

PARECER TÉCNICO

ASSUNTO: Identificação de maus tratos na atividade de exportação marítima de bovinos vivos.

1 – INTRODUÇÃO

O presente Parecer Técnico foi elaborado por solicitação do grupo *VEDDAS - Vegetarianismo Ético, Defesa dos Direitos Animais e Sociedade*, responsável pela campanha e pelos protestos frente ao embarque de bovinos vivos nos Portos de Santos e São Sebastião, e objetiva analisar e relatar algumas das condições de maus tratos a que os animais foram submetidos durante as operações.

Por não haver sido dada a este técnico autorização de subida a bordo e vistoria nas condições dos animais embarcados nos navios, nem mesmo como assistente técnico, o presente não se constitui em um laudo, mas relato técnico simplificado. O Parecer embasou-se na avaliação das evidências testemunhadas, referentes ao transporte terrestre dos animais até o momento de seu embarque, nos relatos de ativistas, em documentos, bibliografia, presunções e indícios juntados.

2 – HISTÓRICO DOS CASOS

2.1. Porto de Santos

Na noite de 29/11/2017 iniciou-se o embarque, no Porto de Santos, de mais de 27 mil cabeças de gado bovino provenientes de Altinópolis e Sabino (SP), e com destino ao Porto de Iskenderun, na Turquia, em uma megaoperação que durou até o dia 04/12/2017, marcando a retomada de movimentação de "carga viva" no complexo portuário santista após quase duas décadas sem que tal atividade fosse ali conduzida¹.

Na ocasião a *ONG Veddás* tentou sem sucesso impedir que o navio zarpasse, embora ficasse bem demonstrado a irregularidade do referido transporte. Na

¹ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/megaoperacao-embarca-mais-de-27-mil-bois-em-navio-no-porto-de-santos.ghtml>

ocasião o Ecoporto possuía autorização apenas para o transporte de contêineres, e não de “cargas vivas”. As operações desta natureza foram, então, suspensas.

Em 25/01/2018 a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) autorizou de forma emergencial a retomada das operações com cargas vivas no cais santista, após aval da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq)². No dia seguinte, um pequeno grupo de ativistas da ONG *Veddas* tentou impedir a entrada de carretas contendo novo carregamento de bois a serem embarcados no Porto de Santos utilizando seus próprios corpos, recebendo retaliação física e ofensas verbais por parte de oficiais da Guarda Portuária³.

Em 31/01/2018, Desembargador da 2ª Câmara Reservada ao Meio Ambiente, do Tribunal de Justiça de São Paulo, suspendeu o embarque de animais no navio, devido às evidências contundentes de maus tratos aos animais apresentadas pelos ativistas. No entanto, a medida foi cumprida a poucas horas do término do carregamento dos 27 mil bois, quando apenas 2 mil animais estavam para ser embarcados.

Na tarde de 01/02/2018, Juiz da 2ª Vara da Fazenda Pública de Santos reforçou a suspensão do embarque de cargas vivas no Porto, bem como determinou o desembarque dos animais já no navio. O mesmo proibiu, ainda, a partida do cargueiro e fixou uma multa de R\$ 5 milhões para qualquer navio que carregasse animais no Porto de Santos⁴.

2.2. Porto de São Sebastião

O Porto de São Sebastião é o maior responsável pela movimentação de “cargas vivas” pelo modal aquaviário no Estado de São Paulo⁵. Conforme dados oficiais, dos 340,34 mil bois exportados entre janeiro e novembro de 2017, 47,5% foram enviados para a Turquia⁶.

Por este porto foram exportadas 4.258 cabeças de gado em 2014, 3.307 em 2015, 46.223 em 2016 e 33.229 até outubro de 2017, mostrando uma tendência de aumento nas expostações.

Relatório de Vistoria do IBAMA (nº 51/2017-UT-CARAGUATATUBA-SP/SUPES-SP) de 13/01/2018, referente aos procedimentos de exportação de

² <http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Criacao/Boi/noticia/2018/02/justica-determina-desembarque-de-27-mil-bois-no-porto-de-santos.html>

³ <https://www.vista-se.com.br/porto-de-santos-ativistas-do-veddas-se-colocam-em-frente-as-carretas-carregadas-com-animais/>

⁴ <http://revistagloborural.globo.com/Noticias/Criacao/Boi/noticia/2018/02/justica-determina-desembarque-de-27-mil-bois-no-porto-de-santos.html>

⁵ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/megaoperacao-embarca-mais-de-27-mil-bois-em-navio-no-porto-de-santos.ghtml>

⁶ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/impasse-de-navio-com-25-mil-bois-no-porto-de-santos-gera-mais-prejuizos-aos-animais-diz-governo-federal.ghtml>

6.096 animais vivos no navio *Queensland* (de bandeira liberiana) pelo Porto de São Sebastião em 13/12/2017 conclui que a operação de embarque de gado vivo ocorre com baixa interferência ao meio ambiente e sem evidências de maus tratos, “restando as condições normais de criação de gado confinado”, mas chama a atenção para o fato de que não existe regramento que estabeleça as definições e condições objetivas para enquadramento de maus tratos na cadeia produtiva pecuária.

3 – TRANSPORTE MARÍTIMO DE ANIMAIS VIVOS

Anualmente, milhões de animais como bovinos, bubalinos, caprinos e ovinos são exportados vivos de países como a Austrália e o Brasil, para serem abatidos em outros países, especialmente no Oriente Médio e sudeste asiático.

Dezenas de milhares destes animais não sobrevivem às condições de viagem, e aqueles que sobrevivem são desembarcados, manuseados, transportados e abatidos em seus países de destino, frequentemente utilizando procedimentos que não seriam aceitos em seus países de origem.

Diversas organizações e grupos de bem-estar animal promovem investigações⁷ e denúncias em relação às condições nas quais ocorrem estes transportes e de que forma estes animais são abatidos em seus destinos.

Diversas regulamentações internacionais tem surgido, como por exemplo a *Terrestrial Animal Health Code* (Código Sanitário de Animais Terrestres) da World Organization of Animal Health-OIE, que em seu Capítulo 7.2 trata do transporte de animais (mamíferos) vivos por via marítima⁸.

Este código, bem como outras legislações, intencionam criar procedimentos para garantir o bem-estar dos animais transportados, no entanto fortes indícios demonstram que as mesmas não são efetivas em amenizar o sofrimento pelo qual estes animais passam⁹.

No Brasil, a exportação de animais vivos destinados ao abate é regulamentada pela Instrução Normativa MAPA Nº 56, de 6 de novembro de 2008 e pela Instrução Normativa MAPA nº 13, de 30 de março de 2010, ambas estipulando, de maneira generalizada, a necessidade de se atentar para o bem estar dos animais envolvidos.

Embora a frequente alegação por parte dos transportadores e outros interessados de que os procedimentos seguem à risca a legislação vigente, as evidências mostram que os animais envolvidos são submetidos à crueldade, ao sofrimento, à dor e ao estresse, conforme será descrito adiante.

⁷ <http://www.banliveexport.com/features/no-pleasure-cruise-month-long-live-export-sea-journey-russia.php>

⁸ http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_aw_sea_transpt.htm

⁹ <http://www.banliveexport.com/facts/frequently-asked-questions.php>

4 – EVIDENCIAS DE MAUS TRATOS CONTRA OS ANIMAIS

Os conceitos de bem estar animal e abate humanitário são controversos e eticamente discutíveis pelo ponto de vista dos direitos animais¹⁰, no entanto, por serem amplamente aceitos na sociedade contemporânea e encontrar guarida no direito positivo vigente, são convenientes para embasar a presente análise.

Conforme a Instrução Normativa Nº 03 de 17/01/2000 do MAPA, o bem-estar animal pode ser definido como o conjunto de procedimentos técnicos e científicos que garantem o bem-estar dos animais desde seu embarque no estabelecimento rural até a operação de sangria na indústria frigorífica¹¹.

Isto faz com que a tarefa de avaliar o bem-estar dos animais apenas em uma ou algumas etapas desta cadeia logística (i.e. atividade de embarque nos navios ou situação de transporte marítimo), resulte na desconsideração de grande parte do real sofrimento pelos quais estes animais deverão passar durante seu processo exploratório como um todo.

Destarte, a análise dos maus tratos envolvidos apenas pode ser considerada verossímil se contemplados todos os aspectos envolvidos nesta cadeia produtiva, e não apenas o transporte marítimo isoladamente.

São relevantes para a avaliação do bem-estar animal a forma como os animais são criados nas fazendas, de que forma são manejados para o embarque nos caminhões, as condições destes caminhões, suas dimensões, sua altura, a densidade de animais ali colocados, o tempo de transporte terrestre, a higiene, o provimento de alimentos e água, a presença de ventilação adequada, a proteção contra intempéries como chuva e sol fortes durante o transporte terrestre, o tempo de espera dos caminhões carregados em sua chegada ao Porto, de que forma ocorre o desembarque dos animais do caminhão e seu embarque no navio, as condições destes navios, as dimensões dos recintos onde os animais vivos serão acondicionados, sua altura, a densidade de animais por recinto, o tempo de transporte marítimo, a manutenção da higiene durante a viagem, o tratamento e disposição dos resíduos gerados durante a viagem, o provimento de alimentos e água por todo o tempo de viagem, a presença de ventilação adequada, a proteção contra intempéries e, finalmente, as atividades de desembarque dos animais em seu destino no porto turco, seu reembarque em caminhões na Turquia para serem conduzidos até fazendas de engorda, até seu abate seguindo o rito islâmico denominado *zabihah*, além de outras considerações.

Para diagnóstico do bem estar animal utiliza-se a análise das “Cinco Liberdades”¹²:

10 <http://olharanimal.org/abate-humanitario/>

11 COSTA E SILVA, B. V. Abate humanitário e o bem-estar animais em bovinos. Universidade federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012.

12 <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20121010012427/http://www.fawc.org.uk/freedoms.htm>

1. Liberdade de sede, fome e má-nutrição: o animal deve dispor de amplo acesso a fontes de água frescas e uma dieta adequada para manter sua saúde e seu vigor;
2. Liberdade de dor, ferimentos e doença: O animal deve dispor de métodos de prevenção ou diagnóstico rápido e tratamento adequado;
3. Liberdade de desconforto: o animal deve estar inserido em um ambiente abrigado e com uma área de descanso confortável;;
4. Liberdade para expressar comportamento natural: O animal deve dispor de espaço suficiente, instalações adequadas e companhia de animais de sua própria espécie quando for de natureza gregária;
5. Liberdade de medo e estresse: O animal deve estar assegurado gozar condições e tratamentos que impeçam seu sofrimento mental.

4.1. Maus tratos no transporte terrestre de animais vivos

A Resolução CONTRAN nº 675, de 21 de junho de 2017, dispõe sobre o transporte terrestre de animais de produção ou de interesse econômico. Embora o Artigo 11 estabeleça que o disposto na referida Resolução será exigível apenas para os veículos de transporte de animais vivos fabricados após 1º de julho de 2019, seus artigos se prestam a mostrar de que forma o transporte de animais vivos realizado no episódio implicava em reconhecidos maus tratos contra os mesmos.

Em seu Artigo 3º, a Resolução estabelece que os caminhões destinados ao transporte de animais vivos devem atender aos seguintes requisitos:

I - ser construído ou adaptado e mantido de forma a evitar sofrimento desnecessário e ferimentos, bem como para minimizar agitação dos animais, a fim de garantir a manutenção da vida e o bem-estar animal;

II - ser adaptado à espécie e categoria de animais transportados, com altura e largura que permitam que os animais permaneçam em pé durante a viagem, a exceção das aves, e com abertura de tamanho compatível para embarque e desembarque da respectiva carga viva;

III - ser resistente e compatível com o peso e movimento dos animais transportados;

IV - indicar de forma visível na parte traseira da carroceria do veículo um número de telefone de emergência;

V - observadas as especificações do fabricante do veículo, quando houver, a lotação de animais deve estar de acordo com as

recomendações específicas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;

VI - apresentar superfícies de contato sem proeminências e elementos pontiagudos que possam ocasionar contusões ou ferimentos nos animais transportados;

VII - permitir a circulação de ar em todo o seu interior garantindo a ventilação necessária para o bem-estar animal;

VIII - dispor de meios de proteção para minimizar os efeitos de temperaturas extremas;

IX - dispor de meios para visualização parcial ou total dos animais;

X - dispor de meios que evitem derramamento de dejetos durante sua movimentação nas vias públicas;

XI - possuir piso antiderrapante que evite escorregões e quedas dos animais transportados fora de caixas contentoras;

XII - possibilitar meios de fornecimento de água para animais transportados fora de caixas contentoras;

XIII - possuir laterais e teto que protejam contra a fuga, a queda e a exposição de partes do corpo dos animais transportados para fora do veículo;

XIV - no caso de transporte de animais em caixas contentoras, o veículo deve dispor de estruturas que impeçam o deslocamento ou a queda das caixas contentoras.

§ 1º Para o transporte de carga viva em caminhões baú, deve ser previsto um sistema de controle de temperatura e ventilação.

§ 2º Não é obrigatória a instalação de reservatório de água no VTAV (veículo de transporte de animais vivos).

Uma breve observação das condições dos veículos que realizaram o transporte dos bovinos para serem embarcados nos Portos de Santos e São Sebastião evidencia que os mesmos não satisfaziam a muitas destas condições, a saber:

- Não havia qualquer adaptação efetiva ou que ao menos intencionasse evitar o sofrimento desnecessário e os ferimentos nos animais, antes, ficou evidenciado que durante a viagem os animais permaneciam agitados, escorregando em suas próprias fezes e por vezes caindo, comprometendo certamente seu bem-estar;
- Superlotação das carretas, com uma média de 90 animais por veículo¹³, e dimensionamento inadequado para suportar tal densidade;
- Devido á densidade de animais os mesmos não conseguiam se mover de forma adequada;
- Diversos animais apresentavam evidencias de estarem contundidos ou feridos, sendo que muitos destes encontravam-se prostrados;

¹³ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/megaoperacao-embarca-mais-de-27-mil-bois-em-navio-no-porto-de-santos.ghtml>

- Os animais foram transportados sem qualquer proteção contra as intempéries (chuva e sol forte);
- Os animais foram transportados por cerca de 500 km, possivelmente mais de 8 horas de viagem desde o interior além do tempo decorrido para se realizar seu embarque no caminhão e ficaram por todo este tempo sem acesso a água e alimentos;
- Algumas das caçambas contendo os animais apresentavam fitas adesivas obstruindo a visualização e inspeção dos animais, em desacordo com a legislação supracitada;
- Não havia qualquer indicação de número de telefone a ser chamado no caso de emergência;
- Os caminhões trafegavam sem qualquer sistema de contenção dos dejetos animais, longe disto, cada caminhão possuía um encanamento instalado propositalmente para direcionar todas as fezes para a via pública, incorrendo em poluição ambiental.

Embora a Prefeitura Municipal de Santos tenha multado a empresa Minerva Foods pelo lançamento dos dejetos animais em seus logradouros, outras penalidades deveriam ser aplicadas, pois pode-se constatar nos dias 29 e 30 de janeiro de 2018 o rastro de dejetos bovinos deixados pelo comboio de caminhões trafegando pelo Rodoanel Mario Covas em direção ao litoral.

Igualmente, o artigo 5º, em seu parágrafo único, determina que o veículo pode conter rampas desde que estas disponham de superfície antiderrapante que evite escorregões ou quedas dos animais. A constatação desta superfície antiderrapante não pode ser constatada considerando a grande quantidade de fezes presente na rampa, o que não impediu os animais de escorregarem.

Assim, embora a legislação não possa ser aplicada neste caso específico, ela serve de balizamento para demonstrar que os animais no episódio foram submetidos a reconhecidos maus tratos.

Todavia, a análise dos maus tratos implicados no transporte terrestre de animais vivos não deve se limitar ao transporte propriamente dito, mas também os processos de embarque e desembarque dos animais no caminhão.

O embarque dos animais nos caminhões não pode ser acompanhado, por haver sido realizado nas fazendas, porém a visualização de grande número de animais embarcados sofrendo com hematomas, lesões e contusões conduz à possibilidade de que, ao menos uma parte destes não tenham se machucado meramente ao longo do trajeto, mas que tenham sido manejados mediante “socos, chutes e pontapés” e estresse ao animal.

Ademais, na lateral de cada caminhão encontrava-se pendurada uma “picana”, barra de choque conectada à eletricidade, e alguns dos ativistas pelos direitos animais ali presentes reportaram haverem testemunhado sua utilização contra os animais, o que certamente está em desacordo com o que é estabelecido como boas práticas no transporte de animais vivos.

Igualmente, o episódio demonstra falta de cumprimento aos artigos 4º, 7º e 26 da Instrução Normativa nº 13/2010 do MAPA (referentes aos requisitos do veículo transportador e às condições dos animais transportados, bem como ao seu bem estar), havendo também suspeita de descumprimento dos artigos 9º e 14, pois ainda que os animais tenham sido previamente reunidos em um Estabelecimento de Pré-Embarque – EPE este provavelmente não se encontra situado a uma distância que não implique uma jornada superior a 8 (oito) horas de transporte por via rodoviária.

Altinópolis e Sabino distam, respectivamente, 500 e 600 Km de Santos; Barretos dista 600 Km de São Sebastião. Seria improvável que caminhões-carreta transportando animais vivos pudessem percorrer tais distâncias rodoviárias, incluindo trechos de serra, em período de 8 horas ou menos. É de se supor que os tempos requeridos tenham sido bastante superiores às 8 horas exigidas pela Lei.

4.2. Maus tratos no transporte marítimo de animais vivos

Some-se à longa distância percorrida desde o interior até o litoral, e à longa espera dos animais já embarcados nos veículos de transporte terrestre, não há nenhuma prioridade por parte do porto na recepção de “cargas vivas” em detrimento de outros contêineres. Ainda que havendo, o tempo de espera é demasiado longo para se defender que a situação seja compatível com qualquer arguição de bem-estar animal. Há uma longa fila de espera que os caminhões transportando gado devem enfrentar antes que se inicie o processo de desembarque dos animais no porto e isso certamente representa indícios de maus tratos.

Assim que chegam ao terminal portuário, os caminhões se posicionam de modo que os animais entrem em um corredor e depois passem por uma plataforma até embarcar no navio. No Relatório de Vistoria nº 51/2017-UT-CARAGUATATUBA-SP/SUPES-SP do IBAMA ao navio *Queensland*, atracado no Porto de São Sebastião, encontra-se que foi observada a condução dos animais pela rampa de transferência dos caminhões para os navios sem uso de violência ou condições degradante aos animais.

Trata-se de avaliação subjetiva, pois o mesmo relatório informa a utilização de bastões de choque para encaminhamento e acondicionamento dos animais nos recintos no interior do navio. Embora os choques proporcionados pelas “picanas” não representem risco de morte para os animais, eles certamente causam desconfortos desnecessários aos animais e invalidam qualquer alegação de cuidados com seu bem-estar.



Fig. 1 - Embarque de bovinos no navio *Nada* , Porto de Santos (Foto: Renan Fiuza/G1)

O mesmo Relatório referente aos *Queensland* revela haver presenciado que, neste navio, os recintos onde os animais são acondicionados apresentam tamanhos que variam entre 15 a 20 m², e que foi observada a presença de 15 a 20 animais por recinto em média. Isto revela que cada animal transportado dispõe de tão somente 1 m² pelo tempo de duração de viagem, acima de 15 dias. Vacas nelore¹⁴ possuem comprimento corporal de 1,38 a 1,40m e área corporal de cerca de 4,6m², portanto é evidente que estes animais, ainda que pertencendo a raças bovinas algo menores não poderão encontrar conforto em tão pequenas dimensões por tanto tempo. É evidente que o tamanho dos recintos e sua lotação representam maus tratos contra estes animais e ferem o Art. 44 da Instrução Normativa nº 13/2010 do MAPA.

14 ROCHA, E.D. *et al.* "Tamanho de vacas Nelore adultas e seus efeitos no sistema de produção de gado de corte." *Arq. Bras. Med. Vet. Zootec.* [online]. 2003, vol.55, n.4, pp.474-479.



Fig. 2 - Condição dos bovinos embarcados no navio *Nada*, porto de Santos (Foto: Reprodução/TV Tribuna)

Com relação à exposição às intempéries, o navio *Nada*, de bandeira panamenha, considerado o maior navio do mundo em operação para transporte de bovinos vivos, possui 05 (cinco) deques superiores e 07 (sete) inferiores, no porão¹⁵. No navio *Queensland*, de bandeira liberiana, os recintos distribuem-se ao longo de seis níveis na embarcação, sendo três acima do casco e três abaixo do mesmo¹⁶.



Fig. 3 - Navio *Nada*, considerado o maior do mundo em operação para transporte de bovinos, atracado no Porto de Santos (Foto: Adriana Cutino/G1)

¹⁵ <https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/megaoperacao-embarca-mais-de-27-mil-bois-em-navio-no-porto-de-santos.ghtml>

Disto resulta que os animais aprisionados nos pavimentos superiores de ambos os navios estarão durante todo o tempo de viagem, de 15 a 20 dias, sempre expostos às intempéries como sol forte e chuvas, sem possibilidade de abrigo, e que por outro lado os animais aprisionados em recintos situados abaixo do casco, estarão por todo este período privados do ar livre e da luz natural, bem como expostos a uma atmosfera insalubre resultante da decomposição de suas excretas e da amônia oriunda de sua urina, dependendo do funcionamento de sistemas artificiais de ventilação e exaustão para garantir sua sobrevivência, à custa do constante ruído produzido por tais equipamentos. Em ambos os casos ficam evidentes os maus tratos e o descumprimento ao Art. 39 da Instrução Normativa nº 13/2010 do MAPA.



Fig. 4 - Detalhe de recintos compartimentados para os animais no interior do navio *Queensland*, atracado no Porto de São Sebastião (Foto: IBAMA Caraguatatuba)

As vistorias realizadas pelo IBAMA no navio *Queensland* e que deram origem ao Relatório de Vistoria nº 51/2017-UT-CARAGUATATUBA-SP/SUPES-SP, de 13/01/2018, ativeram-se à disponibilidade de alimento e água para os animais, ventilação, limpeza e descarte de resíduos gerados pelos animais, o que na ocasião foi considerado adequado. No entanto cabe destacar que o navio na ocasião não havia ainda zarpado, sendo a presença de alimentos, água de qualidade e higiene esperados nesta fase.

É precisamente durante a jornada de 15 a 20 dias, dependendo das condições meteoceanográficas encontradas durante a viagem, que a condição de higiene se deteriora e alimentos e água podem vir a faltar.

Por exemplo, com relação à manutenção das condições de higiene durante a viagem o relatório inicialmente informa que os técnicos do IBAMA constataram a presença de maravalha limpa forrando os recintos onde os animais haviam acabado de ser embarcados, possibilitando inclusive que alguns destes animais encontrassem-se deitados sobre a mesma.

Mas é evidente que esta maravalha não se encontraria limpa por muito tempo, recebendo as fezes e urinas destes animais. O relatório informa a lavagem do

piso dos recintos com periodicidade de três a quatro dias, inicialmente com água salgada e posteriormente com água doce.

A maravalha limpa seria repostada após esta lavagem? Não há evidências em relação ao assunto, mas considerando uma lotação de 01 (uma) Unidade Animal por m², e considerando que os animais não deixam os recintos até sua chegada na Turquia, fica evidente que esta maravalha inicial não seria repostada.

E havendo ou não a presença de maravalha, o fato é que os animais necessitam permanecer sobre suas próprias fezes e mesmo deitar-se sobre elas, o que pelo ponto de vista do bem-estar animal não é a questão principal, mas sim que a presença de fezes no piso compromete sua aderência, ocasionando em escorregões constantes por parte dos animais.

Com relação à água residuária, o relatório informa que esta é encaminhada para um sistema de drenagem do navio, aspirada por uma bomba que macera os sólidos e encaminha o resíduo resultante para o tanque de retenção, sendo descartado em alto mar com o navio em movimento.

Referente ao provimento de alimentos e água por todo o tempo de viagem, o *Nada* foi carregado com cerca de 60 toneladas de ração para serem utilizadas pelos 15 dias de viagem⁵. O relatório referente ao *Queensland* informa ração peletizada e feno a serem fornecidos a uma base de 2,5% do peso de cada animal diariamente, bem como o fornecimento de água à vontade.

Desta forma há pouca possibilidade de alimentos e água faltarem ao longo da viagem marítima, especialmente porque isto se traduziria em perda de plantel e prejuízos econômicos, mas possivelmente a qualidade dos mesmos tenderão a se deteriorar pela maresia. Consta do relatório a existência de unidades de dessalinização presentes no navio, o que sugere que a água doce embarcada provavelmente será insuficiente e em determinado momento os animais necessitarão ser dessedentados utilizando água dessalinizada.

Questionamentos como este demonstram que uma vistoria nas condições do navio antes de zarpar revela pouco em relação às condições em que os animais se encontrarão após tantos dias de viagem. Para uma avaliação mais precisa em relação ao bem estar destes bovinos seria necessário acompanhá-los ao longo de toda a viagem, até mesmo para verificar seu comportamento e estado de saúde frente às oscilações, arfagens e adernagens da embarcação, ou no mínimo verificar suas condições quando do desembarque no porto turco.

4.3. Maus tratos no abate ritual islâmico

Os animais que não perecerem no caminho e chegarem vivos ao seu destino ainda serão desembarcados seguindo procedimentos semelhantes ao embarque e serão destinados ao abate ritual islâmico, denominado *zabihah* (ou

zabih), para produzir carne considerada *halal* (permitida de acordo com a religião islâmica).

De acordo com diversas fontes (^{17, 18}), a técnica de abate *Halal* deve seguir os seguintes passos:

- 1- O animal deve ser abatido por um muçulmano que tenha atingido a puberdade.
- 2- Ele deve pronunciar o nome de Alá com a face do animal voltada para Meca ou recitar a oração *Bismillah Allah-u-Akbar*.
- 3- O animal não deve estar com sede no momento do abate.
- 4- A faca deve estar bem afiada e ela não deve ser afiada na frente do animal, porque pode causar tensão imprópria àquele animal.
- 5- O corte deve ser no pescoço em um movimento de meia-lua. A matança será feita cortando a garganta do animal ou perfurando a garganta, causando a morte mais rápida com o menor quantia de dor; Deve-se cortar os três principais vasos (jugular, traquéia e esôfago) do pescoço.
- 6- A morte deve ser rápida para evitar sofrimentos para o animal.
- 8- O sangue deve ser totalmente retirado da carcaça.

No entanto, na prática, vê-se que estes pressupostos dificilmente são seguidos, pois:

- 1- Ainda que se dessedente os animais antes do abate, para cumprir um quesito ritualístico, isto não garante que o animal não tenha passado sede horas ou dias antes do abate, devido às distâncias percorridas. Portanto, dessedentar o animal antes do abate não assegura bem-estar para o mesmo.
- 2- Frequentemente animais que esperam para serem abatidos testemunham outros animais sendo abatidos antes deles, o que certamente lhes causa uma tensão maior do que se presenciassem uma faca sendo afiada à sua frente.
- 3- A morte do animal não ocorre de forma rápida, pois isto impediria a continuidade de seus batimentos cardíacos; apenas com o funcionamento do coração o sangue poderá ser totalmente retirado da carcaça.

17 <http://abpa-br.com.br/setores/avicultura/mercado-externo/a-tecnica-de-abate-halal>

18 <http://www.beefpoint.com.br/abate-halal-4997/>

É precisamente no tempo que o animal leva para morrer no abate ritual islâmico que reside sua diferença prática em relação ao erroneamente denominado “abate humanitário” do ocidente, pois que na *zabihah* a insensibilização ou atordoamento *ante-mortem* do animal é proibido. O animal deve ter sua garganta cortada estando ainda consciente, e sua vida deve se desvanecer conforme o sangue se esvai do corpo.

Há uma controvérsia em relação a qual das formas de abate causa menos sofrimento ao animal.

Um estudo realizado em 1978 por Wilhelm Schulze e colaboradores, na Universidade de Hanover na Alemanha, objetivava quantificar por meio de eletroencefalogramas a dor e a perda de consciência em ovelhas e bezerras abatidos pelo método convencional (atordoamento com pistola de embolo cativo) e ritual (corte da garganta com faca).¹⁹

De acordo com interpretações islâmicas dos resultados da pesquisa, o *zabihah* se mostrou muito mais humanitário para com o animal do que o uso de pistola de insensibilização, método no ocidente considerado humanitário, pois que o próprio atordoamento do animal é deveras doloroso²⁰. Mas o próprio autor principal do estudo acima citado admite em seu artigo que a técnica de insensibilização utilizada poderia não estar funcionando de forma apropriada.

Com efeito, diversos estudos comprovam que de fato os animais sofrem severamente durante o processo de abate islâmico²¹. Uma grande variedade de vídeos disponíveis no Youtube ilustram de que forma, na prática, o abate ritual islâmico é realizado, deixando poucas dúvidas em relação aos maus tratos envolvidos.

Alguns destes vídeos mostram animais sendo desembarcados em abatedouros turcos, provavelmente vindos de países distantes. Os animais mostram evidências de estarem debilitados, desnutridos, doentes ou machucados, mal podendo se sustentar em seus próprios corpos, quando então são presos em equipamentos de contenção e tem suas gargantas cortadas a sangue frio. Outros vídeos mostram muçulmanos comuns abatendo animais de forma artesanal, em ruas e outros estabelecimentos, uma vez que a religião não exige especialização ou local específico para a prática. Em todos eles, porém, fica flagrante que os princípios teóricos de bem estar animal defendidos para o abate ritual islâmico não costumam ser utilizados na prática:

https://www.youtube.com/watch?v=ZE2svQFH_q0&has_verified=1

<https://www.youtube.com/watch?v=-sexXw-gWw8>

19 Schulze W, Schultze-Petzold H, Hazem AS, Gross R. Experiments for the objectification of pain and consciousness during conventional (captive bolt stunning) and religiously mandated (“ritual cutting”) slaughter procedures for sheep and calves. Deutsche Tierärztliche Wochenschrift 1978 Feb 5;85(2):62-6.

20 <https://archive.islamonline.net/?p=15608>

21 <https://www.newscientist.com/article/dn17972-animals-feel-the-pain-of-religious-slaughter/>

https://www.youtube.com/watch?v=ZE2svQFH_q0

<https://www.youtube.com/watch?v=2QjEJ8mK3oY>

<https://www.youtube.com/watch?v=3FgTOFs4ND0>

<https://www.youtube.com/watch?v=SgzYsscA2BU>

<https://www.youtube.com/watch?v=SDoGteCwwiw>

<https://www.youtube.com/watch?v=m1WWQhOIFxg>

<https://www.youtube.com/watch?v=F90NaAaOT1U>

<https://www.youtube.com/watch?v=y5YmrPvSu00>

5 – CONCLUSÃO

Embora não tenha sido possibilitada a este biólogo entrada e inspeção nos navios embarcados com animais nos Portos de Santos e São Sebastião, os fatos supracitados evidenciam, terminantemente, os maus tratos e a violação dos princípios de bem-estar animal estipulados pela legislação vigente.

Por todo o conjunto da análise e suas constatações, fica também evidente que uma mera reforma nas condições de transporte e manejo destes animais não poderá resultar em melhorias desta condição, visto que a mesma não poderá diminuir o sofrimento e o estresse experimentados por estes animais, maus tratos inerentes a estas atividades.

É o que tínhamos a informar

São Paulo, 03 de fevereiro de 2018

Biólogo Sérgio Greif, MSc.
CRBio 26.797-01