

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS APLICADAS
FACULDADE DE DIREITO**

JAQUELINE MARTINS PEREIRA

A INCONSTITUCIONALIDADE DA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DO GADO VIVO

Campinas

2024

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS APLICADAS
FACULDADE DE DIREITO**

JAQUELINE MARTINS PEREIRA

RA 20049532

A INCONSTITUCIONALIDADE DA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DO GADO VIVO

Trabalho de conclusão de curso apresentado à
Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade
Católica de Campinas, como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito.
Orientador: Prof. Dr. Pedro Pulzatto Peruzzo

Campinas

2024

JACQUELINE MARTINS PEREIRA

A INCONSTITUCIONALIDADE DA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DO GADO VIVO

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de Direito
da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito
parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Data de aprovação: ____/____/____

Prof. Dr. Pedro Pulzatto Peruzzo

Orientador

Prof. Dr. Guilherme Perez Cabral

Avaliador

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao meu orientador, Professor Dr. Pedro Pulzatto Peruzzo, pela orientação e apoio durante todo o processo de pesquisa.

Agradeço também aos meus colegas do Curso de Direito, que sempre estiveram dispostos a trocar ideias e auxiliar nos momentos mais desafiadores.

Em especial, meus sinceros agradecimentos à minha família, sobretudo à minha mãe, pelo apoio incondicional e compreensão ao longo desta jornada.

Por fim, agradeço a PUCC, como ex-funcionária, que me possibilitou, através de incentivo com a doação de bolsas de estudo, a conclusão deste curso.

RESUMO

A presente monografia tem como objetivo questionar a constitucionalidade do transporte de animais por via marítima para países do Oriente Médio, com objetivo de serem abatidos pelo método de abate religioso denominado *Halal*. O Brasil possui Leis de proteção ambiental que regulamentam e estabelecem sanções aos maus-tratos a animais, as quais deveriam ser igualmente efetivas no caso do transporte de bovinos via marítima, o que não ocorre. Apesar da vedação constitucional da prática de crueldade contra animais não-humanos, através de laudos amplamente embasados em fotos e filmagens por médicos veterinários e ambientalistas, fica evidente e comprovada a crueldade com os animais, sob justificativa do crescimento econômico promovido pelo agronegócio, o que é questionado frente às comprovadas perdas políticas e financeiras neste tipo de negócio para o Brasil. A Constituição Federal, em seu artigo 225, §1º, inciso VII, preceitua que é dever do poder público “proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade”. Não obstante, o direito fundamental previsto no supracitado artigo 225, CF, trata-se de cláusula pétrea, com fundamento no artigo 60, §4º, inciso IV, da mesma Carta Magna. Sendo, assim, vedadas quaisquer propostas de emendas constitucionais que tentem suprimi-la. Logo, o direito fundamental à existência digna dos animais não-humanos não pode ser suprimido, nem tampouco subjugado pela legislação brasileira.

PALAVRAS-CHAVE: crimes ambientais, maus-tratos aos animais, crimes do agronegócio, direitos dos animais, crueldade.

ABSTRACT

This monograph aims to question the constitutionality of the maritime transport of animals to Middle Eastern countries for the purpose of being slaughtered by the religious Halal method. Brazil has environmental protection laws that regulate and establish sanctions for animal cruelty, which should be equally effective in the case of maritime transport of cattle, but this is not the case. Despite the constitutional prohibition against cruelty to non-human animals, reports supported by photos and recordings by veterinarians and environmentalists clearly and conclusively

demonstrate animal cruelty, justified by the economic growth promoted by agribusiness, which is questioned in light of the proven political and financial losses in this type of business for Brazil. The Federal Constitution, in its Article 225, §1, item VII, stipulates that it is the duty of the government to “protect the fauna and flora, prohibiting, in the form of the law, practices that jeopardize their ecological function, cause the extinction of species, or subject animals to cruelty.” Furthermore, the fundamental right provided in the aforementioned Article 225 of the Federal Constitution is considered a "clause pétrea" (unchangeable clause), based on Article 60, §4, item IV, of the same Charter. Therefore, any proposals for constitutional amendments that attempt to eliminate it are prohibited. Thus, the fundamental right to a dignified existence for non-human animals cannot be suppressed or subordinated by Brazilian legislation.

KEYWORDS: environmental crimes, mistreatment of animals, agribusiness crimes, animal rights, cruelty.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	8
2. O TRANSPORTE DO GADO	11
3. OS DANOS AMBIENTAIS	16
4. AS INFRAÇÕES À LEGISLAÇÃO E AÇÕES CONTRA A EXPORTAÇÃO	22
5. CONCLUSÃO	31
6. REFERÊNCIAS	34

1. INTRODUÇÃO

A exportação por via marítima de bovinos criados em solo brasileiro ultrapassa o número de 500 mil cabeças de gado anualmente. Somente em 2023, o volume de gado vivo exportado aumentou 298,9%, e o faturamento aumentou 254,2%, quando comparado a 2022, somando de US\$488,6 milhões, segundo a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex), sendo observada pequena queda de rendimento (gráfico 1) apenas durante o ano de 2021 devido reflexo da pandemia de Covi19.

O destino desses animais são países do Oriente Médio, onde a religião muçulmana exige o abate para consumo pelo método Halal.

Tal método consiste num tipo de morte sem dessensibilização do animal onde este tem sua face voltada para Meca e é degolado ao som de orações citadas por quem realiza o abate. Todavia, como constatado, as determinações islâmicas para que a carne seja considerada Halal, não são, em nenhum momento de toda a logística do transporte, cumpridas.

Segundo Al Sheikh et al (2021) os praticantes da religião islâmica têm a responsabilidade de tratar os animais com dignidade, tanto antes quanto durante o abate; o componente humanitário deve ser aplicado para minimizar o estresse e sofrimento dos animais. Detalhes específicos são cruciais no abate, especialmente em operações coletivas. Nesse contexto, Al Abbadi (1988) destaca que os animais que aguardam o abate não devem ver ou ouvir aqueles que estão sendo abatidos.

Desse modo, durante o período de espera, que abrange desde a chegada do animal ao abatedouro até o momento do abate, conforme Zhang et al. (2009; 2010), de acordo com as normas islâmicas, o tempo deve ser utilizado para permitir que os animais se recuperem do estresse do transporte entre as fazendas e os abatedouros. Na área de espera, os animais devem, segundo as regras islâmicas, receber água e alimentação. Tankson et al. (2001) reforça este ponto:

É notável que o Islam proíbe o ato de deixar animais famintos, bem como a crueldade contra os animais sob quaisquer circunstâncias, além disso, em particular antes do abate, os animais devem ser tratados com misericórdia para garantir um bom abate, assim como, do ponto de vista de fornecer carne saudável, as melhores práticas humanitárias para o manejo de animais tornam-se islamicamente obrigatórias.

Há mais de 20 anos o Brasil iniciou esse tipo de exportação e é o quarto maior exportador de bovinos vivos do mundo, junto com Austrália, México e União Europeia. Na Austrália, por exemplo, um dos líderes do setor, já ocorreram repetidas suspensões das atividades que se iniciaram em 1985, tornando o país pioneiro nesse tipo de exportação. As suspensões ocorreram devido a acidentes no transporte marítimo, surto de doenças e exposição pública de vídeos e imagens que denunciaram maus-tratos aos animais, conforme Sinclair et al. (2018).

A grande maioria desses animais embarca do estado do Pará, sendo o que mais exporta bois vivos para abate e, conseqüentemente, o que mais provoca desmatamento de áreas de florestas para criação do gado para exportação. Do mês de agosto de 2021 a julho de 2022, foram derrubados 3.858 km² de florestas paraenses, o que representa 36% do total devastado na Amazônia (10.781 km²), segundo dados do Sistema de Alerta do Desmatamento (SAD), do Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon).

A crueldade no trato aos animais nesse tipo de transporte, tanto quanto os danos ao meio ambiente, são matérias de manifestos em todo mundo para que todos os países que ainda praticam o transporte marítimo de animais, parem de realizá-lo. O entrave principal é o poder do agronegócio e seus lucros exorbitantes às custas dos danos ambientais e sociais causados por suas ações. A justificativa dos governantes é a fatia considerável do PIB que esse tipo de exportação fornece aos cofres públicos, fato este inverídico como comprovam os dados comparativos às perdas geradas.

Dessa forma, resta saber por que a insistência da Justiça brasileira em anular Ações contra essa exportação, mediante tantas comprovações de danos ao país e à legislação. O Estado não só ignora os manifestos e comprovações de descaso com a legislação, como também encontra subterfúgios na Justiça para que os maus-tratos aos animais, o desmatamento, a crise climática, o trabalho análogo à escravidão nas fazendas industriais, o constante ataque às terras indígenas, dentre outras consequências como perdas de postos de trabalho e prejuízos financeiros, sejam desprezados, deixando descobertos aquilo que tem sido denominado “novos direitos fundamentais”, ou seja, direitos que evidenciam que o que acontece numa localidade específica pode influenciar ou interferir na vida de outrem fora de sua jurisdição, como explicam Peruzzo e Spada (2018).

Gráfico 1: números (em milhões de dólares) da exportação de bovinos vivos no Brasil



2. O TRANSPORTE DO GADO

O transporte marítimo de animais ocorre em prol da demanda de países de religião muçulmana onde, para o consumo de carne, é exigido o abate Halal, segundo a Associação Brasileira de Exportadores de Animais Vivos, Abrev. (BARBOUR, 2010).

As formas e as condições de transporte do gado para suprir essa demanda geram inúmeras controvérsias no que diz respeito à segurança e às diversas regulamentações, infringidas durante o transporte, referentes ao bem-estar animal e à sua dignidade. (HÁ; VARLEY, 2021).

O Brasil tornou-se o quarto maior exportador para esses países, apesar desse tipo de exportação violar normas constitucionais brasileiras, no que tange a crueldade no trato com animais.¹

O início da viagem para atender ao comércio exportador de gado “em pé” (como é chamado pelos pecuaristas) é feito em caminhões por “vaqueiros”, que utilizam bastões de estímulo elétrico, transmitindo choques na parte lombar das costas dos animais (LUDOLF; COSTA, 2020).

Nos veículos existem também grades que emitem choques elétricos, para impedirem os animais de se movimentarem durante o transporte. É comum durante o trajeto rodoviário ocorrerem acidentes, causando faturas ósseas decorrentes das frenagens dos veículos, advindas de manobras nas estradas esburacadas (LUDOLF; COSTA, 2020).

As viagens rodoviárias duram cerca de 5 a 8 horas, sem contar os possíveis congestionamentos. Os animais ficam confinados, em todo o trajeto em pé, não bebem água e não se alimentam (LUDOLF; COSTA, 2020).

O gado é enviado a um local de espera, em quarentena, onde passam por inspeção e aplicação de protocolos realizados por veterinários, conforme disposto na resolução Nº 791, de 18 de junho de 2020, do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento (MAPA). Completada a quarentena os animais são novamente transportados via terrestre até os portos, sendo majoritariamente, responsável por mais de 40% do mercado em 2023, o porto de Barbacena, no Pará, como demonstra o gráfico 2.

As viagens marítimas costumam durar mais de 30 dias e os bois são confinados em ambientes onde cada um deles dispõe de espaço médio de 1,55 m²

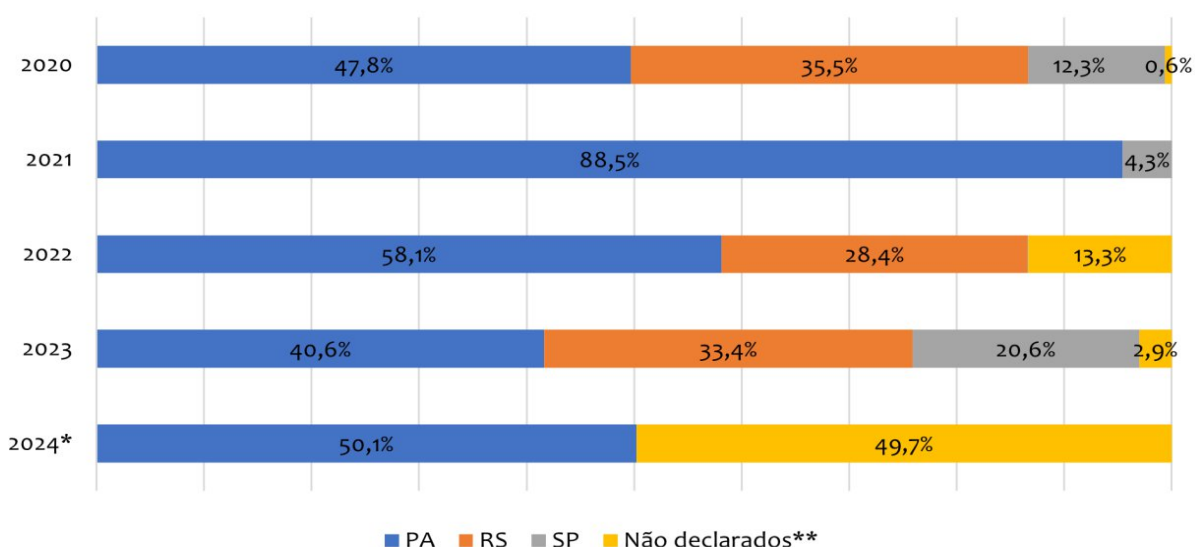
¹ <https://www.fazcomex.com.br/comex/exportacao-de-animais-vivos/>.

de acordo com relatório e registros fotográficos (figura 1) de veterinários que comprovaram maus-tratos.²

Tais navios podem transportar até 25 mil animais. As embarcações utilizadas são antigas (mais de 40 anos de uso, geralmente), adaptadas de outro tipo de utilização e em péssimas condições de conservação. Entre 2015 e 2021, dos 44 navios que passaram pelos portos brasileiros, 33 foram convertidos de outras funções, como transporte de veículos, contêineres e petróleo, para o transporte de animais vivos.

O processo de embarque dura até uma semana e, nesse período, a embarcação não é higienizada e nem tampouco, ventilada. Os primeiros animais a embarcarem já experimentam período de quase uma semana sob suas próprias fezes e calor intenso (SILVA et al., 2019).

Gráfico 2: distribuição de exportações de gado vivo no Brasil



*até 15/02/2024

**Não declarados: Referente aos embarques sem nota fiscal apresentada até o momento. Fonte: Secex, elaborado por Scot Consultoria.³

² <https://globo rural.globo.com/Noticias/Criacao/Boi/noticia/2021/06/organizacao-aponta-condicoes-crueis-na-exportacao-de-gado-do-brasil.html>. Acesso em 14/10/2024

³ <https://www.scotconsultoria.com.br/noticias/artigos/57315/>. Acesso em 14/10/2024.

Figura 1: bois amontoados durante toda a viagem.



Fonte: https://cdn.veddas.org.br/2018/02/Parecer_Veterinaria_NADA_jan_2018_Portugues.pdf.

Segundo LUDOLF e COSTA (2020) os animais seguem durante toda a viagem amontoados, com pouca ventilação mecânica e altíssima poluição sonora (em decibéis) resultante do funcionamento dos ventiladores com elevado grau de ruído, respirando forte odor de amoníaco exalado pela fermentação de seus excrementos com grande concentração de metano (gás altamente tóxico, derivado das fezes do animal). Esses animais estão sujeitos as temperaturas elevadas e muito baixas, devido ao material estrutural do navio, como também da refrigeração natural, de forma que o ambiente inevitavelmente se torna insalubre e com má circulação de oxigênio, tornando difícil a respiração, além de permanecerem longos períodos com sede, devido ao baixo número de tratadores a bordo. (LUDOLF; COSTA, 2020)

A iluminação nestes navios é artificial em tempo integral, a oscilação e movimento da embarcação em alto mar, juntamente com a aglomeração em espaços fechados, tornam constantes o mal-estar e lesões físicas, como fraturas ósseas e demais ferimentos. (LUDOLF; COSTA, 2020)

Devido ao excesso de dejetos fecais, os bovinos permanecem atolados em suas próprias fezes e urina (figura 2) e ainda predispostos a lesões e doenças nessas longas viagens para serem abatidos de maneira cruel, segundo Luiza Schneider, vice-presidente de investigação da Mercy For Animals (MFA), organização de proteção animal que foi fundada em 1999 nos Estados Unidos e início de suas atividades no Brasil em 2015.

Através de investigações, a MFA acompanhou o abate *Halal* nos animais nos países onde é praticado e verificou que muitos animais eram esfaqueados e abatidos enquanto ainda estavam conscientes e, conseqüentemente, sentiam extrema dor. Essa forma de abate contraria as recomendações da Organização Internacional de Saúde Animal e seria considerada ilegal se fosse realizada no Brasil sem a insensibilização pré-abate exigida pela legislação brasileira.

Figura 2: boi deitado em camada de excrementos durante a exportação.



Fonte: <https://mercyforanimals.org.br/blog/confira-fotos-navio-santos/>

3. OS DANOS AMBIENTAIS

É certo que a pecuária é a principal causa de desmatamento na Amazônia, segundo a FAO (Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação) e a exportação de animais vivos aumenta consideravelmente o risco de dano ambiental se comparado com a exportação de carne bovina processada, uma vez que a criação e embarque dos animais “em pé” está concentrada no estado amazônico do Pará.

Segundo Lourenço e Ludolf (2020) dados de 2020 mostram que cerca de 24% das exportações de bois vivos no Brasil partiram daquele Estado, devido ser o estado que abriga as maiores empresas exportadoras de animais vivos do país.

As fazendas fornecedoras de bois para exportação da Minerva no Pará estão localizadas em 81 municípios, dos quais 30 estão entre os 100 que mais desmataram o bioma amazônico desde 2008. Nesses 30 municípios foram derrubados mais de 30 mil quilômetros quadrados de florestas nativas entre 2008 e 2020. Isso representa 33,8% de todo o desmatamento acumulado na Amazônia e 76,5% de todo o desmatamento acumulado no Pará no período. (LOURENÇO; LUDOLF, 2020)

A maior parte da população bovina do Brasil está localizada nos dois principais biomas do país – a Amazônia e o Cerrado – que juntos representam mais de 85% da área desmatada. Em 2019, o Cerrado ultrapassou a Amazônia em área desmatada pela primeira vez. Em 2023, o Cerrado foi responsável por 61% do desmatamento total no Brasil, enquanto a Amazônia correspondeu a 25%. No Cerrado, foram desmatados 1.110.326 hectares em 2023, o que representa um aumento de 68% em relação a 2022.

A expansão agropecuária foi a principal causa de quase todo o desmatamento no país, totalizando 97%.⁴

Além do impacto ambiental causado pelo desmatamento, ocorre nos transportes marítimos de gado vivo a poluição dos mares, uma vez que todo dejetos produzido pelos milhares de animais é despejado nos mares durante a viagem, assim como as carcaças dos que morrem doentes, sufocados ou por outras causas mortis quaisquer. Segundo perícia solicitada por determinação do Juiz Márcio Kammer de Lima, da 2ª Vara da Fazenda Pública de Santos à médica veterinária Drª Magda Regina, há uso de equipamento chamado “graxaria” (figura 2), espécie de

⁴ <https://brasil.mapbiomas.org/2024/05/28/matopiba-passa-a-amazonia-e-assume-a-lideranca-do-desmatamento-no-brasil/>

tritador para descarte dos restos mortais dos animais ao mar e precariedade de mão-de-obra do navio:

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. Ele 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. (REGINA, 2018, p.3)

Figura 3 – Graxaria



Fonte: Relato de Inspeção Técnica do navio “MV NADA” realizado pela médica veterinária Dr.^a Magda Regina

A falta de manutenção e adaptação dos navios para esse tipo de transporte resulta em problemas ambientais específicos, como os naufrágios. Em janeiro de 2018, o Brasil vivenciou uma controvérsia jurídica, social e legislativa em torno do navio panamenho MV NADA. Atracado no porto de Santos/SP com 25.193 bovinos

destinados à Turquia, o navio foi impedido de seguir viagem por uma decisão judicial que também proibiu a exportação de animais vivos em todo o país após denúncias de maus-tratos. Posteriormente, o TRF-3 suspendeu essa decisão, alegando prejuízos à ordem administrativa, e à economia pública, permitindo que a embarcação continuasse sua viagem. Após o incidente, NADA fora inspecionado pela médica veterinária Dr^a Magda Regina (CRMV-SP 7583) que constatou, através de 47 fotos e vídeos, toda a crueldade já acima descrita e também que a embarcação não atendia sequer às especificações das Instruções Normativas do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA):

Constatei 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 (REGINA, 2018, p.3)

Incidentes como o ocorrido em fevereiro de 2012 com o navio Gracia Del Mar, de bandeira panamenha, que teve uma pane no sistema de ventilação quando estava em alto-mar, provocou a morte por asfixia de mais de 2.750 dos 5.200 bois. Os animais foram carregados no Porto de Vila do Conde, localizado em Barcarena, no Pará, com destino ao Egito. Todos os mortos e respectivos dejetos foram lançados ao mar.

No dia 06 de outubro de 2015, novamente porto de Vila do Conde, o navio libanês MV Haidar com destino à Venezuela, com mais de 170 metros de comprimento e carregado com 4.800 bois, tombou e afundou causando o maior acidente ambiental em Barcarena (PA), o 18º desde o ano 2000 (Figura 3). O incidente gerou uma crise para pelo menos quatro organizações que estavam direta ou indiretamente ligadas ao porto, à carga e à empresa de transporte. No momento do naufrágio, além dos quase 5 mil animais, o navio estava carregado com mais de 700 toneladas de combustíveis. Os cadáveres dos animais e o derramamento de óleo do navio resultaram em um dos mais graves desastres ambientais da região. (SANTOS; NASCENTES, 2019).

Seis meses após a tragédia ambiental ocorrida com o naufrágio do navio Haidar, moradores do município ainda sofriam os impactos. As carcaças de animais continuavam submersas e o óleo vazou da embarcação, espalhando-se pelas praias da região. Após o incidente, três praias de Vila do Conde, o píer onde ocorreu o naufrágio e a praia de Beja, em Abaetetuba, foram interditados e proibidos para qualquer tipo de atividade. De acordo com ação do Ministério Público Federal (MPF), o dano socioambiental para os moradores dos municípios de Barcarena e Abaetetuba soma R\$ 71 milhões em indenizações.

Somente após 7 anos dessa tragédia, o navio foi retirado da praia de Barbacena no Pará.⁵

Figura 4 – Naufrágio do MV Haidar



Carcaças dos bois misturadas ao óleo despejado no acidente – Foto: Ministério Público Federal

⁵ <https://clickpetroleoegas.com.br/apos-7-anos-de-naufragio-navio-que-afundou-com-5-mil-bois-no-para-sera-retirado-do-porto-de-vila-do-conde/>

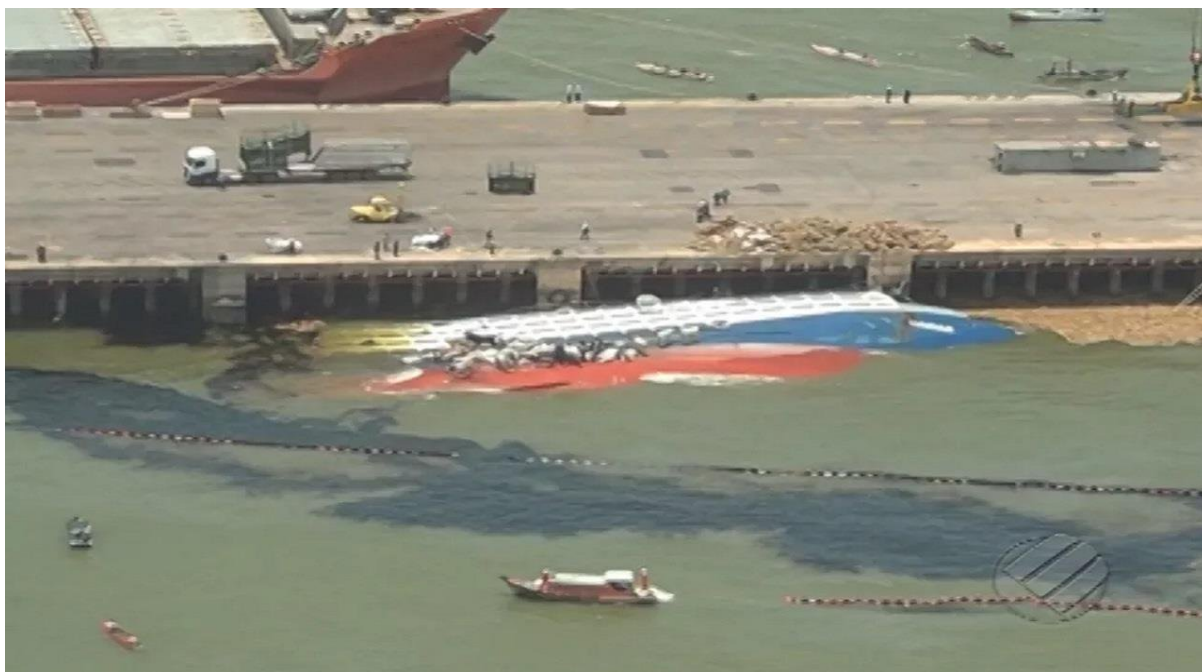
Figura 5 – Cadáveres de bois



Carcaças de bois mortos foram levadas pelo rio até às margens da praia de Vila do Conde, onde ficaram encalhados juntamente ao óleo derramado.

(Foto: Guilherme Mendes/TV Liberal)

Figura 6 – Mancha de óleo



Mancha Óleo Barcarena Naufrágio — Foto: Reprodução/TV Liberal

No começo do mês de setembro de 2020, o afundamento de um barco que transportava 5.800 bovinos e 43 membros da tripulação levou a Nova Zelândia a estabelecer uma proibição da exportação marítima de gado, com um prazo para a interrupção total até 2023. Dos 43 tripulantes, apenas um foi encontrado com vida por estar usando colete inflável. (PACCAGNELLA, 2019)

Apesar da decisão do governo neozelandês não incluir animais transportados por via aérea, a medida tomada pelo país foi bem recebida por grupos que lutam pelo fim desse tipo de comércio. (PACCAGNELLA, 2019)

A Fórum Animal, ONG brasileira que atua há mais de 20 anos na proteção animal, espera que a decisão do Estado neozelandês sirva de exemplo para o Brasil, visto que o mesmo já ocorrera aqui e o governo brasileiro tem o dever de tomar providências a respeito.

4. AS INFRAÇÕES À LEGISLAÇÃO E AÇÕES CONTRA A EXPORTAÇÃO

É evidente, diante o exposto, que a exportação por via marítima de animais vivos, é realizada em navios que não deveriam mais estar em atividade, pois elevam a probabilidade de falhas que comprometem não só a saúde desses animais, como os riscos latentes ao meio ambiente. Essas viagens ferem as Cinco Liberdades, conceito que foi estabelecido em 1965 no Reino Unido, a partir do Relatório Brambell (BRAMBELL, 1965) ⁶, oficialmente conhecido como Relatório do Comitê Técnico para Investigar o Bem-Estar dos Animais mantidos em Sistemas Pecuários Intensivos. Nesse são definidas as Cinco Liberdades dos animais não humanos como:

1. Os animais devem estar livres da fome e da sede, tendo acesso constante a água e alimentos apropriados para garantir sua saúde e vitalidade.
2. Estarem livres de desconforto, na medida em que o ambiente em que eles vivem deverá ser adequado a cada espécie, com condições de abrigo e descanso adequados;
3. Estarem livres de dor, doença e injúria. Os criadores devem garantir prevenção, rápido diagnóstico e tratamento adequado aos animais;
4. Terem liberdade para expressarem os comportamentos naturais da espécie, com plena liberdade para se comportarem naturalmente, o que exige espaço suficiente, instalações adequadas e a companhia da sua própria espécie;
5. Estarem livres de medo e de estresse, não somente referente a sofrimento físico, como qualquer sofrimento que precisa ser evitado, como sofrimento mental, para que não fiquem assustados ou estressados, por exemplo.

Segundo Lourenço (2008), os princípios que nortearam a especificação das cinco liberdades constam do livro *Animal Machines* ⁷ (HARRISON, 1964), publicado em 1964. Nele, o autor denunciou os terríveis males da criação intensiva de animais nas “fazendas industriais”, causando forte impacto social, motivando o Parlamento britânico a criar um comitê especial para estudar o assunto, à época, formado somente por ruralistas.

⁶ BRAMBELL, F. W. R. Relatório do Comitê Técnico para Investigar o Bem-Estar dos Animais Mantidos em Sistemas Intensivos de Pecuária. Londres: Escritório da Rainha, 1965.

⁷ HARRISON, Ruth. *Animal Machines*. London: Vincent Stuart Publishers, 1964.

Como afirma o biólogo Frank Alarcón, Doutor em Bioética e Ética Aplicada (UFF), que realizou o parecer em 17 de janeiro de 2018, sintetizado por Rafael Van Erven Ludolf e Stella Regina Reis da Costa (2020), a prática desta forma de exportação é inerentemente cruel:

Os bois (...) são portadores de uma complexidade cognitiva, psíquica e sensorial de mesma sofisticação da espécie humana. A logística de transporte, embarque e entrega de animais para abate no exterior por via marítima obedece a 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 (grifos nossos) (LUDOLF; COSTA, 2020, p.108).

Alarcón destaca, com base em fotos e descrições técnicas, que todas as cinco liberdades, mencionadas anteriormente, são comprometidas. Ele conclui que a série de maus-tratos é injustificável, sendo praticada sem nenhuma coerência ética ou respeito à dignidade dos indivíduos, que são comprovadamente seres 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 (grifos nossos). (LUDOLF; COSTA, 2020, p.110).

Ainda sobre perícia no NADA no porto de Santos, o biólogo completa que:

É preciso sempre lembrar que a embarcação marítima usada como cargueiro de animais, realiza percurso marítimo em oceano aberto, isto é, sujeito a correntes marítimas de grande intensidade assim como ventos costeiros, tempestades e intempéries diversas típicas de ambiente em alto mar. Para animais terrestres, quadrúpedes, dotados de cascos (baixa aderência ao solo escorregadio e esmaltado do assoalho do navio), a instabilidade marítima a que estão sujeitos por períodos de 15 dias em mar aberto, lhes provoca evidentes problemas motores relacionados ao equilíbrio e manutenção de sua integridade física (deslizamentos, escorregões, tombos, etc). Quando expostos a turbulências marítimas, muitos animais caem sobre os outros, lesionando-se (ou lesionando outros animais) de forma grave e não reparativa. Muitos desses animais com fraturas passam dias em sofrimento até o desembarque (ou então são descartados em alto mar). Tanto lesões físicas como o desconforto cognitivo experimentado por esses animais terrestres sujeitos a experiências marítimas de alta intensidade é um aspecto que não deve

ser de forma alguma ignorado no tocante ao cenário evidente de causação de maus tratos (ALARCÓN, 2018, p.20)

A Dr.^a Lynn Simpson, médica veterinária Australiana, participou de mais de 50 viagens intercontinentais de exportação de animais vivos, atuando como médica veterinária a bordo dos navios e foi demitida após denunciar as atrocidades a que os animais são submetidos durante essas viagens. Simpson produziu o Relatório de Descumprimento do Código Sanitário Para Animais Terrestres ⁸ – Organização Mundial de Saúde Animal (OIE), onde descreveu os riscos e impactos potenciais para o bem-estar animal em rotas internacionais, documentados por inúmeras fotografias e relatos dos atendimentos realizados a bordo das embarcações. O relatório revelou que as atuais condições de saúde, bem-estar animal e segurança alimentar nas embarcações de transporte de animais são inaceitáveis segundo os padrões da OIE, de veterinários e da saúde pública. Desde então, tem combatido essa crueldade, compartilhando suas experiências e relatos em palestras e conferências ao redor do mundo, incluindo o Brasil, onde ministrou palestras na Universidade de São Paulo (USP) para o Grupo de Estudos em Bem-Estar Animal (GEBEA) em 22 de maio de 2018 ⁹, como também na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP) em 29 de maio do mesmo ano.¹⁰

Quanto aos maus-tratos aos animais e infração do disposto na legislação brasileira, se, por analogia, analisarmos juridicamente a exportação de gado vivo em detrimento do caso das vaquejadas, as quais foram reconhecidas como inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal frente à Lei cearense nº 15.299/2013, com base na regra de vedação à crueldade, notamos que, se a Lei supra citada foi declarada inconstitucional, mais razões existem ainda para que a permissão da exportação do gado “em pé”, também seja.

Nessa linha, é relevante mencionar a descrição feita pelo Ministro Relator Marco Aurélio Mello na ADIn 4.983/CE, sobre os prejuízos enfrentados pelos animais envolvidos na prática da vaquejada:

Laudos técnicos que demonstram as consequências nocivas à saúde dos bovinos decorrentes da tração forçada no rabo, seguida da derrubada, tais como fraturas nas patas, ruptura de ligamentos e de vasos sanguíneos, traumatismos e deslocamento da articulação do rabo ou até o arrancamento

⁸ https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/defesa-agropecuaria/animal/bem-estar/animal/arquivos/7_2CapTerrestresTransportemartimo.pdf?form=MG0AV3. Acesso em 20/10/2024.

⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=8O98rJNQBzA>. Acesso em 20/10/2024.

¹⁰ <https://www.facebook.com/BanLiveExports/posts/dr-lynn-simpson-is-in-brazil-talking-about-the-cruel-live-export-trade-banliveex/2044035015669180/>. Acesso em 20/10/2024.

deste, resultando no comprometimento da medula espinhal e dos nervos espinhais, dores físicas e sofrimento mental. Apresentou estudos no sentido de também sofrerem lesões e danos irreparáveis os cavalos utilizados na atividade: tendinite, tenossinovite, exostose, miopatias focal e por esforço, fraturas e osteoartrite társica. Ante os dados empíricos evidenciados pelas pesquisas, tem-se como indiscutível o tratamento cruel dispensado às espécies animais envolvidas (BRASIL, 2016a, p. 5).

Assim, ao verificar os danos ocasionados a esses animais durante a exportação marítima, o Ministro concluiu que:

O sentido da expressão “crueldade” constante da parte final do inciso VII do §1º do artigo 225 do Diploma Maior alcança, sem sombra de dúvida, a tortura e os maus-tratos infringidos aos bovinos durante a prática impugnada, revelando-se intolerável, a mais não poder, a conduta humana autorizada pela norma estadual atacada (BRASIL, 2016a, p. 6).

Apesar de ser difícil comparar qualitativamente o sofrimento dos animais em diferentes atividades, é evidente que o risco à saúde enfrentado pelos animais exportados por via marítima é maior e mais prolongado do que o dos animais nas vaquejadas. Se as vaquejadas já são reconhecidas como práticas cruéis que causam lesões desnecessárias aos músculos, nervos e ossos dos animais, mais ainda é a exportação marítima que resulta na morte de 3% dos envolvidos (MACHADO, 2018). Além disso, os animais enfrentam doenças respiratórias, estresse térmico, problemas de locomoção e lesões devido ao piso escorregadio acumulado de fezes.

Enquanto o sofrimento das vaquejadas dura algumas horas durante o transporte e o evento, o tratamento cruel na exportação marítima persiste por semanas.

As principais empresas exportadoras de gado vivo no Brasil continuam sendo Minerva Foods, Agroexport, Mercúrio Alimentos e Friboi do Brasil.¹¹

Sobre a gigante da exportação de gado vivo, a empresa Minerva Foods foi multada pela Secretaria de Meio Ambiente de Santos/SP, em janeiro de 2018, em R\$ 1,469 milhão por irregularidades no transporte de carga viva até o Porto de Santos. A Prefeitura do município declarou em comunicado que foram identificados maus-tratos aos animais durante o transporte, além de infrações à legislação municipal devido ao despejo de dejetos animais em via pública, o que contaminou a rede de drenagem. (SANTOS; NASCENTES, 2019).

¹¹ <https://www.scotconsultoria.com.br/noticias/entrevistas/2024/03/633/>

No fim, todas as ações de indenização e reparação pelos danos foram impetradas pela justiça e oficializadas no início de 2018. Na primeira parte do acordo, somam-se mais de R\$ 13,7 milhões a serem pagos pela Minerva S/A, Companhia das Docas do Pará (CDP), Tâmara Shipping e Norte Trading Operadora Portuária Ltda às comunidades afetadas pelo ocorrido. (SANTOS; NASCENTES, 2019).

Em junho de 2023, a empresa foi condenada a pagar R\$ 1,39 milhão devido às péssimas condições no transporte de gado vivo. A ação foi iniciada pelo Ministério Público de São Paulo após a conclusão de uma investigação sobre o embarque de animais no porto de Santos em 2017.

A Justiça de São Paulo decidiu, em primeira instância, que o frigorífico Minerva cometeu maus-tratos durante o transporte de 30 mil cabeças de gado, que seriam embarcadas no porto de Santos com destino à Turquia. O juiz Frederico dos Santos Messias, da 4ª Vara Cível de Santos, aceitou o pedido do Ministério Público para que a empresa pagasse uma indenização por dano moral coletivo no valor de R\$ 1,39 milhão.

Essa ação decorre de um inquérito iniciado pelo MP, que investigou as condições de transporte dos animais até o porto, especialmente após a suspensão das exportações de gado vivo em todo o Brasil, resultado das denúncias de maus-tratos.

Finalmente, no início do mês de agosto de 2024, a Minerva comunicou à imprensa ¹² o início de processos internos para encerrar suas atividades de exportação de gado vivo. O CFO da empresa, Edison Ticle, mencionou em uma teleconferência com analistas que essa atividade deve ser descontinuada até o final do ano, pois se tornou cada vez menos relevante para o desempenho financeiro geral da companhia. Atualmente, essa operação se encaixa na categoria de "outros" negócios, que em conjunto representam apenas de 2% a 3% da receita trimestral.

Ainda em 2017, a Fórum Animal, ajuizou Ação Civil Pública n. 5000325-94.2017.4.03.6135 requerendo, com pedido de tutela provisória de urgência, em face da União Federal, a suspensão da exportação marítima de gado vivo até que

¹² <https://globo.rural.globo.com/pecuaria/boi/noticia/2024/08/minerva-vai-descontinuar-negocio-de-exportao-de-gado-vivo.ghtml>

fossem adotadas medidas para garantir o bem-estar animal durante a viagem e que o abate no país de destino ocorresse de maneira humanitária.

A Lei 8.171/91 e seu regulamento (Decreto 5.741/2006) estabelecem normas de proteção sanitária aos animais e ainda atos normativos infralegais estabelecem procedimentos de recomendação de Boas Práticas de Bem- Estar aos animais. Não bastassem essas normas de índole administrativas, o ordenamento ainda lança mão de proteção na esfera penal. Assim, a Lei 9.605/1998, define como ilícito penal o ato de “Praticar ato de abuso, maus- tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos” (art. 32). Por sua vez, como signatário de normas internacionais, o Brasil se obrigou a proteger os animais, de modo que eles não sejam submetidos a maus tratos ou a atos cruéis e que, em caso de serem mortos, por exemplo, para fins de alimentação humana, que o sejam instantaneamente sem que sejam submetidos a sofrimento físico ou psíquico. Assim, a Declaração Universal dos Direitos Animais, diploma legal internacional, proclamada pela UNESCO em 27 de janeiro de 1978, em sessão realizada em Bruxelas – Bélgica, a qual visa a criar parâmetros jurídicos para os países membros da Organização das Nações Unidas da qual o Brasil é signatário, prevê em seus artigos 3º e 9º: “Art. 3º 1. Nenhum animal será submetido nem a maus tratos nem a atos cruéis. sobre os direitos animais 2. Se for necessário matar um animal, ele deve de ser morto instantaneamente, sem dor e de modo a não provocar-lhe angústia”. (...) Artigo 9º Quando o animal é criado para alimentação, ele deve de ser alimentado, alojado, transportado e morto sem que disso resulte para ele nem ansiedade nem dor”. Ao que se verifica, portanto, múltiplos são os diplomas normativos que impõem o dever de proteção aos animais, de modo que não há dúvidas de que o Poder Público (União, Estados e Municípios) deve ZELAR pelo cumprimento dos DIREITOS DOS ANIMAIS ASSEGURÁ-LOS , e , e no âmbito das cinco liberdades a que alude o Conselho Federal de Medicina Veterinária (Liberdade Nutricional, de Dor e Doença, de Desconforto, de Comportamento natural e de Medo e Estresse) e, nomeadamente, tendo em vista o caso em exame, os direitos ligados à vedação de tratamento cruel ou de maus tratos (AÇÃO CIVIL PÚBLICA n. 5000325- 94.2017.4.03.6135. p. 6).

Em 31 de janeiro de 2018, o magistrado de primeiro grau concedeu parcialmente a liminar requerida pelo Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal (FNPDA), suspendendo a partida da embarcação MV NADA rumo à Turquia, e determinando sua inspeção por médico veterinário, no prazo de 48 horas, até que fossem “adotadas medidas efetivas para garantir o bem estar dos animais, não só durante a viagem, como também, para que o abate nos países destinatários seja o abate humanitário” (JUSTIÇA FEDERAL, 2018a, p. 1).

Em 25 de abril de 2023, o magistrado julgou procedente a Ação Civil Pública citada acima:

Diante de tudo o que foi exposto, e das excelentes razões expendidas pelo Ministério Público Federal, em alentado parecer da lavra da E.

Procuradora da República Suzana, registrado sob o ID 9769334 e acima transcrito, o acolhimento da Fairbanks Oliveira Schnitzlein pretensão autoral é medida que se impõe. Isso posto, **JULGO PROCEDENTE** o pedido formulado, com resolução do mérito, nos termos do art. 487, I, do Código de Processo Civil, para proibir, em definitivo, a exportação de animais vivos em todos os portos do país. A presente sentença não produz efeitos até que a matéria seja apreciada pelo E. TRF da 3ª Região, conforme restou decidido nos autos da Suspensão de Liminar n. 5001511-93.2018.403.0000.

Lamentavelmente, em fevereiro de 2025, o TRF3 julgou o recurso da União na referida ACP e, por unanimidade, os desembargadores concordaram em autorizar essa cruel atividade, derrubando a proibição estabelecida em primeira instância. A autora da Ação, Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal (FNPDA), se pronunciou que irá recorrer da decisão.

Da mesma opinião de especialistas, ambientalistas e entidades de proteção animal, o então deputado Ricardo Tripoli (PSDB/SP) propôs votação na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 9464/18, que veda a exportação de gado vivo por transporte marítimo.

Segundo Tripoli a exportação de gado por transporte marítimo implica sofrimento para o animal e não possibilita que as normas de bem-estar animal sejam atendidas.

Ele aponta que o Código Sanitário para Animais Terrestres da Organização Mundial de Saúde Animal (OIE), do qual o Brasil é signatário, é violado pelo parecer do governo ser favorável a esse tipo de transporte. O código estabelece que, para o bem-estar animal ser atendido, deve estar livre de sede, fome e desnutrição; livre de medo e estresse; livre de desconforto físico e térmico; livre de dor, lesões e doenças; e livre para expressar seu comportamento natural e é totalmente o contrário do que a OIE estabelece o que ocorre no transporte marítimo de animais, na medida em que são comuns lesões nos animais, causadas pelo piso duro e ausência de local adequado para os animais deitarem-se e todo o já descrito neste a respeito dos maus-tratos comprovados neste tipo de transporte. Lamentavelmente, porém já esperado devido às pressões da chamada bancada ruralista, o P.L. foi arquivado nos termos do Artigo 105 do Regimento Interno da Câmara dos Deputado em 31/01/2019 após término do mandato de Tripoli.

Em 2019, a *Mercy For Animals* lançou uma petição em prol da aprovação do Projeto de Lei 357/2018 ¹³ de autoria do então Senador Rudson Leite (PV/RR), que

¹³ SENADO FEDERAL, 2018. Consulta pública. Disponível em

propunha a proibição da exportação de animais vivos destinados ao abate. O projeto passou por tramitação na Comissão do Meio Ambiente do Senado Federal e igualmente, foi arquivado em 21/12/2022 ao final da legislatura de Rudson Leite, mesmo com 1322 votos da população em geral contra 70 para que o projeto fosse aprovado.

Em apoio ao fim do transporte marítimo de animais vivos, parecer ¹⁴ 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 De Crimes Ambientais (9.605/1998) e à Declaração Universal do Direitos dos Animais.

Atualmente tramitam no Congresso Nacional quatro projetos para proibição da exportação do gado vivo: o PL 3093/2021, originário da Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa, de autoria do senador Zequinha Marinho (PSC-PA); P.L. 521/24 do senador Celio Studart que altera o artigo 28-A da Lei 8.171/1991; PLP 23/24 cuja autora, Professora Luciene Cavalcante (PSOL/SP), propõe alteração da Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir) que isenta de tributação a circulação de mercadorias e prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, legislação esta que gera benefícios somente aos produtores rurais, em detrimento dos cofres públicos. Além da perda tributária, há ainda perdas econômicas significativas durante o transporte, como demonstra o gráfico 3 que ilustra as perdas causadas por um sistema de transporte ineficiente como o visto no Brasil. Para a simulação, foi considerada uma redução de 20% no faturamento bruto de cada ano, entre 2015 e 2019, com base em dados do portal do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC). Os valores indicam um total de U\$ 316.133.594,80 em despesas durante o transporte, decorrentes de vários fatores, principalmente: atrasos, descumprimento de normas sanitárias, morte de parte da carga e manutenção corretiva de veículos (SILVA; CORREIA; LIMA, 2020, p 7).

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/134057>

¹⁴ TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO, 2019. Consulta pública. Disponível em: <https://pje2g.trf3.jus.br/pje/ConsultaPublica/DetalheProcessoConsultaPublica/listView.seam?ca=3b509af1d359455e5c47e89a72ca469139b484d172d84d8e>

Por fim, Projeto de Lei 786/24, do deputado Nilto Tatto (PT-SP), que propõe elevar a alíquota mínima do imposto de exportação de animais vivos (gado e equinos) para 50%.

Há esperança que os governantes atendam aos chamados não somente da causa animal, como, principalmente, de socorro ao meio ambiente. Em Maio de 2025, na fase final da 5ª Conferência Nacional do Meio Ambiente, a delegação da causa animal garantiu a aprovação de 8 propostas no documento final, dentre as quais foi aprovada a proposta 5.8.3 que propõe políticas restritivas à exportação e importação de animais vivos.¹⁵

Gráfico 3: Perda anual, entre 2015 e 2016 (US\$)



Zanella (2020)

¹⁵ Conquista histórica para os animais no Brasil. Disponível em: <https://animalequality.org.br/conquistas/>. Acesso em: 12 maio 2025.

5. CONCLUSÃO

A pressão da bancada ruralista na câmara dos deputados juntamente ao apelo por geração e manutenção de empregos, mantém forte a justificativa de que o fim desse tipo de transporte causaria déficit na balança comercial de cerca de 400 milhões de reais anualmente. Dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e do portal de notícias do agronegócio *Compre Rural* no acumulado de janeiro a agosto de 2024, as exportações somaram 592,82 mil unidades, superando em 1,8% o total de bovinos exportados ao longo de todo o ano de 2023. Esse volume gerou uma receita de US\$ 480,44 milhões.¹⁶

Fato é que, além dos maus-tratos aos animais, do trabalho análogo ao escravo, por vezes identificado nas fazendas produtoras do gado exportação e dos desastres ambientais, o Brasil dispõe desde 2017 de 90% de seus frigoríficos credenciados para realizar o abate pela técnica *Halal*, segundo portal do agronegócio,¹⁷ não se justificando, dessa forma, o comércio do gado vivo. Os frigoríficos obedecem a todas as exigências do islamismo, inclusive na mão-de-obra que executa o abate ser composta totalmente por muçulmanos brasileiros ou radicados no Brasil.

O Brasil ganha com a exportação da carne já processada, sendo essa mais lucrativa do que exportar gado vivo. Isso ocorre por diversos fatores:

1. Agregação de valor: a carne processada, seja embalada, resfriada ou congelada, tem maior valor agregado em relação ao gado vivo, pois já passou por etapas de abate, corte e processamento. Esse valor adicional permite que o produto seja vendido por preços mais altos.
2. Redução de custos logísticos: exportar gado vivo envolve custos elevados de transporte, alimentação e cuidados veterinários durante o deslocamento, além de riscos de mortalidade e bem-estar animal. Já a carne processada ocupa menos espaço e tem um transporte mais simplificado, sendo mais eficiente economicamente. As perdas durante o transporte são comprovadamente significativas como já demonstrado no gráfico 3, que ilustra os prejuízos causados por um sistema de transporte ineficiente, como o visto no Brasil.

¹⁶ <https://www.comprerural.com/brasil-tem-a-maior-exportacao-de-gado-vivo-desde-2018/>

¹⁷ <https://www.noticiasagricolas.com.br/noticias/carnes/190789-brasil-tem-90-dos-frigorificos-habilitados-para-o-abate-halal.html>.

3. Demandas regulatórias e sanitárias: muitos países têm normas sanitárias rigorosas para a importação de gado vivo, o que pode limitar os mercados de exportação. A carne processada, por sua vez, pode atender a mais mercados, desde que siga as regras de inspeção e certificação de segurança alimentar.

4. Aproveitamento dos subprodutos: O processamento da carne permite o uso de subprodutos como couro, ossos e vísceras, o que também contribui para aumentar o valor econômico da operação.

Portanto, ao exportar carne processada, os países produtores captam mais valor dentro da cadeia produtiva, além de promoverem mais empregos e tecnologia localmente, quando comparado à exportação de gado vivo.

Assertiva a afirmação da instituição Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal (FNPDA), de que o Brasil deveria seguir o exemplo de países como a Nova Zelândia que, após um único incidente que causou a morte de animais e pessoas de maneira cruel, aboliu esse tipo de transporte obsoleto e que acarreta tanto sofrimento a os animais e enormes riscos operacionais e ambientais.

Do ponto de vista econômico, a exportação marítima não beneficia o país e pode comprometer nossa imagem exterior, uma vez que esta prática submete os animais a condições deploráveis e inaceitáveis pela comunidade internacional.¹⁸

A Ciência já comprovou que todos animais são seres sencientes, ou seja, sentem além da dor física, dor emocional e a consciência desse sofrimento, bem como a consciência de prazer, medo, estresse e outros sentimentos anteriormente considerados exclusivos do ser humano.

Lembrando ainda que, sendo o Brasil signatário de convenções internacionais de proteção e bem-estar animal, proteção da fauna e flora e meio ambiente, como a Declaração Universal do Meio Ambiente, decisões judiciais baseadas no não cumprimento de nossa própria legislação e de acordos internacionais devem, obrigatoriamente¹⁹, ser afastadas pelas instâncias superiores

¹⁸ <https://jrs.digital/proibicao-da-exportacao-maritima-de-gado-na-nova-zelandia-tem-de-ser-exemplo-para-o-brasil/>

¹⁹ Cf. BELTRAMELLI NETO, SILVIO; PULZATTO PERUZZO, PEDRO. LEGAL GROUNDS FOR OVERCOMING THE FALSE DICHOTOMY BETWEEN INTERNATIONAL HUMAN RIGHTS LAW AND BRAZILIAN DOMESTIC LAW FROM THE INTER-AMERICAN NORMATIVE AND JURISPRUDENTIAL EXPERIENCE. **Revista Pensamento Jurídico**, São Paulo, Brasil, v. 17, n. 1, 2023. Disponível em: <https://ojs.unialfa.com.br/index.php/pensamentojuridico/article/view/724>. Acesso em: 9 dez. 2024.

a fim de não haver instabilidade jurídica frente a possível instabilidade econômica interna, mesmo que temporária, e até mesmo sanções externas.

Além disso, há declaração de trabalhadores que enfrentam situações adversas nos navios devido ao péssimo estado de conservação desses, comprometendo a saúde e segurança a bordo. Condições de higiene deficientes, ventilação inadequada, pisos escorregadios que favorecem acidentes, falta de assistência médica e dívidas trabalhistas são problemas frequentemente denunciados.²⁰

Em fevereiro de 2023 foi deflagrada a ação denominada “Narcovacas”, que após dois anos de investigação pela polícia espanhola, apreendeu 4,5 toneladas de cocaína nas embarcações, ocultas dentro de cargas de alimentos e produtos usados para alimentar os animais. A carga de gado, normalmente, não é submetida a inspeções detalhadas, e oferece uma oportunidade para o tráfico operar de maneira furtiva, em virtude de os cães farejadores não conseguirem identificar os entorpecentes, devido ao enorme fedor no interior dos navios. Recentemente no Brasil, em setembro de 2024, a Polícia Federal brasileira encontrou 39 quilos de cocaína em embarcação de gado no porto de Barbacena no Pará.

Diante de tantas controvérsias, pesquisa²¹ encomendada pela MFA ao Instituto Ipsos aponta que 84% dos brasileiros concordam que a exportação de animais vivos para abate deve ser proibida no Brasil.

Uma vez que a população brasileira, em sua grande maioria, clama pelo fim do transporte marítimo do gado vivo, havendo ato inconstitucional e infração de acordos internacionais, se faz célere a proibição total desse meio de transporte, a exemplo de outros países, que não mais se curvaram aos apelos de grupos políticos por exclusiva motivação econômica.

²⁰ <https://protecao.com.br/destaque/pesadelo-no-mar-o-trabalho-nos-navios-de-exportacao-de-gado-vivo/>

²¹ MERCY FOR ANIMALS, 2017. Disponível em <https://mercyforanimals.org.br/pesquisa-mostra-nova-demanda-do-consumidor/>

1. REFERÊNCIAS

ALARCÓN, Frank. Parecer sobre o manejo de animais destinados à exportação no porto de Santos. Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, PR. 2018. Disponível em: <https://animaiscomdireitos.ufpr.br/wp-content/uploads/2020/02/parecer_carga_viva_janeiro2018_frank_alarcon.pdf>. Acesso em: 05 out. 2024.

AMBITO JURÍDICO. Proteção aos animais. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/protecao-aos-animais/>>. Acesso em: 05 out. 2024.

ASSIS BRASIL, Jerônimo Pereira de; BÜHRING, Márcia Andrea. A exportação de gado vivo por via marítima no Brasil sob a ótica do direito animal: uma aplicação da norma constitucional de vedação à crueldade contra animais não-humanos. 2022. F. 35. Monografia — Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, RS, 2022.

BELTRAMELLI NETO, SILVIO; PULZATTO PERUZZO, PEDRO. Legal grounds for overcoming the false dichotomy between international human rights law and brazilian domestic law from the inter-american normative and jurisprudential experience. **Revista Pensamento Jurídico**, São Paulo, Brasil, v. 17, n. 1, 2023. Disponível em: <https://ojs.unialfa.com.br/index.php/pensamentojuridico/article/view/724>. Acesso em: 9 dez. 2024.

BRAMBELL, F. W. R. Relatório do Comitê Técnico para Investigar o Bem-Estar dos Animais Mantidos em Sistemas Intensivos de Pecuária. Londres: Escritório da Rainha, 1965.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 23/10/2024.

BRASIL. Lei nº 9.795, de 27 de abril de 1999. Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9795.htm>. Acesso em: 23/10/2024.

BRASIL. Superior Tribunal Federal. Recurso Extraordinário n. 154.531 – SC. Recorrente: Associação Amigos de Petrópolis, Patrimônio. Defesa dos Animais e Proteção da Ecologia (ANPADE) e outros. Recorrido: Estado de Santa Catarina. Relator: Ministro Francisco Rezek. 13 de março de 1998. Disponível em: <<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=211500>>. Acesso em: 23/10/2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade - ADI 1856/RJ. Relator: Ministro Celso de Mello, Tribunal Pleno, 26.05.2011. Disponível em: <<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=628634>>. Acesso em: 23/10/2024.

BRASIL. Superior Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI 4983/CE. Requerente: Procurador Geral da República. Interessados: Governador do Estado do Ceará e Assembleia Legislativa do Estado do Ceará. Relator: Ministro Marco Aurélio. 6 de outubro de 2016. 2016a. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=12798874>>. Acesso em: 13/10/2024.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO (TRF- 3, 25ª Vara Cível Federal de São Paulo). Magistrado: Djalma Moreira Gomes. Decisão sobre pedido de eliminar em sede de Ação Civil Pública, n. 500032594.2017.4.03.6135, data de assinatura 02 fev 2018. 2018a.

BRASIL. TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO (TRF). 3ª Turma, Gab.07 - Des. Fed. Nery Júnior. Desembargadora Diva Prestes Marcondes Malerbi. Agravo de Instrumento, processo n. 500149979.2018.4.03.0000, assinatura em 4 fev 2018. 2018b.

CADERNOS DO CEAS. Disponível em: <https://cadernosdoceas.ucsal.br/index.php/rladna/article/view/1075>>. Acesso em: 29/09/2024.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. Proposta proíbe exportação de gado vivo por transporte marítimo. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/533141-proposta-proibe-exportacao-de-gado-vivo-por-transporte-maritimo/>>. Acesso em: 05 out. 2024.

CAMPOS, J. E.; AL SHEIKH, Y. M.; SPADOTTO, A. J.; SANT'ANNA, Y. M. Comparação entre abate halal e convencional de bovinos em uma visão islâmica e zootécnica. Revista Ciência Animal, v. 31, n.4, p. 107-117, 2021.

FIUZA, Edilaine Gomes; FELIX, Ester. Modal marítimo: os impactos da água de lastro no meio ambiente. In: X FATECLOG LOGÍSTICA 4.0 & A SOCIEDADE DO CONHECIMENTO, 31 maio e 01 jun. 2019, Guarulhos/SP. FATEC, 2019.

GONÇALVES, R. Exportação de bovino vivo: problemas, riscos e soluções. Trabalho elaborado para a Sociedade Mundial de Proteção Animal. 2008.

LOURENÇO, Daniel Braga; LUDOLF, Rafael Van Erven. Exportação de bovino vivo: problemas, riscos e soluções. Revista Brasileira de Direito Animal, Salvador, volume 15, n. 03, p. 53-73, Set-Dez 2020.

IMAZON. Pará lidera ranking de desmatamento da Amazônia em julho. Disponível em: <https://imazon.org.br/imprensa/para-lidera-ranking-de-desmatamento-da-amazonia-em-julho/>>. Acesso em: 05 out. 2024.

JRS DIGITAL. Proibição da exportação marítima de gado na Nova Zelândia tem de ser exemplo para o Brasil. Disponível em: <https://jrs.digital/2021/05/02/proibicao-da-exportacao-maritima-de-gado-na-nova-zelandia-tem-de-ser-exemplo-para-o-brasil/>>. Acesso em: 05 out. 2024.

JUS. A tutela jurídica dos animais e os maus-tratos. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/67299/a-tutela-juridica-dos-animais-e-os-maus-tratos>>. Acesso em: 05 out. 2024.

LUDOLF, Rafael Van Erven; COSTA, Stella Regina Reis da. A exportação de gado vivo no Brasil e a regra constitucional da vedação da crueldade: um estudo de caso sobre o NAVIOMV NADA. CONFLUÊNCIAS, Niterói/RJ, v. 22, n.1, abr./jul.2020, pp. 1 01-119.

MAPBIOMAS. Matopiba passa a Amazônia e assume a liderança do desmatamento no Brasil. 28 maio 2024. Disponível em: <https://brasil.mapbiomas.org/2024/05/28/matopiba-passa-a-amazonia-e-assume-a-lideranca-do-desmatamento-no-brasil/>. Acesso em: 15 out. 2024.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. Serviço de Inspeção Federal (SIF), Portal Gov.br, publicado em 29/11/2016. Disponível em: <<https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/inspecao/produtos-animal/sif>>. Acesso em: 03 out. 2024.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO. Capítulo 7.2 - Transporte Marítimo de Animais Terrestres. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/sustentabilidade/bem-estar-animal/arquivos/72_CapTerrestresTransportemartimo.pdf>. Acesso em: 05 out. 2024.

ORGANIZAÇÃO APONTA CONDIÇÕES CRUÉIS NA EXPORTAÇÃO DE GADO DO BRASIL. Revista Globo Rural, jun. 2021. Disponível em: <<https://revistagloborural.globo.com/Noticias/Criacao/Boi/noticia/2021/06/organizacao-aponta-condicoes-cruéis-na-exportacao-de-gado-do-brasil.html>>. Acesso em: 05 out. 2024.

PACCAGNELLA, Amanda Formisano. A pecuária sob a ótica do desenvolvimento sustentável e da vedação constitucional da crueldade: um estudo dos casos da exportação de animais vivos e operação Carne Fraca. 2019. 137; f. Monografia — Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Franca, 2019.

PERUZZO, Pedro Pulzatto; SPADA, Arthur Ciciliati. Novos Direitos Fundamentais no âmbito da UNASUL: análise das agendas Brasil e Venezuela à luz do direito à paz. **Revista de Direito Internacional**. v. 15, n. 2, 2018. <https://www.publicacoes.uniceub.br/rdi/article/view/5060>

PORTOSENÁVIOS. Após 6 meses do naufrágio, navio Haidar e bois ainda estão submersos no PA. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/apos-6-meses-de-naufrazio-navio-haidar-e-bois-ainda-estao-submersos-no-pa>>. Acesso em: 4 nov. 2024.

PROIBIÇÃO DA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DE GADO NA NOVA ZELÂNDIA TEM DE SER EXEMPLO PARA O BRASIL. JRS Digital. Disponível em: <<https://jrs.digital/proibicao-da-exportacao-maritima-de-gado-na-nova-zelandia-tem-de-ser-exemplo-para-o-brasil/>>. Acesso em: 24/10/2024

PROTEÇÃO. Pesadelo no mar: o trabalho nos navios de exportação de gado vivo. Disponível em: <<https://protecao.com.br/destaque/pesadelo-no-mar-o-trabalho-nos-navios-de-exportacao-de-gado-vivo/>>. Acesso em: 04/11/2024.

REGINA, Magda. Relato de Inspeção Técnica requisitado pela Justiça Federal com vistas a oferecer subsídios para análise da Ação Civil Pública No 5000325-94.2017.4.03.6135 em tramitação na 25ª Vara Cível Federal de São Paulo. 2018. Disponível em: https://cdn.veddas.org.br/2018/02/Parecer_Veterinaria_NADA_jan_2018_Portugues.pdf. Acesso em: 15 out. 2024

REPÓRTER BRASIL. Brasil exporta gado vivo de fazendas da lista suja do trabalho escravo e com desmatamento. Disponível em: <<https://reporterbrasil.org.br/2021/06/brasil-exporta-gado-vivo-de-fazendas-da-lista-suja-do-trabalho-escravo-e-com-desmatamento/>>. Acesso em: 05 out. 2024.

REVISTA DIREITO ADUANEIRO, MARÍTIMO E PORTUÁRIO. Ano XII, nº 66, Jan-Fev 2022. Repositório Autorizado de Jurisprudência.Tribunal Marítimo – Portaria nº 30/TM, de 14 de julho de 2021.

REVISTA LATINO-AMERICANA DE DIREITOS DA NATUREZA E DOS ANIMAIS, Salvador, v. 5, n. 2, p. 58-86, jul.-dez. 2022.

RODRIGUES SAMPAIO, A.; OLIVEIRA RODRIGUES PEREIRA, E.; ESTEVÃO LOPES DE BRITO, J. M.; DE ALMEIDA, L.; APARECIDO FORTUOSO DA SILVA, G. A ÉTICA ANTIESPECISTA E A SUA INFLUÊNCIA NA EXPORTAÇÃO MARÍTIMA DE GADO EM PÉ PARA O ORIENTE MÉDIO. Encontro Internacional de Gestão, Desenvolvimento e Inovação (EIGEDIN), v. 4, n. 1, 30 out. 2020.

RURALTEC TV. Pesadelo no mar: o trabalho nos navios de exportação de gado vivo. Disponível em: <<https://www.ruraltectv.com.br/pesadelo-no-mar-o-trabalho-nos-navios-de-exportacao-de-gado-vivo/>>. Acesso em: 04/11/2024.

SANTOS, Thiago Adriano Viana dos; NASCENTES, Zama Caixeta. Afundar ou emergir: comunicação de risco e resposta à crise no caso do naufrágio do navio Haidar, em Barcarena (PA). Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, PR. 2019.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. O Direito Constitucional-Ambiental Brasileiro e a Governança Judicial Ecológica: Estudo à Luz da Jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal. Revista Eletrônica da Academia Brasileira de Direito Constitucional, 2019. Disponível em: <<https://hdl.handle.net/10923/18857>>. Acesso em: 14/10/2024.

SENADO FEDERAL. Portal e-Cidadania: Visualização de Materiais. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/ecidadania/visualizacaomateria?id=134057>>. Acesso em: 24/10/2024.

Silva, Carolina Reis Theodoro da; Peruzzo, Pedro Pulzatto. A literatura como direito humano. Anamorphosis: **Revista Internacional de Direito e Literatura**, ISSN-e 2446-8088, Vol. 5, Nº. 2, 2019. <https://periodicos.rdl.org.br/anamps/article/view/514>

SILVA, Alexia Lucia da; SILVA, Douglas Roberto da; GUERRA, Ligia Duarte; MALTA, Regiane de Fátima Bigaran. Transporte de Carga Viva de Bovinos na Exportação: Uma análise de sua dinâmica. Anais do X FATECLOG, Guarulhos: FAT ECLOG, 2019. Disponível em: <https://fateclog.com.br/anais/2019/TRANSPORTE%20DE%20CARGA%20VIVA%20DE%20BOVINOS%20NA%20EXPORTA%C3%87%C3%83O%20UMA%20ANALISE%20DE%20SUA%20DIN%C3%82MICA.pdf> Acesso em: 06 out. 2024.

SILVA, Monique Gonçalves da; CORREIA, Nathan da Silva; LIMA, João Carlos A. G. O estudo da cadeia produtiva do gado vivo no Brasil: análise das dificuldades para exportação. FATEC Rubens Lara, 2020.

SINCLAIR, M.; DERKLEY, T.; FRYER, C.; PHILLIPS, C J. C. Australian Public Opinions Regarding the Live Export Trade before and after an Animal Welfare Media Expo sé. *Animals*, Queensland, Australia, v. 8, n. 7, p. 106, jul. 2018.

SIMPSON, Lynn. Exportação de animais vivos: Descumprimento do Código Sanitário Para Animais Terrestres – OIE. 2018. Disponível em: https://docs.wixstatic.com/ugd/da8c09_9099f8f401cd49e18b4e5c8b45ff2e06.pdf . Acesso em: 06 out. 2024.

TANKSON, J.D.; VIZZIER-THAXTON, Y.; THAXTON, J.P.; MAY, J.D.; CAMERON, J.A. Stress and nutritional quality of broilers. **Poultry Science**, v.80, n.9, p.1384–1389, 2001.

ZANELLA, A. J. CERTIFIED HUMANE BRASIL, 2020. Perdas no transporte de animais podem chegar a 20%. Disponível em: <https://certifiedhumanebrasil.org/perdas-no-transporte-de-animais-podem-chegar-20/> Acesso em: 24/10/2024.