

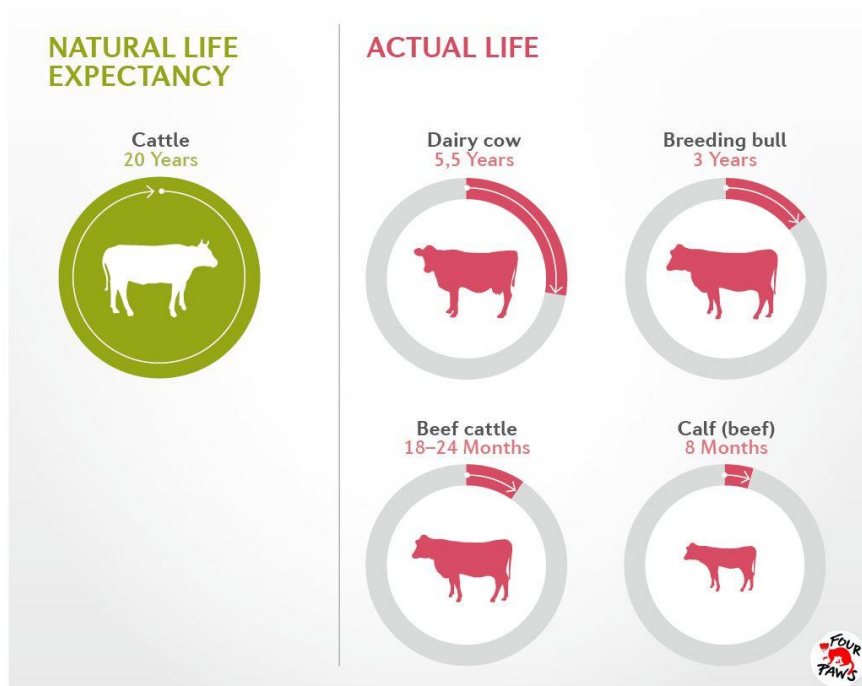
Análise: Transporte Marítimo de Carga Viva (bois 'de corte')

O presente documento tem como propósito reunir e apresentar de forma sintética porém clara, alguns aspectos relativos ao transporte de carga viva por via marítima para fins de abate no exterior. Em particular, este documento dará foco a aspectos logísticos relacionados ao embarque no Brasil de bois de corte em navio cargueiro de grande porte com destino a países do Hemisfério Norte, em especial países do Oriente Médio, para abate de animais segundo obediência à liturgia religiosa local (abate Halal).

Este parecer foi elaborado a pedido do Presidente da Frente Parlamentar Mista do Congresso Nacional em Defesa dos Direitos Animais, o Sr. Deputado Federal Ricardo Izar (PP/SP).

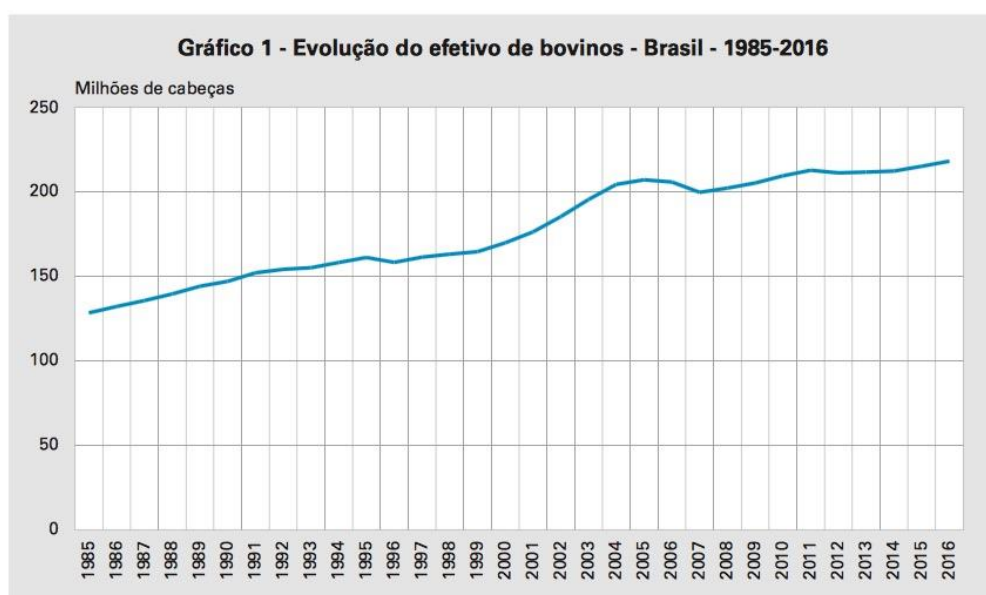
Contexto

É amplamente sabido que o Brasil concentra esforços de fortalecimento de sua balança comercial mediante acúmulo de dividendos advindos da produção e exportação de carne pertencente a diversas espécies animais (bovinos, suínos, caprinos, asininos, aves e peixes, principalmente). Esta prática está inerentemente vinculada ao abate de animais criados, normalmente em idade muito inferior à sua expectativa de vida média natural esperada. Em se tratando de bois de corte, um tempo máximo de vida de 02 (dois) anos é o que se lhes franquia antes de sua execução em abatedouros (eufemisticamente denominados 'frigoríficos'). No caso de bois de corte, sua expectativa média natural de vida (20 anos) é portanto encurtada em 90% (18 anos). Em suma: animais são produzidos e mortos em escala industrial tal qual fossem objetos descartáveis resultantes de uma linha de produção seriada.

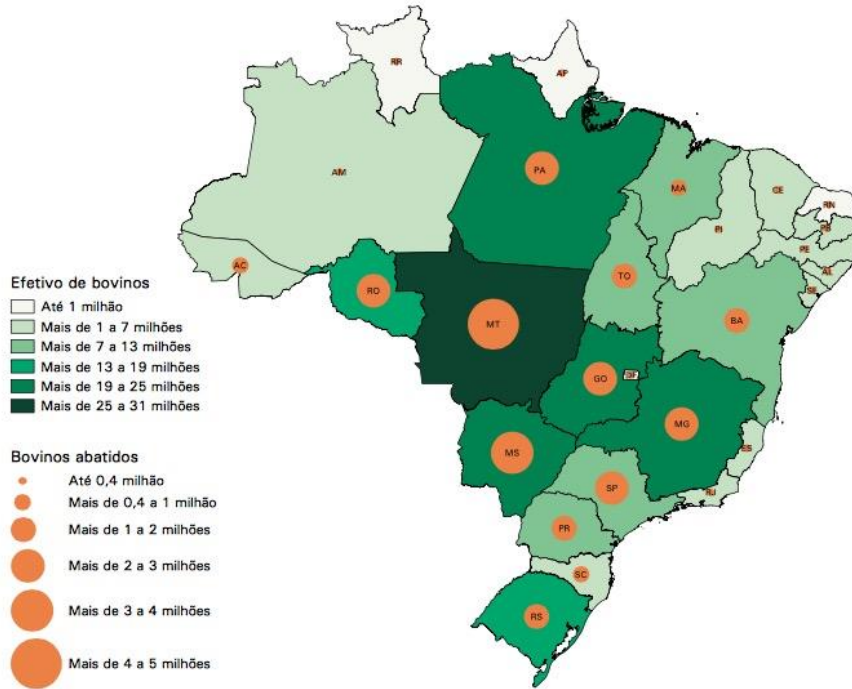


Expectativa de vida de bois, vacas e bezerros vs idade de abate para fins comerciais.

Em 2016, o efetivo brasileiro de bovinos 'criado' (produzido) foi de 218,23 milhões de cabeças representando um aumento de 1,4% em comparação ao ano de 2015 (Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Agropecuária, Pesquisa da Pecuária Municipal 1985-2016 - https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/84/ppm_2016_v44_br.pdf).

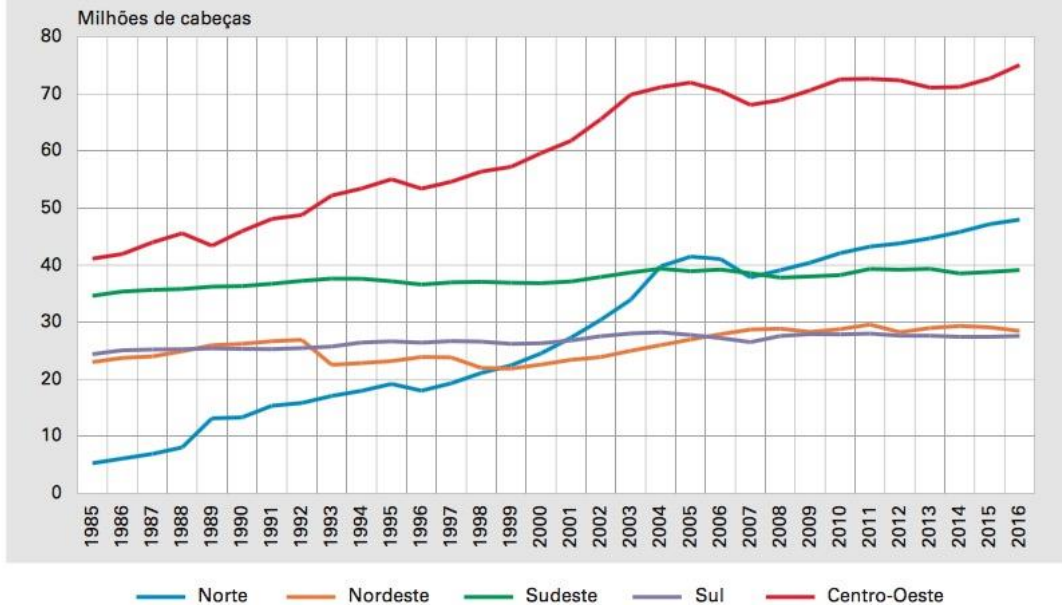


Cartograma 1 - Efetivo de bovinos e cabeças abatidas, segundo as Unidades da Federação - 2016



Fontes: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Agropecuária, Pesquisa da Pecuária Municipal 2016 e Pesquisa Trimestral do Abate de Animais 2016.

Gráfico 2 - Evolução do efetivo de bovinos, segundo as Grandes Regiões - 1985-2016



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Agropecuária, Pesquisa da Pecuária Municipal 1985-2016.

Dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (United States Department of Agriculture – USDA) apontam o Brasil como o detentor do

segundo maior efetivo de bovinos do mundo (atrás apenas da Índia), sendo assim responsável por 22,2% do rebanho mundial. O Brasil foi também o segundo maior produtor de carne bovina mundial, responsável por 15,4% da produção global. Os Estados Unidos (maior produtor mundial), o Brasil e a União Europeia, juntos, representaram quase metade de toda a carne produzida no mundo em 2016. De acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MICS), em 2016 as exportações de carne bovina brasileira *in natura* somaram 1,08 milhão de toneladas com um valor de R\$ 4,35 bilhões, representando queda de 0,1% em volume e 6,7% em faturamento.

Diante destes números, é simples concluir que a espantosa quantidade de animais produzidos e mortos para alimentar demandas da gastronomia nacional e internacional conflita com uma necessária valoração moral de entes não-humanos e sua deliberada redução a simples máquinas biológicas e objetos de consumo e descarte. Este paradoxo filosófico e prático não dialoga com o que de mais recente se sabe através da Ciência, qual seja, o fato de que animais não-humanos (certamente bois) são entes portadores de uma complexidade cognitiva, psíquica e sensorial de mesma sofisticação àquela encontrada em diversas outras espécies - entre elas, à nossa própria (Fonte: Hagen, K. & Broom, D.M. (2004). Emotional reactions to learning in cattle. *Applied Animal Behaviour Science*, 85(3-4), 203-213 - <https://doi.org/10.1016/j.applanim.2003.11.007>).

Em recente artigo científico publicado em revista indexada de alto impacto, 200 trabalhos científicos extraídos de 22 periódicos de importante credibilidade foram analisados e deles foi possível extrair, reportar e concluir que tanto vacas como bois apresentam inquestionável sofisticação psicológica e cognitiva em muitos graus semelhante àquela encontrada em humanos em idade adulta (Fonte: Marino, L., & Allen, K. (2017). The psychology of cows. *Animal Behavior and Cognition*, 4(4), 474-498 - <https://dx.doi.org/10.26451/abc.04.04.06.2017>).

Nesse sentido, é possível afirmar que bois (tidos como “de corte”, isto é, para abate) são indivíduos biológicos singulares capazes de processar mentalmente (emocional e racionalmente) a realidade a que são diariamente expostos e dela, extrair sensações, percepções e elaborações subjetivas que por motivo algum deveriam ser ignorados.

A logística de transporte de carga viva e sua inerente relação com maus tratos animais

A logística de transporte, embarque e entrega de animais para abate no exterior por via marítima obedece um padrão de ação que, por sua própria natureza, impõe diversos elementos que podem ser claramente considerados maus tratos ante os animais envolvidos. De forma sucinta, serão elencados aqui etapas desse processo (do começo ao fim) e seu respectivo entendimento de como eles podem ser considerados evidentes maus tratos e estão claramente vinculados a um explícito desprezo e desconsideração moral dos entes (animais não-humanos) envolvidos.

Animais (bois de corte: mamíferos quadrúpedes e terrestres) destinados à exportação por via marítima são originalmente retirados das respectivas fazendas onde são criados (espalhadas em diferentes e múltiplas regiões do país e seus estados) e reunidos após transporte rodoviário em algumas poucas áreas de grande dimensão para confinamento, contagem, inspeção, aplicação de protocolos veterinários e futuro transporte rodoviário até a região portuária onde serão introduzidos na embarcação marítima. Com isto, quer-se dizer que uma vez reunidos os animais numa área de confinamento (no que se convencionou chamar de ‘área de quarentena’) - etapa anterior ao transporte rodoviário e subsequente embarque portuário -, dezenas de milhares de bois serão marcados e identificados (brinco plástico auricular com número de série), avaliados clinicamente por equipe veterinária e então medicados para mitigar os efeitos do hiper acúmulo em área única de espera, notadamente sujeita ao surgimento de

moléstias decorrentes da aglomeração de indivíduos em um espaço reduzido (ainda que normalmente ao ar 'livre').



Confinamento em área de quarentena



Animais com brinco auricular de identificação.

Destaca-se novamente que o puro e simples acúmulo de milhares de animais em qualquer área de confinamento é condição propícia para o surgimento de moléstias diversas resultantes dessa hiper aglomeração. É importante apontar que os animais que serão reunidos em uma 'área de quarentena' já enfrentaram os efeitos de um transporte rodoviário prévio de centenas de quilômetros desde sua região de origem (fazenda de criação) até seu agrupamento nesse novo campo de confinamento (normalmente localizado no interior do estado). Nessa área, passado o período de quarentena para avaliação do quadro clínico desses animais e manifestação do efeito imunizatório provocado pelas vacinas, antibióticos e hormônios aplicados contra moléstias animais diversas, os animais considerados aptos serão introduzidos em caminhões com capacidade de 30 a 40 animais por veículo, popularmente denominados 'caminhões boiadeiros' (*single deck* ou *double deck*, isto é, caminhões de um ou dois andares).



Animais no interior de um caminhão boiadeiro *single deck* (de um andar) de 3 módulos encadeados.

O processo de preenchimento e esvaziamento dos caminhões com os animais desejados é tradicionalmente realizado por operadores (vaqueiros) mediante estímulo elétrico (bastões capazes de transmitir choques) na parte lombar ou costal dos animais manejados.



Animais confinados no caminhão boiadeiro em momento de pré-embarque no navio cargueiro.

Importante notar que ao serem introduzidos nos caminhões, os caminhões serão lacrados por autoridade sanitária e os animais serão sujeitos a uma viagem rodoviária até um EPE (Estabelecimento de Pré-Embarque). O mesmo é dizer que os animais ficarão presos no veículo até o fim desse processo. Antes do redirecionamento dos animais ao EPE, é feita uma vistoria pelo fiscal agropecuário federal, momento em que o mesmo avalia as condições em que se encontra o estabelecimento, podendo ou não autorizar o subsequente processo de exportação.

Desta forma, entre a etapa de (1) saída da fazenda originária de criação, (2) transporte até área de quarentena, (3) período de confinamento, (4) saída da área de quarentena, (5) transporte rodoviário até zona portuária, (6) desembarque dos caminhões boiadeiros, temos antes das etapas (7) viagem marítima de 15 dias propriamente dita, (8) desembarque no exterior e o subsequente (9) transporte rodoviário dos animais às zonas de abate escolhidas pelo comprador dos animais, pelo menos dois trechos rodoviários em solo nacional (etapas 1 e 5), de grandes quilometragens, a que são submetidos os

animais, encerrando assim muitas horas de estrada onde os bois estarão confinados, em pé, até ingressarem efetivamente na embarcação marítima.

Para fins de ilustração, um embarque de animais (cerca de 27 mil bois) para exportação através do Porto de Santos (litoral do estado de São Paulo), irá receber um imenso contingente de caminhões boiadeiros (cerca de 675 veículos com 40 animais cada) oriundos de uma área de quarentena normalmente localizada a centenas de quilômetros de distância (por exemplo, áreas de quarentena localizadas nos municípios de Lins, Sabino, Altinópolis, etc), regiões estas localizadas a cerca de 450-600 km de distância (isto é, mínimo de 4 a 5 horas e meia de trajeto rodoviário) da área portuária exemplificada. Em suma: 40 animais por veículo, confinados, em pé, sem descanso, ficarão encerrados por 5 a 6 horas de transporte rodoviário (sem considerar períodos de espera ou congestionamento rodoviário) até chegarem à região portuária onde o navio cargueiro estará atracado. Não é incomum que alguns animais sejam ao longo desse transcurso vítimas de sinistros tais como acidentes com fraturas ósseas resultado de freagem veicular, intensa velocidade do caminhão, manobras automotivas do motorista, estradas esburacadas, etc.

Uma vez cheguem à região portuária, fiscais agropecuários autorizam a quebra do lacre automotivo que aprisionam os animais nas respectivas caçambas automotivas, verificam e comparam os registros de quantidades e identificação dos animais, e procedem ao embarque dos animais (vivos e sadios) no navio mediante uma rampa.



Esvaziamento dos caminhões: Operador (casco verde) com bastão elétrico em sua mão esquerda responsável por 'tocar' os animais (com choques) em sua região traseira e 'estimulá-los' a movimentar-se em direção à rampa que dá acesso a apenas um andar do navio cargueiro (foto sequencial 1 de 4).



Esvaziamento dos caminhões: Operador (casco verde) com bastão elétrico em sua mão esquerda responsável por 'tocar' os animais (com choques) em sua região traseira e 'estimulá-los' a movimentar-se em direção à rampa que dá acesso a apenas um andar do navio cargueiro (foto sequencial 2 de 4).



Esvaziamento dos caminhões: Operador (casco verde) com bastão elétrico em sua mão esquerda responsável por 'tocar' os animais (com choques) em sua região traseira e 'estimulá-los' a movimentar-se em direção à rampa que dá acesso a apenas um andar do navio cargueiro (foto sequencial 3 de 4).



Esvaziamento dos caminhões: Operador (casco verde) com bastão elétrico em sua mão esquerda responsável por 'tocar' os animais (com choques) em sua região traseira e 'estimulá-los' a movimentar-se em direção à rampa que dá acesso a apenas um andar do navio cargueiro (foto sequencial 4 de 4).



Embarque: Visão dos animais ingressando (mediante choques) na rampa de acesso ao navio (estrutura em cor verde no canto inferior direito da imagem) (foto sequencial 1 de 4).



Embarque: Visão dos animais ingressando (mediante choques) na rampa de acesso ao navio (estrutura em verde no canto inferior direito da imagem) (foto sequencial 2 de 4).



Embarque: Visão dos animais ingressando (mediante choques) na rampa de acesso ao navio (estrutura em verde no canto inferior direito da imagem) (foto sequencial 3 de 4).



Embarque: Visão dos animais ingressando (mediante choques) na rampa de acesso ao navio (estrutura em verde no canto inferior direito da imagem) (foto sequencial 4 de 4).



Embarque: Visão externa dos animais ingressando no navio cargueiro através de rampa única (exclusiva para apenas um andar dentro do navio).



Embarque: Visão interna do navio e entrada dos animais até sua área de confinamento (foto sequencial 1 de 3).



Embarque: Visão interna do navio e entrada dos animais até sua área de confinamento (foto sequencial 2 de 3).



Embarque: Visão interna do navio e entrada dos animais até sua área de confinamento (foto sequencial 3 de 3).



Interior do navio: área (bairas) de confinamento desprovida de animais.



Interior do navio: área (bairas) de confinamento preenchida com animais (foto sequencial 1 de 3)



Interior do navio: área (bairas) de confinamento preenchida com animais (foto sequencial 2 de 3)



Interior do navio: área (bairas) de confinamento preenchida com animais (foto sequencial 3 de 3)

Feito o embarque de todos os animais (p.ex., 27 mil animais), o navio recebe autorização portuária para zarpar e atravessa oceano aberto, correntes marítimas e intempéries climáticas características de alto mar, até chegar (mínimo de 15 dias depois) à sua zona de destino e desembarque.

Consequências (maus tratos) decorrentes do transporte marítimo de carga viva (bois “de corte”)

O transporte marítimo de carga viva é realizado em embarcação específica de grande porte.



Embarcação para transporte marítimo de carga viva. Nome da embarcação: NADA (IMO: 9005429; Bandeira: Panamá). Ano de construção: 1993. Comprimento: 201 metros; Largura: 32 metros; Calado: 10 metros. Capacidade (de animais): 30 mil (bois).

Neste tipo de embarcação, como é possível notar pelas fotos presentes no parecer em tela, os animais são acomodados, aos milhares, em múltiplos andares cujo acesso entre eles é feito apenas mediante rampas. Uma vez embarcados, os animais ficarão confinados, sem rodízio de baias ou mudança de localização, em áreas específicas iluminadas apenas por luz artificial. O interior de cada andar (ou piso) onde os animais são confinados possui pé direito (altura) de não mais que 03 (três) metros. Tal dimensão obviamente proporciona precária circulação de ar. Os andares da embarcação só possuem aberturas (janelas) laterais tornando a circulação de ar e o equilíbrio térmico interno, possível apenas mediante a existência de canais de ventilação artificial (túneis) que atravessam os andares e as áreas de confinamento animal.

Uma evidente consequência do confinamento de milhares animais em espaço de pouca ventilação e precária iluminação é o expressivo aumento da temperatura interna dos compartimentos em paralelo à massiva concentração de gases produzidos pelos próprios animais (resultado de flatos e eructações). Uma vez que aos animais não lhes resta nada menos que ingerir a ração e líquidos (ambos artificiais: água desalinizada e ração industrial) administrados por um prazo mínimo de 15 dias de viagem (salvo intercorrências de tráfego marítimo), a produção constante e em grandes quantidades de gás (metano) resultante do processo digestivo desses animais (a digestão ocorre no rúmen – uma das quatro cavidades estomacais do animal), contribui enormemente para um grau de intoxicação gasosa dos ruminantes exacerbada assim como episódios de depleção (esgotamento ou restrição) de oxigênio fundamental para sua respiração. A falta de oxigênio no ambiente de confinamento pode provocar hipóxia cerebral e tecidual aos animais o que pode lhes acarretar estado de sufocamento, coma, aumento da frequência cardíaca, desmaios, morte encefálica, comprometimento das habilidades motoras e cognitivas, falta de apetite, anedonia, pânico, profundo mal estar, entre outros aspectos causadores de intenso sofrimento aos animais aprisionados.

A própria deficiência nas áreas de confinamento de iluminação interna e circulação de ar (ventos costeiros oriundos do oceano), cria um ambiente propício para a proliferação de fungos e bactérias e a consequente manifestação de patologias e distúrbios diversos nos animais. Como medida de controle, a

equipe veterinária tende a sobrecarregar os animais com doses medicamentosas que desencadeiam nos bois processos diarreicos, vômitos além de distúrbios fisiológicos intensos e diversos.

A experiência de confinamento de milhares de animais em espaço reduzido tem também como característica clássica a produção intensa e constante de dejetos resultantes das atividades metabólicas normais dos animais (fezes, urina, vômitos). É preciso destacar que estes animais estão sendo comercializados como produtos cujo valor é também definido pelo seu peso e massa. Logo, não é desejável para os comerciantes de animais que os bois percam peso durante todo esse processo. Assim, a geração e acúmulo de produtos metabólicos (*pollution of livestock cargo*: fezes, urina, vômitos), além de causarem problemas sanitários (internos e externos) à embarcação, à tripulação, aos animais e ao meio ambiente onde são descartados (águas internacionais), quando presentes em massivas quantidades, geram aos animais imersos nesse ambiente e já privados de liberdade para locomoção e respiração, também profundas experiências de mal estar físico e psíquico.

Para administrar corretamente o enorme problema sanitário resultante da produção constante de dejetos por parte dos animais, é preciso também considerar quais e em que quantidade produtos de limpeza são usados pela tripulação no controle higiênico da embarcação e do ambiente em que estão confinados os animais. Além disso, para onde e como são descartados os produtos de limpeza usados (se usados) em grande quantidade na manutenção da integridade sanitária dos animais e suas baias? A simples ideia de que o controle sanitário praticado sobre os animais no tocante à produção de fezes e urina em ritmo constante e diário possa ser precário ou inexistente, reforça o argumento de que maus tratos são evidentes durante esse processo. Em sentido contrário: se tais produtos de limpeza (de natureza amoniacal, ácida, corrosiva, etc) são utilizados nesse transcurso, não seriam eles também causadores de enorme impacto ambiental quando de seu descarte?

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.

Embarcações de grande porte como estas, buscam em seu projeto de engenharia e arquitetura compensar a instabilidade típica das experiências vividas em alto mar (grandes ondas, correntes marítimas intensas, etc). Parte de seu gigantesco peso e porte é ao mesmo tempo responsável pelas peculiares experiências de instabilidade e estabilidade locomotiva. Na estrutura interna destas embarcações, é comum que seus reservatórios internos reúnam o que se convencionou denominar 'água de lastro', isto é, navios de grandes dimensões precisam utilizar a água do oceano para compensar a perda de peso decorrente do desembarque de cargas e do gasto de combustível, a fim de tentarem manter sua estabilidade e a segurança da embarcação. Assim, quando um navio zarpa de um porto rumo a outro, este precisa encher um reservatório específico com água de lastro (grandes volumes de água coletada do oceano). Ao longo da viagem, a embarcação vai, vagarosamente, devolvendo essa água coletada ao mar. Caso uma escala no trajeto de percurso seja realizada, por exemplo, para carregar ou descarregar mercadorias, ocorre esvaziamento desse compartimento e realiza-se novo preenchimento do tanque de forma a manter a estabilidade do navio durante esse processo. O mesmo ocorre ao final da viagem. A água de lastro contudo é um componente que causa enormes problemas ambientais junto à fauna marinha habitante das redondezas do porto (ou arredores), uma vez que essa água de lastro, quando é lançada ao mar a partir de uma localidade muito distante de onde foi coletada, leva consigo

também microrganismos exóticos e ambientalmente incomuns às populações biológicas locais, o que além de dispersar e desequilibrar o repertório local de vírus, bactérias, algas, entre outros organismos, desencadeia efeitos ecológicos ainda não muito bem entendidos. O processo de manutenção da embarcação com água de lastro causa assim enorme desequilíbrio aos ecossistemas da região (ou águas internacionais) em que ocorre o despejo, provocando em decorrência disso instabilidade na cadeia biológica alimentar circundante.

Durante o processo de transporte e confinamento de milhares de animais sujeitos a transporte marítimo, não é incomum que óbitos (em grande número) sejam enfrentados. Essas embarcações portanto, normalmente precisam estar capacitadas para a atividade denominada 'Graxaria', isto é, a coleta, processamento e eventual reciclagem de restos ou carcaças animais. É de causar contudo preocupação que esses sinistros não possam ter (e não tem) o devido controle processual e documental quando de sua ocorrência (quantos animais morrem, qual a *causa mortis*, quais os procedimentos adotados frente os cadáveres, é feito descarte desses animais (ou suas partes) em alto mar?). Diante de embarcações desse tipo, dotadas de dezenas de milhares de animais, somos levados a acreditar que estas tenham uma equipe robusta de profissionais veterinários e seus auxiliares para exercer o devido controle e prevenção de acidentes dessa natureza. Isto é, para um carregamento da ordem de 27 mil animais, pareceria assustador pensar que uma equipe de apenas 10 veterinários teria condições de administrar, com eficiência, durante 15 dias, o contingente animal acima sugerido na proporção de 1 veterinário para cada 2700 animais. Dados mostram que o número de veterinários embarcados e que participam dessas viagens e tripulações orbita em torno de 2 a 3 veterinários. Este aspecto apenas já estabeleceria uma evidente corrente de práticas facilmente qualificadas como maus tratos aos animais ali confinados.

Conclusão

A logística vinculada ao transporte marítimo de carga viva, analisado à luz das informações acima elencadas, deixa claro o seguinte cenário:

Dezenas de milhares de animais terrestres, quadrúpedes, dotados de casco com pouca aderência a assoalho artificial, terão sua mobilidade física restrita durante trajeto de 15 dias em alto mar – sem contar a imobilidade (por horas e centenas de quilômetros) já experimentada pelos mesmos animais durante transporte rodoviário prévio ao período de quarentena e após a quarentena. Estes mesmo animais vivenciarão um longo período de viagem presos em baias abarrotadas, sob grande aglomeração, em pé, imersos em um ambiente cáustico e amoniacal (fezes e urina em grandes quantidades), com grandes concentrações de metano. Estarão sujeitos também a temperaturas elevadas, ambiente insalubre e com má circulação de oxigênio, tendo como experiência constante mal estar físico, cognitivo e psíquico. Os animais serão expostos à luz artificial em tempo integral (ainda que saibamos que são animais criados em fazendas e naturalmente habituados à luz natural). Os referidos animais encontrar-se-ão também imersos em condições favoráveis à proliferação de fungos e bactérias, e serão expostos a grande desequilíbrio corpóreo resultante de oscilações e movimento da embarcação em alto mar. Em decorrência disso, lesões físicas são uma constante. O seu provimento de água e ração será de caráter não-natural, haja vista que a água fornecida é desalinizada e produzida no navio, assim como a ração administrada é industrial ao invés de natural (pasto, capim). Todos os animais ali embarcados gozam de pouco tempo de vida (10% do tempo de sua expectativa natural média) e tem como um dos estágios finais prévio ao abate, seu desembarque em porto estrangeiro e seu subsequente transporte rodoviário por centenas de quilômetros e longas horas de estrada até o interior de outro país. Chegados ao seu destino final, após centenas de quilômetros de estradas rodoviárias em solo brasileiro e estrangeiro, assim como incontáveis milhas marítimas percorridas entre continentes, os animais serão mortos com seu rosto voltado em direção à Meca, sendo sujeitos ao corte de sua jugular (acesso venoso no pescoço) por lâmina metálica, ante cânticos religiosos de um sacerdote autorizado pela tradição islâmica.

É entendimento deste parecer ser claro e translúcido o variado e injustificável repertório de maus tratos, aplicados sem coerência ética e respeito à dignidade do indivíduo, sobre indivíduos notadamente sencientes, munidos de

sofisticada complexidade cognitiva, sistemas de elaboração subjetiva singular, além de percepção sensorial de mundo comparável à observada em nossa própria espécie.

Ante o conjunto de elementos aqui apresentados, 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.

É o relato.

17 de Janeiro de 2018. São Paulo - Brasil

Frank Alarcón

Biólogo – CRBio 48611

Doutor em Bióetica e Ética Aplicada (Universidade Federal Fluminense, RJ)

Porta-voz do Partido ANIMAIS (www.animais.org.br)