se tem investido em tecnologia para cumprir as normas de bem-estar animal.

Trata-se de duas lógicas diversas, uma que entende que os animais têm valor instrumental, alinhados a uma cultura antropocêntrica e especista que visa o benefício humano, e outra que o animal não-humano, senciente, detém valor intrínseco e que deve ser protegido de tal prática por ser inerentemente cruel. Nesse imbróglio, tem-se a Constituição Federal, que proíbe expressamente a crueldade contra os animais no seu artigo 225, §1º, VII.

Segundo Levai (2001), no paradigma jurídico tradicional os animais - embora ‘seres vivos dotados de sensibilidade e movimento próprio’ - não são considerados por sua natureza intrínseca, mas em função de um interesse humano subjacente. O direito positivo brasileiro, inspirado na doutrina romana clássica, trata os animais - em regra - sob a ótica privatista, o que se pode perceber facilmente pelas expressões “coisas”, “semoventes”, “propriedade”, “recursos” ou “bens”, terminologia essa que nada mais é do que uma confissão espontânea de nossa brutalidade e egoísmo.

Lourenço (2016) contesta esta cultura que sublinha a exclusividade da participação do homem na condição humana, tornando-o um sujeito (agente) moral, uma pessoa, um alguém, dotado de dignidade existencial própria, imanente, fato que lhe concede imediato e automático acesso aos direitos fundamentais. A animalidade, por sua vez, fica tradicionalmente conectada apenas e tão somente ao mundo instrumental. Normalmente essa posição que confere estatuto moral próprio ao homem e, paralelamente, nega esta atribuição aos animais, está conectada ao fenômeno do antropocentrismo, que significa justamente afirmar que o mundo não humano possui valor somente na medida em que atenda, direta ou indiretamente, a interesses, preferências, necessidades, utilidades ou conveniências humanas (valor relacional).

Nessa linha, surge a nova ciência do Direito Animal, que segundo Ataíde Junior (2018) já se esquadrinha o seu desenvolvimento constitucional, legal, jurisprudencial e doutrinário no Brasil, estabelecendo, como marco inicial para sua autonomia científica a regra da proibição da crueldade contra os animais, insculpida no inciso VII do §1º do art. 225 da Constituição Federal.

Narra, ainda, que para esse novo campo do Direito, o animal não-humano interessa como indivíduo, dotado de dignidade própria e, a partir disso, como sujeito do direito fundamental à existência digna, a salvo de práticas cruéis. Aponta, como fontes normativas federais gerais, o Decreto 24.645/34 e o art. 32 da Lei 9.605/98, e outros diplomas estaduais e municipais. Defende o julgamento da ADIn 4983 (caso vaquejada), no STF, como marco da consolidação jurisprudencial do Direito Animal brasileiro. Indica a existência de uma doutrina animalista, mas ressalva a

necessidade de aprofundamento dos estudos dogmáticos. E conclui que o Brasil já conta com um Direito Animal positivado (Idem).

Nesse contexto, diante das críticas sobre o desrespeito ao bem-estar animal e da expectativa de crescimento recorde, decerto que este mercado não só enfrentará desafios para responder às críticas das organizações de defesa animal e às proposições legislativas que visam proibi-la, como também para garantir a regra constitucional de proibição de crueldade contra os animais, matéria que concerne a nova ciência do Direito Animal.

Isto posto, este trabalho formula sua questão de pesquisa, que é saber se este comércio viola a regra de proibição de crueldade contra os animais presentena parte final do inciso VII do §1º do art. 225 da Constituição Federal, à luz da nova ciência do Direito Animal.

1. PESQUISA DOCUMENTAL

Tendo em vista a carência de trabalhos científicos sobre a prática brasileira de exportação de animais vivos, realizou-se pesquisa documental, visando identificar num caso concreto e com abrangência de documentos, quais as evidências que sustentam haver crueldade na prática em estudo.

Para tanto, foi escolhidaa ação judicial nº 5001511-93.2018.4.03.0000, em trâmite no TRF-3, que discute justamente a proibição do comércio de animais vivos em todo o território nacional. Esta ação já conta com aproximadamente 2000 folhas e contém decisões judiciais, pareceres técnicos e estatísticas de vários órgãos que contribuem para o entendimento dos conflitos e formulação de propostas sobre a prática em estudo.

Selecionou-se, então, 6 documentos que evidenciaram a crueldade contra os animais embarcados no navio MV NADA e no contexto geral desta prática, de acordo com o último acesso ao processo eletrônico do TRF-3, no dia 05/08/2019 às 18h33.

Tais documentos foram selecionados em detrimento de outros pois abordam diretamente a condição dos animais na referida embarcação e na prática em si, para se poder analisar o quesito crueldade, bem como, por não seria possível uma análise de mais documentos neste espaço.

1.1 Descrição dos documentos

DOCUMENTO 1) Relato de Inspeção Técnica do navio MV NADA realizado pela médica veterinária Dr.^a Magda Regina

No dia 31/01/2018, o magistrado de primeiro grau concedeu parcialmente a liminar requerida pelo Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal(FNPDA), na referida ação civil pública, suspendendo a partida da embarcação MV NADA rumo à Turquia, e determinando sua inspeção por médico veterinário, no prazo de 48 horas. Posteriormente, diante do resultado da perícia, foi concedida integralmente a medida liminar, em 02/02/2018, impedindo em todo o território nacional a exportação de animais vivos para abate, determinando, ainda, o desembarque e retorno do gado às fazendas de origem. A perícia foi realizada pela médica veterinária Dr.^a Magda Regina.

Destacou-se tal relato tendo em vista as robustas evidências registradas no interior do navio com os animais ainda a bordo, com registros em vídeo e 47 fotografias, além da descrição detalhada da insalubridade, condições de higiene precárias, amontoamento devido ao espaço reduzido e inadequado de cada baía, imensa quantidade de urina e excrementos, odor amoniacal intenso tornando difícil a respiração, poluição sonora (em decibéis) resultante do funcionamento dos ventiladores com elevado grau de ruído, dentre outros, evidenciando a crueldade com os animais antes mesmo do início da viagem intercontinental, com duração mínima de 15 dias, comprometendo as cinco liberdades.

As cinco liberdades se trata dos princípios que norteiam as boas práticas de bem-estar animal e a legislação relativa ao assunto. Eis quais são: 1) **Estar livre de fome e sede**: os animais devem ter acesso a água e alimento adequados para manter sua saúde e vigor. 2) **Estar livre de desconforto**: o ambiente em que eles vivem deve ser adequado a cada espécie, com condições de abrigo e descanso adequados. 3) **Estar livre de dor doença e injúria**: os responsáveis pela criação devem garantir prevenção, rápido diagnóstico e tratamento adequado aos animais. 4) **Ter liberdade para expressar os comportamentos naturais da espécie**: os animais devem ter a liberdade para se comportar naturalmente, o que exige espaço suficiente, instalações adequadas e a companhia da sua própria espécie. 5) **Estar livre de medo e de estresse**: não é só o sofrimento físico que precisa ser evitado. Os animais também não devem ser submetidos a condições que os levem ao sofrimento mental, para que não fiquem assustados ou estressados, por exemplo.

Segundo Lourenço (2008), tais princípios surgiram a partir da publicação do livro *Animal Machines* de HARRISON em 1964, que denunciou os terríveis males da criação intensiva de animais nas “fazendas industriais”. Este livro teve forte impacto e motivou o Parlamento britânico a criar um comitê especial para estudar o assunto, formado por agriculturalistas. Em 1965, o Comitê Brambell apresentou um relatório no qual aparecem as cinco liberdades mínimas que um animal deve possuir.

É imperioso frisar que a ideologia do comitê é de “bem-estar” (*animal welfare*) e não de “direitos” (*animal rights*) e, apesar disso, passados mais de quarenta anos de sua elaboração, poucos animais de criação intensiva gozam dessas cinco liberdades plenamente.

Voltando à Inspeção, frisou a veterinária que a embarcação não atendeu às especificações das Instruções Normativas do MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, não possuindo instalações adequadas para alojar a espécie animal exportada, bem como para seu manejo e alimentação, não propiciando bem-estar geral durante a viagem, não estando o local limpo e desinfetado, nem abastecido adequadamente com provisões.

Relata, até mesmo, impedimentos iniciais de acesso à embarcação para que pudesse realizar a perícia, só sendo possível após múltiplas tentativas de diálogo e ida à Delegacia da Polícia Federal para registro formal do descumprimento da ordem judicial.

A médica veterinária abre parênteses para narrar que participou ativamente da blitz da Prefeitura Municipal de Santos nos dias em que os caminhões com os animais chegaram ao Porto de Santos, vindo a constatar aí também ilegalidades e maus-tratos aos animais.

Constatou-se que o tempo de viagem dos veículos com animais variou de 8 a 14 horas de duração, **sendo notória a grande quantidade de fezes e urina presentes no interior das caçambas produzidas ao longo do percurso rodoviário e também, lançadas nas vias urbanas durante o transitar dos veículos. Durante a inspeção (blitz) encontrei muitos animais prostrados no interior das caçambas** e, apesar da quantidade de animais estar de acordo com as diretrizes anunciada pelo MAPA, **os animais não apresentavam condições de mover-se ou virar-se dentro do exíguo espaço de seu confinamento** (grifo nosso).

Relata ainda a inspetora o uso de ferramentas para aplicação de descargas elétricas, que gera ainda mais sofrimento aos animais submetidos a esta prática.

Muitos caminhões e suas caçambas dispunham de **varetas com pontas metálicas conectadas ao sistema elétrico do veículo, cujo objetivo é impedir mediante descargas elétricas que os animais se deitem no assoalho do veículo**. Nas embarcações marítimas, é sabido que os animais são coagidos mediante choques, a ingressar nos andares inferiores até que se alcance a lotação (grifo nosso).

Retornando a inspeção no interior do navio, relata a inspetora as condições lastimáveis que se encontravam os animais nos andares inferiores.

Constatai que as condições de higiene eram muito precárias – notadamente para os animais ingressos na embarcação desde o dia 26 de janeiro (7 dias atrás do dia corrente da inspeção). **A imensa quantidade de urina e excrementos produzida e acumulada nesse período, propiciou impressionante deposição no assoalho de uma camada de dejetos lamacentos. O odor amoniacal nesses andares era extremamente intenso tornando difícil a respiração**. Em alguns desses andares, o sistema de ventilação artificial buscava atenuar o efeito do acúmulo de gases e odores, resultado também da decomposição do material orgânico bovino. **A poluição sonora** (em decibéis) resultante do constante funcionamento dos ventiladores era intenso e claramente inoportuno dado seu **elevado grau de ruído** (grifo nosso).

Outro ponto que merece destaque é a “Graxaria”, departamento específico do navio que conta com equipamento para triturar os animais mortos. Tanto os animais triturados quanto os dejetos são lançados diretamente ao mar sem quaisquer tratamentos. Além do mais, constatou a inspetora que o navio não conta com a quantidade necessária de veterinários.

Foi constatada a presença de um **equipamento destinado a triturar os animais mortos, cujo resultado do trituramento é também lançado ao mar**. Foi informado que a equipe de veterinários do navio orbita na quantidade de um (01) a três (03) indivíduos, os quais seriam assessorados por um total de oito (08) vaqueiros que trabalhariam em turnos, verificando as condições de integridade dos animais ao longo dos dias. O mesmo é dizer que em sendo três veterinários embarcados responsáveis pela assistência médica e inspeção, teríamos a proporção de **um veterinário para cada 9000 animais em confinamento** (grifo nosso).

Registrou-se também os espaços exíguos para acomodação e suas consequências nocivas.

Tanto nos caminhões como dentro das baias da embarcação marítima, o **movimento dos animais é seriamente comprometido**. [...] **Reitero que no interior dos caminhões não há mínima possibilidade de mudança de posição do animal uma vez embarcado**. No navio, embora haja possibilidade de mobilidade animal mínima em alguns bretes, para o caso de sua lotação não ser extrapolada, **a mobilidade em geral é também severamente reduzida e/ou comprometida. Por se tratar de veículo marítimo de grande porte sujeito às oscilações intrínsecas e naturais das correntes oceânicas, movimentos pendulares da embarcação podem ocasionar perda de equilíbrio dos animais (de natureza terrestre) e por consequência, causar acidentes traumáticos e sério desconforto fisiológico** (grifo nosso).

Um dos fatores de maior mortalidade no transporte por via marítima pela Austrália é o estresse térmico. Igualmente, a perita constatou o mesmo problema na exportação brasileira.

(...) a embarcação realiza ventilação e exaustão dos pisos inferiores provocando severa poluição sonora e garantindo incompleta circulação e renovação dos gases lá encontrados. **Decorre daí o registro de temperaturas elevadas nesses recintos assim como taxas de umidade extremas que comprometem claramente o bem-estar animal** (grifo nosso).

Quanto à estrutura das embarcações, a perita descreve que são inadequadas para transportar os animais, prejudicando sua locomoção e aderência ao solo, provocando lesões que levam a morte.

A estrutura dessas embarcações **não é adequada para este fim**. A título de exemplo, o navio NADA, construído em 1993, foi adaptado em 2012 na China, a partir de uma embarcação especializada no transporte de contêineres. Portanto **não foi planejado e construído visando o transporte de animais**. Toda a estrutura dessas embarcações é metálica, inclusive pisos e divisórias. Percebe-se que **o piso torna-se extremamente escorregadio quando na presença de grandes quantidades de fezes e urina acumuladas no assoalho – o que é a regra. Portanto, sim, os riscos para ocorrência de acidentes com os animais é de altíssimo grau** (grifo nosso).

Por fim, concluiu que o transporte de animais por longos períodos e distâncias, terrestre ou marítimo, sujeitam os animais a uma experiência completamente alheia à sua natureza originária, comprometendo todas as cinco liberdades durante todo o transporte. Afirma que são abundantes os indicativos que comprovam maus-tratos e violação explícita da dignidade animal, violando critérios elementares de bem-estar, arrematando que o transporte marítimo de animais por longas distâncias está intrínseca e inerentemente relacionada à causação de crueldade e corrupção do bem-estar animal sob diversas formas.

DOCUMENTO 2) Parecer do biólogo Frank Alarcón sobre o Transporte Marítimo de Carga Viva

Doutor em Bioética e Ética Aplicada (UFF), realizou o parecer em 17 de janeiro de 2018, descrevendo detalhadamente o tratamento aos animais destinados à exportação, desde o campo até o embarque no navio, demonstrando que os maus-tratos se iniciam antes, já no transporte rodoviário até a região portuária.

Inicialmente, descreve o biólogo.

os bois, com uma expectativa média natural de vida (20 anos) tem encurtada em 90% (18 anos), ou seja, os animais são produzidos e mortos em escala industrial tal qual fossem objetos descartáveis resultantes de uma linha de produção seriada, bem como, **que são portadores de uma complexidade cognitiva, psíquica e sensorial de mesma sofisticação da espécie humana** (grifos nossos).

Logo de início, vale destacar que sob a ótica do Direito Animal, conforme afirma Lourenço (2016), é importante reconhecer a dignidade existencial dos animais, ou, ao menos, dos animais considerados sencientes. A dignidade é o pano de fundo moral a partir do qual se constroem as teses concessivas de direitos fundamentais e, nesse sentido, este reconhecimento poderá propiciar um ambiente mais estável para uma futura postulação de um novo estatuto jurídico para a animalidade.

Por outro lado, como destaca Ataíde Junior (2018), o princípio da dignidade animal já se encontra insculpido na regra constitucional de proibição de crueldade contra os animais, que compõe o título e a questão de pesquisa deste trabalho. Ou seja, é da regra constitucional da proibição da crueldade que decorre o princípio da dignidade animal, via de consequência, o seu direito fundamental animal à existência digna, notadamente decorrente da sua complexidade cognitiva, psíquica e sensorial, destacada pelo biólogo.

De volta ao parecer, após descrever a logística que desembocará na exportação destes animais vivos por via marítima, afirma o biólogo que os maus-tratos são inerentes a tal atividade.

A logística de transporte, embarque e entrega de animais para abate no exterior por via marítima obedece um padrão de ação que, **por sua própria natureza, impõe diversos**

elementos que podem ser claramente considerados maus tratos ante os animais envolvidos. [...] e estão claramente vinculados a um explícito desprezo e desconsideração moral (grifo nosso).

Na sequência, passa a descrever o passo a passo da operação, que dura entre 80 a 100 dias.

Retirados das respectivas fazendas [...] e reunidos após transporte rodoviário em algumas poucas áreas de grande dimensão para confinamento, contagem, inspeção, aplicação de protocolos veterinários e futuro transporte rodoviário até a região portuária onde serão introduzidos na embarcação marítima. Com isto, quer-se dizer que **uma vez reunidos os animais numa área de confinamento (no que se convencionou chamar de ‘área de quarentena’) - etapa anterior ao transporte rodoviário e subsequente embarque portuário -, dezenas de milhares de bois serão marcados e identificados (brinco plástico auricular com número de série)**, avaliados clinicamente por equipe veterinária e então medicados para mitigar os efeitos do **hiper acúmulo em área única de espera, notadamente sujeita ao surgimento de moléstias decorrentes da aglomeração de indivíduos em um espaço reduzido (ainda que normalmente ao ar ‘livre’)** (grifo nosso).

Uma vez selecionados e acumulados na área de quarentena, a próxima etapa é o transporte de caminhões para as áreas de pré-embarque (EPE), com os problemas daí advindos e uso de recursos que infligem sofrimento.

Nas “áreas de quarentena” tem-se o primeiro problema: **dado o acúmulo de milhares de animais já há uma condição propícia para surgimento de diversas moléstias**. Passados pela inspeção e considerados aptos os animais são novamente introduzidos em caminhões com capacidade de 30 a 40 animais. O processo de preenchimento dos caminhões é feito por operadores (vaqueiros) **utilizando estímulos elétricos (bastões capazes de transmitir choques) na parte lombar ou costal dos animais**. Após os caminhões são lacrados e os animais são levados a uma região conhecida como EPE (estabelecimento de pré-embarque) [...]. Os caminhões seguem então para o Porto de Santos, aproximadamente 450/600 km de distância, que significa por volta de 4 a 5 horas e meia de trajeto rodoviário sem levar em conta congestionamentos. **Os animais ficam confinados o tempo todo de pé. Nos veículos há também grades que transmitem choques elétricos para impedir os animais de se moverem no interior do veículo**. Durante o trecho terrestre já se observa a ocorrência de graves acidentes inclusive com **fraturas ósseas resultado da freagem veicular, manobras e estradas esburacadas** (grifo nosso).

Todo esse longo transporte por via terrestre, significa dizer, como descreve o biólogo, que no caso do navio MV NADA, com cerca de 27 mil bovinos, se fez necessário um imenso contingente de caminhões (cerca de 675 veículos com 40 animais cada) oriundos de uma área de quarentena normalmente localizada a centenas de quilômetros. Em suma: 40 animais por veículo, confinados, em pé, sem descanso, ficarão por 5 a 6 horas no transporte rodoviário (sem considerar períodos de espera ou congestionamento) até chegarem à região portuária onde o navio estará atracado.

Não é incomum que alguns animais sejam ao longo desse transcurso **vítimas de sinistros tais como acidentes com fraturas ósseas resultado de freagem veicular, intensa velocidade do caminhão, manobras automotivas do motorista, estradas esburacadas, etc.** (grifo nosso).

Após, narra o biólogo as consequências decorrentes do transporte marítimo, relatando mediante fotos e descrições técnicas o comprometimento de todas as cinco liberdades destes animais.

Dezenas de milhares de animais terrestres, quadrúpedes, **dotados de casco com pouca aderência a assoalho artificial**, terão sua mobilidade física restrita durante trajeto de 15 dias em alto mar – sem contar a imobilidade (por horas e centenas de quilômetros) já experimentada pelos mesmos animais durante transporte rodoviário prévio ao período de quarentena e após a quarentena. Estes mesmos animais vivenciarão um longo período de viagem **presos em baías abarrotadas, sob grande aglomeração, em pé, imersos em um ambiente cáustico e amoniacal (fezes e urina em grandes quantidades), com grandes concentrações de metano. Estarão sujeitos também a temperaturas elevadas, ambiente insalubre e com má circulação de oxigênio, tendo como experiência constante mal-estar físico, cognitivo e psíquico.** Os animais serão expostos à luz artificial em tempo integral (ainda que saibamos que são animais criados em fazendas e naturalmente habituados à luz natural). Os referidos animais encontrar-se-ão também imersos em condições favoráveis à proliferação de fungos e bactérias, e **serão expostos a grande desequilíbrio corpóreo resultante de oscilações e movimento da embarcação em alto mar. Em decorrência disso, lesões físicas são uma constante. O seu provimento de água e ração será de caráter não-natural, haja vista que a água fornecida é desalinizada e produzida no navio, assim como a ração administrada é industrial ao invés de natural (pasto, capim)** (grifo nosso).

Por fim, conclui que é injustificável o repertório de maus-tratos, aplicados sem coerência ética e respeito à dignidade dos indivíduos notadamente sencientes.

Opino que não somente estão sendo feridos de forma clara as diretrizes oferecidas pela Constituição Brasileira, na forma de seu artigo 225, § 1º, inciso VII, assim como é também maculada de maneira torpe o disposto na Lei de Crimes Ambientais (Lei 9605/1998), na forma de seu artigo 32, § 1º, os quais em conjunto, qualificam todo o corpo das atividades aqui citadas como evidentes maus tratos cometidos contra vulneráveis, a saber, animais não-humanos(grifo nosso).

DOCUMENTO 3) Parecer sobre o transporte marítimo de gado vivo por 4 médicas veterinárias

Outras quatro médicas veterinárias emitiram parecer considerando à prática como hedionda e inconcebível, pleiteando, por conseguinte, sua proibição em nível federal.

Afirmaram que é constatável que a prática é demasiadamente cruel aos animais, pois nos longos trajetos em alto mar não é possível garantir nem mesmo os requisitos mínimos de bem-estar, e muito menos os padrões estabelecidos pela Organização Mundial de Saúde Animal (OIE), a qual o Brasil é signatário. Entendem que tal demérito caracteriza situação de maus-tratos e crueldade, o que confere uma inconstitucionalidade no Brasil.

Parte-se do conhecimento que os animais envolvidos na atividade em questão **são sencientes, ou seja, capazes de experienciar sensações positivas e negativas, como dor e prazer.** Tal aptidão é reconhecida globalmente, inclusive legitimado pelo Tratado de Amsterdã de 1999 e o de Lisboa em 2009, o que gerou nova ótica em relações comerciais internacionais. Em vista disso, entende-se como bem-estar o estado de completa saúde

física e mental, em que o animal está em harmonia com o ambiente que o rodeia. Para avaliação do bem-estar animal, é necessário mensurar diferentes variáveis que interferem na vida desses indivíduos. Dessa forma, o Comitê Brambell, formado por pesquisadores e profissionais relacionados à agricultura e pecuária do Reino Unido, desenvolveu, no final da década de 60, **o conceito das Cinco Liberdades, que tem sido adotado mundialmente**(grifo nosso).

As especialistas afirmam que as cinco liberdades são comprometidas devido ao manejo, à infraestrutura, aos riscos inerentes a esse tipo de transporte, como danos na ventilação, falhas na distribuição de forragem ou de água, lesões causadas por mar revolto e outros.

Semelhante aos documentos já apresentados, as veterinárias descrevem as condições a que os animais são submetidos no transporte marítimo e chegam as mesmas conclusões de que a prática é cruel, mediante as 22 constatações a seguir, pleiteando sua proibição.

1. Para exportação marítima, os animais são transportados das fazendas até a proximidade dos portos, percursos que podem atingir mais de 500 km. Trata-se de **viagens excessivamente longas, nas quais os animais são submetidos a fome, sede, insolação e desconforto**.
2. Para quarentena e adaptação dos animais à nova dieta que será fornecida no navio, estes são encaminhados e instalados em um Estabelecimento de Pré-Embarque (EPE) por, no mínimo, 24 horas, sendo este período padronizado para gado adulto (engorda finalizada). Apenas um dia (24 horas) **não é tempo suficiente para adaptação ao novo alimento**, o que pode comprometer seu estado nutricional durante a jornada.
3. Além da presença de dessalinizadores para fornecimento de água para consumo aos animais, não há relato de nenhum tipo controle de qualidade desse recurso. Isso é problemático, já que não apenas a dessalga é importante para manutenção de sua saúde e bem-estar, mas também a qualidade microbiológica e físico-química.
4. Como repertório comportamental natural de ruminantes, há brigas para disputa de dominância e de recursos no ambiente, como espaço, água, alimento e sombra. No mesmo navio, ocorre mistura de lotes de animais, inclusive de diferentes fazendas. Então grupos heterogêneos e não familiarizados entre si coabitam as baias do navio, desfavorecendo os menores e mais fracos.
5. Não há controle do número de animais por área dentro dos navios, tornando difícil o acesso a comida e água. **A falta de espaço físico** e disputa por esses recursos intensifica as brigas, comprometendo o bem-estar 3,4.
6. Antes do navio ser liberado para o embarque dos animais, é, a princípio, inspecionado pela Marinha do Brasil, conforme Normam-04/DPC. Nessa Normam, consta: VISTORIA DE CONDIÇÃO PARA CARREGAMENTO DE CARGA VIVA. É a vistoria realizada para autorização do carregamento de carga viva. Essa inspeção é questionável, visto que **muitos navios que transportam animais vivos para exportação não foram construídos para esse propósito, ou seja, não possuem sistema de ventilação e iluminação apropriada aos animais**.
7. **O risco de acidentes é exacerbado com o uso de navios não construídos especificamente para o transporte de animais vivos**, associado à dificuldade de monitoramento, e agravado pela movimentação do mar, em especial durante momentos de mar revolto.
8. **Não há controle de temperatura e umidade** nas instalações dos animais, apenas cortinas para melhorar a ventilação (que dependeria de pessoal treinado quanto a comportamento animal para manejá-las), e um sistema de exaustão. **É comum os animais sofrerem por calor**.
9. Um sistema **eficiente de exaustão é imprescindível para reduzir a concentração de metano e gás carbônico que é produzida pelos ruminantes**. Em outras palavras, falhas nesse sistema podem acarretar explosões, representando risco aos animais e à tripulação.
10. **Não há controle de qualidade do ar atmosférico**. Desse modo, o ar que os animais respiram é saturado de amônia e metano, em função da urina e gases eliminados por eles, o que causa ardência em seus olhos, e **prejudica suas vias respiratórias**.

11. **O estresse térmico** por calor induz a ofegação, o que provoca maior inalação de amônia e metano, intensificando o quadro de **doença respiratória**.
12. A jornada marítima pode chegar a 30 dias em alto mar, tempo demasiadamente prolongado para transporte de animais vivos. O alto e crônico nível de **estresse prejudica a sua imunidade, aumentando ainda mais o risco de contrair doenças**.
13. Considerando o elevado número de animais alojados no navio, é questionável se a rotina de limpeza das instalações é suficiente para preservar sua higidez. **O acúmulo de fezes, que acabam cobrindo o corpo dos animais, dificulta sua regulação fisiológica da temperatura, intensificando o estresse por calor**. Além disso, há relatos de contaminação de cochos e bebedouros com fezes, o que **prejudica o estado nutricional e de hidratação dos animais**.
14. Para assistência veterinária, insuficiente número de profissionais acompanham os animais durante a viagem. Por conseguinte, outros funcionários não capacitados acabam assumindo esse papel. E não há controle de medicamentos, materiais e equipamentos médicos para assegurar tratamento satisfatório de eventuais ou rotineiros problemas de saúde.
15. Insuficiência de funcionários a bordo em relação ao número de animais, frente às necessidades de conforto e higiene, corrobora situação deplorável.
16. O transporte marítimo confere risco de acidentes, como incêndios, explosões e naufrágios, além de **potenciais impactos ambientais com derramamento de combustível, animais mortos e toneladas de dejetos**.
17. Condições críticas de higiene, alto índice de contaminação e alojamento prolongado em ambiente com baixa ventilação promovem dispersão de patógenos, ou seja, **augmenta o risco de propagação de doenças**.
18. **Hipertermia, doença respiratória e traumatismos são transtornos crônicos e as principais causas de morte**.
19. O ambiente estranho e a longa viagem promovem estresse e medo, havendo frequentes episódios de pisoteio de animais, em um **piso escorregadio para seus cascos**.
20. O estresse crônico causa inapetência, **afetando o estado nutricional dos animais**.
21. **A disponibilidade inadequada de espaço também impede que os animais se deitem**, comportamento natural da espécie, principalmente enquanto realizam ruminção, que consiste em processo digestório essencial.
22. O intenso e duradouro confinamento nos navios em condições precárias e de assistência veterinária deficiente, sem a possibilidade de manifestação de repertório comportamental natural da espécie, **caracterizam um contexto de sofrimento prolongado** (grifo nosso).

DOCUMENTO 4) Relatório de descumprimento do Código Sanitário Para Animais Terrestres – OIE, realizado pela médica veterinária Dr.^a Lynn Simpson

Lynn Simpson² aborda em seu relatório os riscos e impactos potenciais para o bem-estar dos animais ao longo de todas as rotas internacionais, composto de dezenas de fotografias e de relatos dos atendimentos que realizou dentro das embarcações, “as atuais consequências para a saúde e bem-estar animal e segurança alimentar nas embarcações utilizadas para transporte de animais são **inaceitáveis pelos padrões da OIE, de médicos veterinários e da saúde pública**”(grifo nosso).

Afirma que o gado transportado por mar tem seu bem-estar comprometido. Muitos animais sofrem de problemas de saúde, há disseminação de doenças, lesões e dor causadas pela infraestrutura, estresse e sofrimento.

²Trabalhou no comércio de exportação de gado desde 1999, navegou por mais de uma década transportando gado da Austrália até portos do hemisfério norte.

Doenças contagiosas comumente encontradas são pneumonia (febre de embarque), *Salmonelose e Moraxella bovis* (olhos vermelhos). Essas doenças se disseminam devido à **natureza artificial do ambiente das embarcações, alta densidade, higiene deficiente e ventilação forçada**, geralmente resultando em óbitos (grifo nosso).

Narra, em concordância com os documentos anteriores, que as cinco liberdades são comprometidas, sujeitando os animais a vários níveis de sofrimento físico e psicológico, não sendo possível realizar esta prática sem infligir danos aos animais.

As “cinco liberdades” são comprometidas devido ao **manejo, à infraestrutura e aos riscos inerentes a esse tipo de transporte**, que inclui avarias mecânicas tais como danos na ventilação, falhas na distribuição de forragem ou de água, e **lesões nos animais causadas por mar revolto** pois são jogados de um lado para o outro contra paredes sólidas e grades dentro de seus reduzidos recintos (grifo nosso).

Discorre que anualmente morrem muitos animais devido à sua má adaptação às rações dadas a bordo, ao estresse térmico causado pela deficiente aclimação e mudanças climáticas sazonais, bem como que tais fatores diminuem o sistema de imunidade do animal. Afirma que lesões são comuns, como membros quebrados e septicemia devido a abrasões prolongadas nas patas, causadas pelo piso duro e leitos insuficientes. Essas lesões exigem geralmente que animais sejam eutanasiados devido à duração e gravidade nesse ambiente artificial. Seus corpos são então jogados ao mar.

O comércio global de exportação de animais vivos **opera em violação ao Código de Saúde para Animais Terrestres da OIE** de 2016, o que resulta em muito sofrimento, dor e estresse desnecessários e traz **consequências adversas para o bem-estar de animais em alto mar** (grifo nosso).

Ressalta que restam dúvidas significativas sobre a capacidade de qualquer país para cumprir tais padrões, dada a natureza marítima desse negócio. Segue afirmando que as embarcações de transporte de gado têm um ambiente inerentemente estressante e pleno de riscos. Mesmo quando há médicos veterinários a bordo, sua capacidade de identificar, alcançar e tratar animais feridos ou enfermos é limitada. Finalizando, sugere a substituição da exportação de bovino vivo pela exportação de carne refrigerada e congelada.

Como profissional de saúde animal que **prestou serviço em cerca de 57 embarques de gado, a única conclusão a que posso chegar é que a exportação de animais vivos deveria ser alterada de forma significativa ou ser substituída pelo comércio de carne entre países**. Essa conclusão considera não só as implicações de bem-estar animal, mas também os riscos para a saúde humana devido aos resíduos de medicamentos e o consumo de produtos cárneos gerados em um ambiente estressante e contaminado (grifo nosso).

DOCUMENTO 5) Parecer do Ministério Público Federal, pela Procuradoria Regional da República da 3ª Região, realizado pelo Procurador Sérgio Medeiros

O MPF opinou pelo impedimento da exportação em todo o território nacional. Argumentou que tais maus-tratos representam violação à Constituição Federal, à Lei nº 9.605/98 e à Declaração Universal do Direitos dos Animais.

Adiante, o MPF homenageou a decisão de primeiro grau, afirmando que agiu com redobrada cautela, devidamente fundamentada, precedida de instrução sumária para confirmar as condições em que os animais se encontravam, não ostentando nenhuma ilegalidade ou abuso de poder. Nesse ponto, colaciona parte da sentença:

A – ANIMAIS COMO SUJEITOS DE DIREITOS.

A evolução da civilização fez com que os animais deixassem de ser tão somente **OBJETOS de direito e passassem a ser SUJEITOS de direito**. Com isso, os ordenamentos jurídicos dos povos civilizados passaram a conferir proteção aos animais não porque eles fossem “coisa”, “objeto” e, nessa qualidade integrassem o patrimônio de alguém, mas porque eles próprios, por sua natureza deseres sencientes e, como tais, **dotados de dignidade, merecessem, por si só, proteção jurídica**. É dizer, alguém sendo dono de uma cadeira e de um cão, poderia, sem qualquer recriminação de ordem jurídica, despedaçar a cadeira e atirar seus cacos na caçamba de lixo ou com eles fazer uma coivara. Porém, seria inconcebível que mesmo sendo dono do cão, pretendesse fazer com o animal o mesmo o mesmo que fizera com a cadeira. **Assim, por esse exemplo metafórico e caricato assenta-se bem a ideia de que o animal é sujeito de direito, sendo sua proteção um DEVER JURÍDICO e não apenas um preceito de ordem ética** (grifo nosso).

Em seguida, apresenta argumentos favoráveis a que os animais sejam considerados sujeitos de direitos, e frisa que quando a Constituição Federal proibiu as práticas cruéis aos animais (art. 225, § 1º, VII) reconheceu implicitamente que eles podem sofrer, pois não é possível ser cruel em face de seres inanimados. Então, a Constituição Federal reconheceu também que os animais são seres sencientes: pois só é possível ser cruel em face de seres capazes de sofrer.

Considero, igualmente, que a elevação dos animais para sujeitos de direito se mostra de suma importância para tutelar os interesses dos animais em juízo, em especial dos animais submetidos a prática de exportação em estudo. Sua incapacidade poderia obviamente ser sanada por meio de representação, seja pelo guardião ou Ministério Público, por exemplo.

Ataide Junior (2018) entende que mesmo que a legislação civil brasileira não confira, expressamente, personalidade civil aos animais, ou status jurídico de pessoas, a capacidade de ser parte a eles atribuída pelo Decreto 24.645/1934 já lhes posiciona, dentro do direito positivo, como sujeitos de direitos passíveis de tutela jurisdicional. Sabe-se que a personalidade judiciária não depende da personalidade civil. Entes despersonalizados têm direitos e podem defender esses direitos em juízo, por meio de seus representantes legais.

Desse modo, os animais, muito embora ainda sem personalidade civil positivada, são titulares do direito fundamental à existência digna, derivado da regra constitucional da proibição da crueldade, e podem ir a juízo, como dito anteriormente, por meio de seus substitutos legais, conforme regra, positiva e vigente, do art. 2º, §3º do Decreto 24.645/1934.

Não se deve mais relegar os animais à categoria meramente instrumental de coisa ou objeto, mesmo porque a maior parte das normas de proteção aos animais, em especialas que vedam os maus-tratos, abusos e crueldades, trata de regras em que o objeto jurídico tutelado é a incolumidade física e psíquica do próprio animal, ou seja, é ele o beneficiário direto.

Retornando ao parecer do Procurador, quanto ao transporte em si, o procurador intitula o capítulo III da sua petição de: “do transporte de animais vivos: o rito mais explícito da cultura da violência animal, ou uma prática comercial de pavoroso sofrimento e morte em escala inaceitável”.

Ressalta também os problemas ambientais da prática em análise, afirmando que são gravíssimas durante todo o trajeto.

A empresa Ecoporto Santos foi multada em R\$ 450 mil por realizar essa atividade de embarque de gado para exportação sem autorização ambiental. [...] Mas a questão não se limita ao porto. Os problemas têm início no embarque dos animais a 500 km do porto. [...] os gados bovinos de corte confinados produzem em torno de 30 a 35 kg/cabeça/dia de esterco (fezes e urina). No caso dos autos, partindo-se do pressuposto que os caminhões, com aproximadamente 40 animais, demoraram em média 10 horas (entre 8 e 14 horas) para chegarem ao porto de Santos, podemos concluir que em apenas um veículo houve a liberação de aproximadamente 500 quilos de esterco (12,523 quilos x 40 animais). Num universo de 675 caminhões teremos 337.500 (trezentos e trinta e sete mil e quinhentos) quilos de esterco sendo despejados pelas estradas e ruas da cidade de Santos, apenas referente ao trajeto entre o embarque no local de quarentena e o terminal portuário. [...] As consequências serão as piores possíveis, a começar pelas moscas que ao pousarem sobre o esterco poderão disseminar numerosas enfermidades. [...] A poluição atmosférica também é importante, uma vez que o odor liberado do estrume contém grande quantidade de sulfeto de hidrogênio, amônia, dióxido de carbono, monóxido de carbono, metano e outros gases, tornando-se poluidores através da fermentação dos dejetos sobre o solo. [...] No presente caso a Prefeitura de Santos também aplicou multas à empresa Minerva Foods pelo forte odor exalado em toda a orla santista. Já embarcados, produzirão uma quantidade de 810.000 (oitocentos e dez) mil quilos de esterco, ou seja, mais de oitocentas toneladas de dejetos que serão produzidos por dia para serem lançados diretamente no mar; parte descartada no mar territorial do Brasil e parte em águas internacionais. Portanto, em 15 dias, haverá o lançamento no mar de 12 mil toneladas de dejetos animais, fora os animais mortos, que também serão descartados depois de triturados. É um espetáculo de poluição ambiental sem precedentes! (grifo nosso).

Acrescenta que a crueldade contra os animais nessa modalidade comercial é intrínseca, e relata que o STF repudiou prática semelhante no julgamento da ADI nº 4983, contra a Lei do Estado do Ceará que regulamentava a vaquejada como prática desportiva e cultural.

Concluindo, relembra o triste episódio da escravidão, fazendo alusão à prática atual de exportação de animais vivos, tendo em vista a semelhança de condições precárias, cruéis e exploratórias, apenas alterando o sujeito objetificado, de animais humanos para não-humanos.

Patente que **nos referimos ao tráfico negreiro, onde africanos eram trazidos de sua terra natal, para o Brasil, sob ferros, e submetidos, na viagem, à condições absolutamente inumanas, sem mínima atenção à dignidade daquelas humanas pessoas.** Não é possível que, tanto tempo depois, condutas análogas, malgrado agora envolvendo indignidade e sofrimento de animais não humanos, venham a ser justificadas, toleradas, ou até judicialmente suportadas, **por razões de ordem estritamente comercial, até que, mais uma vez, tenhamos que nos render face ao repúdio internacional que, de certo, virá** (grifo nosso).

DOCUMENTO 6) Voto do Desembargador Federal Carlos Muta

Um dos votos favoráveis a proibição da prática em análise, seguindo a linha de que viola a regra constitucional de vedação da crueldade, foi do Dr. Carlos Muta. Parte do seu voto se dedica ao sofrimento infligido aos animais, seus problemas sanitários e ambientais, afirmando que tais maus-tratos não constituem fatos pontuais, isolados, mas regra em tal modalidade de negócio.

De fato, a fotografia contida no laudo pericial (doc. 1693748, p. 16) revela que cada baía de confinamento possui medida de 21,27m², sendo ocupada por mais de 21 bois cada, **o que resulta em confinar, por cerca de 16 dias, cada animal em menos de 1m², sendo possível constatar o espaço, reduzido e inadequado, inclusive na área de “showroom” da embarcação (andares superiores destinado apenas à fiscalização) – doc. 1693748, p. 17.** A situação de confinamento em espaço inadequado revela-se mais flagrante ainda nos pisos inferiores, restrita à tripulação (doc. 1693748, p. 18/36), **em que sequer se verificou posicionamento dos animais lado-a-lado, havendo amontoado de animais, sendo perceptível a situação de sofrimento a que expostos os animais, cuja falta de limpeza do ambiente - e ruídos dos ventiladores - não constitui causa, mas apenas um elemento amplificador da situação insalubre** (grifo nosso).

Afirma que o navio MV NADA sequer respeitou-se as Instruções Normativas do MAPA.

Note-se que as densidades e metragens previstas no anexo I da IN MAPA 46/2018, **não respeitadas no interior da embarcação, não configuram recomendações, mas determinações garantidoras tanto do bem-estar animal** como da preservação da qualidade do produto final, dispondo o artigo 26 que “o transporte marítimo ou fluvial deve ser [...] conduzido de forma a prevenir danos aos animais e minimizar o estresse de viagem, respeitando as normas estabelecidas para o bem-estar animal e as densidades de carga recomendadas no Anexo 01 desta Instrução” (grifo nosso).

Ainda sobre os espaços inadequados da embarcação, conclui que tal modelo de exportação mostra apenas a preocupação com redução de custos, e não com todas as demais questões importantes tais como: bem-estar animal, segurança e salubridade do transporte e da tripulação, impacto da navegação no meio ambiente, qualidade do produto e saúde do consumidor final.

Dando continuidade a fundamentação de seu voto, o desembargador afirma a higiene deficiente no navio devido ao acúmulo de animais e inadequação para transportá-los.

Além disso, há reconhecimento da própria União de que a **embarcação constitui ambiente com condições sanitárias terrivelmente inadequadas**, que foram ignoradas pela fiscalização do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (grifo nosso).

O desembargou criticou também a existência de poucos regulamentos técnicos e imprecisos do Brasil quanto a questão do bem-estar dos animais, não oferecendo indicadores objetivos que permitam a avaliação prática do bem-estar animal de forma ampla e precisa.

Cabe ressaltar que todo o contexto do ambiente insalubre, inadequado, sem higiene, assim como a possibilidade de contaminação de ambientes pelo desembarque dos animais, decorre da falta do estabelecimento pelo Poder Público de programa e planejamento para o transporte de animais vivos pela via marítima. Ao que parece o interesse econômico tanto de exportadores, como da própria União, sobrepujou a análise de todo e qualquer outro aspecto e efeito da operação (grifo nosso).

Tanto é verdade, critica o desembargador, que somente em agosto de 2018, ou seja, após a suspensão da exportação de gado “em pé” pelo Juízo, que o MAPA editou a IN 46/2018, passando, somente então, a dispor sobre o “plano de contingência” da transportadora.

Antes de tal normatização, afirma o julgador, inexistia qualquer previsão de plano de contingência (vide artigo 32 da IN MAPA 30/2010), sendo que a atual regulamentação, no entanto, não previne ocorrências de danos ambientais e sanitários, além de maus-tratos aos animais, mesmo porque depende de fiscalização pelo MAPA, carente de profissionais há tempos. E reforça, enfaticamente.

Ademais, a mera previsão, em termos genéricos, de “plano de contingência” não é capaz de oferecer a necessária segurança ambiental e sanitária, exigindo, além disso, **política ampla e sério programa de transporte de animais vivos,[...] Por sua vez, a omissão do poder público em conferir efetiva concretude à regulação de tal modalidade de transporte indica que a estruturação e normatização administrativa somente existe no papel**, diante da ausência de fiscalização das condições de embarque dos animais e permanência dos animais no interior do navio (grifo nosso).

Finalizando, cita a título de exemplo o naufrágio do navio cargueiro com 5.000 bois, no Porto de Barcarena - PA, que acarretou morte de centenas de animais e vazamento de óleo combustível, além de mau cheiro e risco à saúde da população local, causando enormes danos ambientais, econômicos e sociais a famílias da região.

CONCLUSÃO

Tais evidências responderam à questão de pesquisa, positivamente, em todos os documentos analisados, afirmando que a prática em si viola a regra constitucional de proibição de crueldade com os animais contida na parte final do inciso VII do §1º do art. 225 da Constituição Federal, bem como, sequer consegue garantir os indicadores bem-estaristas das cinco liberdades dos animais.

Na ótica do Direito Animal, os animais não-humanos submetidos a esta prática interessam como indivíduo, dotados de dignidade própria e, a partir disso, são sujeitos de direito fundamental à existência digna, a salvo de práticas cruéis. Tal princípio da dignidade animal se encontra justamente insculpido na regra constitucional de vedação da crueldade, notadamente pela sua complexidade cognitiva, psíquica e sensorial, da mesma sofisticação que da espécie humana.

Contribuindo para a garantia deste direito fundamental de não-sofrimento, imprescindível torná-los sujeitos de direito, adequando o seu status jurídico no ordenamento jurídico brasileiro, que no Código Civil, por exemplo, ainda os enquadra na qualidade de “bens móveis”, como se fossem mercadorias, produtos.

A nova ciência jurídica do Direito Animal, que segue ganhando espaço legal, jurisprudencial e doutrinário no Brasil, contribuiu para a superação deste atraso no ordenamento jurídico brasileiro, decorrente de um ranço antropocêntrico e especista que prejudica a tutela dos interesses dos animais, conforme se pode observar na fundamentação dos documentos aqui explorados.

Assim, se mostra preocupante a expectativa de crescimento deste comércio brasileiro, onde os animais não-humanos são tratados como meros objetos. Não se pode ignorar o sofrimento físico e psíquico causado aos animais submetidos a esta prática, seres dóceis e cientificamente reconhecidos como sencientes, que desde as áreas de pré-embarque, ainda na quarentena e transporte terrestre, suportam atos flagrantemente causadores de dor, aflição, humilhação, não raro lesões, doenças e mortes. Dessa forma, este trabalho entende que a prática de exportação de gado vivo deve ser proibida em todo o território nacional.

REFERÊNCIAS

ATAÍDE JUNIOR, Vicente. Introdução ao direito animal brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Animal**, Salvador, v. 13, n. 03, p. 48-76, set./dez. 2018.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, Distrito Federal: Senado, 1988. Disponível em:
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 25 abr. 2019.

LEVAI, L. **Os animais sob a visão da ética**. Congresso Ambiental do Ministério Público. Campos de Jordão. 2001. Disponível em:
http://www.mp.go.gov.br/portalweb/hp/9/docs/os_animais_sob_a_visao_da_etica.pdf. Acesso em: 04 ago. 2016.

LOURENÇO, D. B. As propostas de alteração do estatuto jurídico dos animais em tramitação no Congresso Nacional brasileiro. **Revista Jurídica Luso-Brasileira**, ano 2, n. 1, p. 811-839, 2016.

LUDOLF, Rafael V. **Exportação de gado vivo no brasil**: uma proposta para garantia da regra constitucional da proibição da crueldade contra os animais sob a ótica do direito animal. 2019.

Dissertação. UFF. Disponível em:

https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.xhtml?popup=true&id_trabalho=7706470

NETO, J. W; PETTERLE, S. R. **Animais não-humanos e a vedação de crueldade**: o STF no rumo de uma jurisprudência intercultural. Canoas: Unilasalle, 2016-B.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO, 2019. **Consulta pública**. Disponível em:

<https://pje2g.trf3.jus.br/pje/ConsultaPublica/DetalheProcessoConsultaPublica/listView.seam?ca=3b509af1d359455e5c47e89a72ca469139b484d172d84d8e>

AUTORES:

Rafael Van Erven Ludolf

Mestre em Sistemas de Gestão para o Meio Ambiente pela Universidade Federal Fluminense (UFF)

E-mail: rafaelvanerven@gmail.com

Stella Regina Reis da Costa

Professora aposentada da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).Doutorado em Engenharia Química pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.

E-mail: stellare@ig.com.br

Recebido em 16/10/2019

Aceito em 26/03/2020