

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.

Assunto: Exportação de Carga Viva por via marítima, a saber, 27.800 bois originários do interior do Estado São Paulo, tendo embarque no Porto de Santos/SP (Brasil) e destino final, Turquia.

Eu, Magda Regina, CRMV-7583, faço saber que:

a) Em 31 de janeiro de 2018, tão pronto recebi intimação exarada pelo supracitado MM. Juízo, cuja nomeação me autorizava expressamente a ingressar na embarcação denominada NADA (IMO 9005429, bandeira Panamenha) para realização da inspeção técnica encomendada, compareci às 20h00 ao local designado fazendo conhecer aos prepostos da operadora portuária a liminar concedida. Às 23h30 (passadas 2 horas e meia) da apresentação da liminar concedida e a subsequente espera por alguma ciência e obediência desta, o preposto que inicialmente recebeu em mãos a decisão judicial em tela, devolveu-a sem qualquer sinal de protocolo ou reconhecimento formal, ignorando e impedindo que meu acesso à embarcação fosse efetivamente realizado.

b) Após múltiplas tentativas de diálogo e pedidos de obediência à decisão judicial aqui mencionada, dirigi-me à Delegacia da Polícia Federal (Rua Riachuelo, 27 – Centro, Santos) para registro formal do descumprimento da ordem judicial supracitada.

c) No dia seguinte, 01 de fevereiro de 2018, fui contatada por via telefônica (às 06h00 – passadas mais de 12 horas da decisão judicial) pela operadora portuária, autorizando-me então a ingressar no local da perícia encomendada. Comuniquei a operadora portuária o início da perícia às 10h00 da manhã do dia corrente.

d) Tão pronto ingressei no navio NADA (embarcação composta por 13 pisos ocupados por baias (ou bretes) para acolhimento de milhares de animais), subi um lance de escadas e fui conduzida a uma sala de reuniões no interior da embarcação para conversar com representantes das várias partes envolvidas neste empreendimento, a saber, a empresa de importação/exportação Ecoporto, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), o Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a Minerva Foods S.A. e membros da tripulação do navio, momento este em que me relataram de forma sintética a rotina de administração dos animais, sua alimentação e o processo de limpeza dos recintos em que os garrotes são confinados.

d.1) Cabe abrir um parênteses e relatar que a operação de embarque dos animais no navio NADA teve início efetivo no dia 26 de janeiro (segunda-feira), estendendo-se seguramente até as 23h30 do dia 31 de janeiro

(quarta-feira), momento este em que fui notificada da interrupção de entrada de caminhões com animais ao Porto de Santos. Os caminhões trazendo animais da região de quarentena animal (EPE - Estação de Pré-Embarque), localizada a cerca de 500 km do Porto de Santos (municípios de Altinópolis e Sabino), traziam bois em número de 27 a 38 animais por caçamba, em pé, compartimentos estes com visibilidade lateral obstruída graças à colagem de fitas adesivas nos orifícios da estrutura objetivando dificultar inspeção (observação, filmagem, fotografias) de seu interior por terceiros.

d.2) Os números de animais acima descritos foram constatados mediante operação de blitz da qual participei ativamente na condição de veterinária da Prefeitura Municipal de Santos nos dias em que caminhões com animais chegaram ao Porto. Durante a mencionada blitz, foram verificados o horário de partida dos veículos trazendo os animais desde sua EPE (Estação de Pré-embarque) até o horário de chegada no local da blitz localizada na entrada do Porto de Santos. Contatou-se que o tempo de viagem dos veículos com animais variou de 8 a 14 horas de duração, sendo notória a grande quantidade de fezes e urina presentes no interior das caçambas produzidas ao longo do percurso rodoviário e também, lançadas nas vias urbanas durante o transitar dos veículos. Durante a inspeção (blitz) encontrei muitos animais prostrados no interior das caçambas e, apesar da quantidade de animais estar de acordo com as diretrizes anunciada pelo MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento), os animais não apresentavam condições de mover-se ou virar-se dentro do exíguo espaço de seu confinamento.

e) Terminada a reunião supracitada no item **(d)**, fui conduzida a inspecionar um andar de confinamento de animais situado no mesmo nível (8º andar) em que a reunião foi realizada. Este andar (também conhecido também pela denominação *deck*) é dotado de janelas laterais e localiza-se acima da linha de água de submersão do navio. Ali, nesse recinto, as condições de iluminação, ventilação e lotação animal mostravam-se aparentemente moderados. O assoalho do recinto apresentava uma cobertura constituída por cascas de arroz (cuja presença visa mitigar escorregões dos animais no piso úmido), presença de ventilação lateral esporádica, comedouros e bebedouros com porções modestas, respectivamente, de comida e água. Durante a reunião com a tripulação me foi relatado que o navio possui sistema próprio para dessalinização da água do mar que, contudo, fica inoperante enquanto o navio encontra-se atracado, tornando necessária a aquisição de água do exterior do navio. Pude constatar que havia evidente interesse em limitar minha inspetoria somente ao nível originalmente apresentado. Solicitei visita aos andares inferiores do navio, momento este em fui advertida que nestes pisos, o processo de limpeza encontrava problemas operacionais.

f) Uma vez me dirigi aos andares inferiores (*decks* 1, 2 e 5), 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 lamacenta. 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. Conforme relatado pelo veterinário embarcado que me acompanhou durante a inspeção, o tempo que a operação de embarque dos animais consome faz com que esses pisos inferiores, preenchidos prioritariamente, fiquem em situação sanitária de maior precariedade dada a impossibilidade de lavagem dos pisos. O processo de lavagem dos pisos ocorre a cada cinco dias, mas somente é colocado em funcionamento após partida do navio, segundo informado por membro técnico da embarcação. Essa lavagem é realizada mediante jatos de água emitidos por uma mangueira de largo calibre e baixa pressão, o que conduz a sujeira a um tanque de armazenamento (não inspecionado). Os dejetos acumulados pelo processo de limpeza têm então seu conteúdo descartado, sem qualquer tratamento, ao mar. Esse descarte ocorre periodicamente, dependendo da velocidade do navio em curso.

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

Feito esse breve relato, seguem respostas para as perguntas apresentadas na Decisão Judicial:

Questões :

1.) Qual a finalidade da exportação brasileira para o exterior de animais vivos? São eles destinados ao abate para fins de alimentação humana ou animal ou para outras finalidades (como rituais religiosos)?

Segundo os representantes da empresa Minerva Foods S.A. (proprietários da carga viva à venda e destinada ao transporte marítimo), o veterinário embarcado e o comandante do navio, me foi informado que todos os animais são destinados ao abate para fins alimentares de seres humanos. Segundo tradição religiosa turca, a morte do animal só é admitida a partir do momento em que o segundo dente definitivo do animal eclode - momento a partir do qual é permitido ultrajar o animal (neste caso, o garrote). Antes disso, o animal é considerado juvenil e, portanto, não passível de agressão.

2.) De que maneira são acondicionados em caminhões ou embarcações os animais transportados para o exterior, destinados ao abate em outros países?

Nos caminhões, como mencionado, durante inspeção realizada por blitz da Prefeitura de Santos das quais participei ativamente na condição de veterinária concursada em regime estatutário, os animais foram acondicionados na parte traseira dos veículos, em quantidades oscilando entre 27 e 38 animais por caminhão. Os orifícios laterais das caçambas foram fechados com fitas adesivas visando dificultar inspeção externa de terceiros. Os animais, uma vez aprisionados dentro dos caminhões mediante lacre agropecuário do MAPA, enfrentaram viagens entre 8 a 14 horas de trajeto. Muitos caminhões e suas caçambas dispunham de varetas com pontas metálicas conectadas ao sistema elétrico do veículo, cujo objetivo é impedir mediante descargas elétricas que os animais se deitem no assoalho do veículo. Nas embarcações marítimas, é sabido que os animais são coagidos mediante choques, a ingressar nos andares inferiores até que se alcance a lotação limite ou previamente estipulada. Os animais são alocados em grupos (em baias ou bretões), em espaços exíguos, por exemplo, totalizando dimensões menores que 1m² por indivíduo. Tanto nos caminhões como dentro das baias da embarcação marítima, o movimento dos animais é seriamente comprometido. Nas baias contendo animais inteiros (isto é, garrotes não castrados), é comum observar a prática da monta, isto é, animais que sobem uns sobre os outros como claro comportamento de dominância, fazendo assim com que ao deitar-se no assoalho, diminuam o espaço dos animais ao seu lado – ação esta que facilita a ocorrência de tombos ou acidentes assemelhados. A produção de dejetos (excrementos e urina) pelos animais nesses ambientes fechados, os expõe de maneira íntima e constante a um cenário de intensa insalubridade.

3.) Nas condições em que transportadas, aos animais é conferida a possibilidade de mudar de posição, ou em razão da densidade espaço/cabeça ao animal é imposta uma única posição durante toda a viagem? A condição de transporte favorece a ocorrência de traumas, seja pela densidade espaço/cabeça, seja pela própria natureza/duração do transporte?

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

4.) Durante o trajeto, há regular fornecimento de água e alimento? Há comedouros e bebedouros instalados nos locais? Em que condições higiênico-sanitárias? Há espaço para descanso.

Sim, há fornecimento regular de comida haja vista o peso dos animais ser um fator determinante no valor comercial do animal vendido. Contudo, no tocante ao fornecimento de água, no período em que a embarcação encontra-se atracada (isto é, no porto), a provisão de água é oriunda do exterior dado que seu sistema de dessalinização encontra-se inoperante. Quando em curso, esta embarcação (não necessariamente todas) tem condições de produzir água em quantidade satisfatória. Esta água é usada tanto para consumo como para as atividades de limpeza dos recintos lotados com animais. Comedouros e bebedouros encontram-se disponíveis nos recintos dos animais - muitos com detritos de fezes e clara presença de ferrugem. Definitivamente, o transporte marítimo de carga viva não contempla a possibilidade de saída dos animais de suas baias de confinamento até seu destino de chegada, impedindo assim qualquer tipo de descanso ou passeio para o animal. No interior de seu recinto de confinamento (baias) e unicamente possível ao animal prostrar-se ao chão. Tal movimento certamente diminui espaço na área dos animais vizinhos presos no mesmo brete e sujeita assim o animal a contato íntimo com seus dejetos e os dejetos de outros animais.

5.) As embarcações possuem ventilação e /ou exaustão adequadas de temperatura e umidade para os animais.

É ampla a variedade comercial de embarcações destinadas ao transporte de carga viva. Nesse sentido, mecanismos de ventilação e exaustão são sempre variados em projeto e eficiência. No caso em tela, a embarcação realiza ventilação e exaustão dos pisos inferiores provocando severa poluição sonora e garantindo incompleta circulação e renovação dos gases lá encontrados. Decorre daí o registro de temperaturas elevadas nesses recintos assim como taxas de umidade extremas que comprometem claramente o bem-estar animal.

6.) A estrutura dessas embarcações, onde os animais são armazenados, é adequada para o transporte? A superfície é escorregadia? Há riscos de os animais sofrerem lesões?

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

7. Durante o transporte são observadas medidas que garantam o bem-estar desses animais?

Absolutamente não. O transporte de animais por longos períodos e distâncias, seja por meio terrestre como por meio marítimo, sujeita estes organismos a uma experiência completamente alheia à sua natureza originária. A insalubridade a que são expostos, o movimento dos veículos (tais como frenagem, balanço,

variação de velocidade, manobras veiculares bruscas), o confinamento demorado, as restrições hídricas e alimentares, etc, impossibilitam a garantia do bem-estar dos animais na sua aceção mais elementar.

8. Durante o transporte há presença de veterinários no local? Verificam-se, com frequência, morte de animais? No caso de morte de um animal, quais medidas são adotadas? E em caso de doença?

Sim. Porém, dada a enorme dificuldade de administrar intercorrências clínicas em grandes plantéis, o número de profissionais veterinários mesmo que elevado, não conseguiria resolver esses problemas. O óbito de animais está intrinsicamente ligado à prática de transporte marítimo de carga viva. Quando óbitos são experienciados, os cadáveres são levados à Graxaria e inseridos em um dispositivo mecânico responsável por triturar o animal completamente. Estes pedaços da carcaça, reunidos, são descartados durante o trajeto marítimo. Quando animais doentes são identificados, os mesmos são tratados por meio de medicamentos existentes na farmácia veterinária do navio e, em casos específicos, retirados de suas baias e isolados em local pré-determinado. A manobra destes animais, retirando-os de suas baias originais e conduzidos a áreas de tratamento é custosa e laboriosa, ocorrendo com pouca frequência.

9. Há fiscalização de autoridades governamentais neste transporte?

Sim, porém meramente limitada a alguns representantes do MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento).

10. Nos países para os quais os animais são enviados (ou ao menos, para aqueles que são os principais importadores), que tipo/espécie de abate é adotado?

Para países de tradição muçulmana, o abate Halal (que significa "permitido"). Nesta prática de abate *halal*, a faca utilizada deve ser bem afiada, provocando sangria única do animal. O corte deve atingir a traqueia, o esôfago, artérias e a veia jugular, permitindo escoamento de todo o sangue do animal. Para países de tradição judaica, o abate coser (que significa "próprio"). O abate *kosher* segue procedimento similar ao *halal*. Neste caso, o fio da faca não deve encostar nas vértebras cervicais e se, após a degola, apresentar qualquer tipo de ranhura ou dente for observada, o animal é considerado impróprio ou não-*kosher* (*terayfa*), sendo descartado.

Sobre as cinco liberdades

As cinco liberdades são um parâmetro reconhecido mundialmente para diagnosticar o espectro de bem-estar animal e incluem aspectos importantes que influenciam a qualidade da vida do animal. Esse princípio é reconhecido e endossado pelo Conselho Federal de Medicina Veterinária (CFMV). São elas: (1) a liberdade de sede, fome e má-nutrição; (2) a liberdade de dor e doença; (3) a liberdade de desconforto; (4) a liberdade para expressar o comportamento natural da espécie; (5) a liberdade de medo e de estresse.

.

As Cinco Liberdades preconizadas pelo CFMV apresentam-se comprometidas no exercício do processo completo de transporte marítimo de carga viva da seguinte forma:

Liberdade de sede, fome e má-nutrição:

Restrições hídricas e alimentares são facilmente observadas desde o início do transporte rodoviário, estendidos e amplificados também quando do confinamento dos animais nas baias da embarcação marítima. O provimento deficitário de água e a alta probabilidade de contaminação da comida fornecida são claros exemplos de violação desta liberdade.

Liberdade de dor e doença:

Insalubridade extrema dos recintos, contaminação das doses de insumos diários, acidentes decorrentes do processo de transporte (rodoviário e marítimo), limitação de mobilidade e espaço, extrema concentração de gases, alterações ambientais de larga duração, são apenas alguns dos exemplos resultantes deste processo.

Liberdade de desconforto:

Animais prostrados sobre fezes e urina (própria e de outros animais), privação extrema de espaço, higiene corporal inexistente, iluminação constante ao longo da viagem além da sazonalidade dia/noite.

Liberdade para expressar o comportamento natural da espécie;

Animais terrestres obrigados a transporte rodoviário e marítimo em piso escorregadio, insalubre e por longas distâncias. Aglomeração em espaço exíguo em ambientes de grande densidade demográfica com mistura de planteis animais (raças diferentes).

Liberdade de medo e de estresse.

O medo, estresse e outras alterações etológicas são decorrências naturais e evidentes da exposição aos eventos mencionados neste parecer.

Considerações Finais

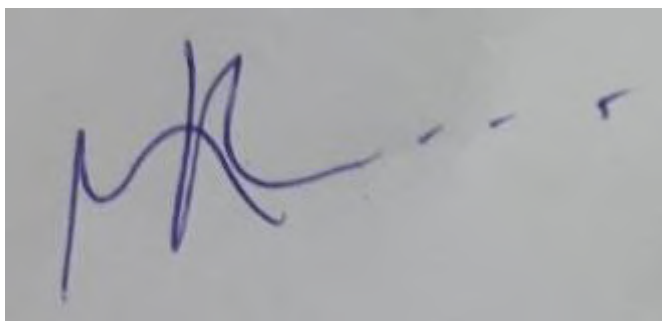
Com base nos fatos acima relatados, observados mediante entrada e inspeção das instalações de embarcação marítima voltada para confinamento e transporte de animais por longas distâncias para recria, engorda e abate no exterior, opino que são abundantes os indicativos que comprovam maus tratos

e violação explícita da dignidade animal, além de ultrapassar critérios de razoabilidade elementar as cinco liberdades garantidoras do bem estar animal.

Tenho entendido portanto de que a pratica de transporte marítimo de animais por longas distancias está intrínseca e inerentemente relacionado à causação de crueldade, sofrimento, dor, indignidade e corrupção do bem-estar animal sob diversas formas.

É o parecer.

02 de Fevereiro de 2018

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the name 'Magda Regina'.

Magda Regina – CRMV 7583

RG 15219110

-----XXX-----

Figuras (& Vídeos)

As imagens aqui apresentadas foram registradas em território brasileiro (Santos/SP) no interior do navio NADA em 01 de Fevereiro de 2018. Os responsáveis pela comercialização dos animais iniciaram o embarque de milhares de bois em 26 de janeiro de 2018 e o navio encontra-se atracado em cais específico do Porto de Santos. Os indícios de insalubridade aqui apresentados são amostras de um navio que sequer iniciou viagem intercontinental de duração mínima de 15 dias.

Área estimulada de visita (showroom)















Medida de baias – normalmente ocupada por mais de 21 animais (isto é, menos 1m² por animal)





Área restrita à membros da embarcação (pisos inferiores)







































Equipamento de trituração de animais vítimas de óbito no navio (Graxaria).

