

O TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS VIVAS EM FACE DA VIOLAÇÃO À DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS DOS ANIMAIS

Rafaela Natulini Soares

Advogada, mestranda do Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política na Universidade Vila Velha – UVV, na cidade de Vila Velha/ES, rafaelanatulinoisoes@gmail.com

RESUMO

Os transportes marítimos de carga vivas abarca grandes resultados econômicos ao Brasil, sendo uma das modalidades mais utilizadas, principalmente pela exportação em face da comercialização da carne animal. O Brasil também vem crescendo no fator da proteção animal, com desenvolvimento de órgãos que atual em prol da luta na defesa animal, não se contentando com o uso em proveito humano, mas buscando formas de os incluir na comunidade moral. A defesa animal vem trazendo mudanças no âmbito jurídico, com cada vez mais adeptos ao movimento em prol dos direitos animais. Dentro deste cenário há a análise da Declaração Universal dos Direitos Animais em face da atuação do transporte marítimo de cargas vivas, sendo identificada todas as etapas do transporte, bem como a legislação e jurisprudência aplicada.

Palavras-chaves: Transporte marítimo. Transporte de cargas vivas. Direitos animais Declaração Universal dos Direitos Animais. Sustentabilidade. Proteção animal. Legislação.

ABSTRACT

Maritime transport of live cargo brings great economic results to Brazil, being one of the most used modes, mainly for export in the face of the commercialization of animal meat. Brazil has also been growing in the area of animal protection, with the development of bodies that currently support the fight for animal defense, not contenting themselves with their use for human benefit, but seeking ways to include them in the moral community. Animal defense has been bringing changes in the legal sphere, with more and more supporters of the movement in favor of animal rights. Within this scenario, there is an analysis of the Universal Declaration of Animal Rights in relation to the performance of maritime transport of live cargo, identifying all stages of transport, as well as the legislation and jurisprudence applied.

Keywords: Maritime transport. Transport of live loads. Animal rights Universal Declaration of Animal Rights. Sustainability. Animal protection. Legislation.

1 INTRODUÇÃO

Com a crescente preocupação hodierna do impacto ambiental e às com o bem-estar animal, o transporte marítimo de cargas vivas enfrenta críticas, mesmo desempenhando um papel significativo na economia brasileira, no qual se destaca como uma das principais modalidades logísticas para exportação de carne animal.

Nos últimos anos, o Brasil tem testemunhado um avanço no reconhecimento da proteção animal, com a criação de Organizações Não Governamentais – ONGs que buscam defender os direitos animais, promovendo uma mudança no paradigma jurídico e social.

Nesse contexto, a Declaração Universal dos Direitos Animais emerge como um marco fundamental para questionar a compatibilidade entre as práticas do transporte de cargas vivas e os direitos fundamentais à integridade física e moral dos animais.

Este trabalho, portanto, orientar-se-á no sentido de demonstrar a questão econômica, mecanicista do transporte, a questão animal, e por fim, alternativas para o equilíbrio da sustentabilidade no setor econômico do transporte marítimo de cargas vivas.

Diante desse contexto, pergunta-se: o transporte marítimo de cargas vivas viola a Declaração Universal dos Direitos Animais? Há medidas, conforme a legislação brasileira contemporânea, para que os direitos animais possam ser respeitados no transporte marítimo? Qual a melhor alternativa para as empresas exportadoras?

A relevância dessa pesquisa contribui para estudos e mudanças de estratégias que auxiliarão tanto economicamente, quando ambientalmente na proteção animal e de forma a respeitar a Declaração Universal dos Direitos Animais.

2 DESENVOLVIMENTO

2. 1 A economia brasileira em face ao transporte marítimo de cargas vivas

A atividade de transporte de animais vivos em navios data de cerca de 135 (cento e trinta e cinco) anos de maneira comercial e com registros, com a estimativa de que milhões

de ovinos e milhares de bois foram transportados na segunda metade do século XX no mundo (MAGALHÃES, 2010).

O transporte de animais, cujo nome técnico é transporte de cargas vivas, é utilizado pela pecuária brasileira, principalmente para o transporte de carnes e que vem desenvolvendo de forma positiva a economia nacional. É notório transportes marítimos são uma das principais formas de mobilidade e de comércio e de mercadorias. Sendo um dos meios mais utilizados pelo Brasil em sua importação e, principalmente, exportação de cargas vivas em decorrência da comercialização da carne animal. Sabe-se também que o Brasil concentra importante volume comercial oriundo da produção e da exportação de carnes, pertencentes às mais variadas espécies de animais, sendo estes bovinos, suínos, caprinos, asininos, aves e peixes. E de acordo com o Ministério da Economia, Indústria, Comercio Exterior e Serviços (MDIC), os maiores Estados exportadores são o Pará, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Goiás, com sua grande agropecuária movimentando na exportação de bovinos vivos (DA SILVA, 2019).

E de acordo com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, os maiores produtores agropecuários de bovinos é o centro oeste, que continua a liderar o plantel de bovinos entre as demais regiões, com 34,4% do total nacional, com a presença de áreas laborais e criação extensiva, grande parte do centro de produção de grão e agroindústria. Em segundo lugar vem a região norte que registra 47,97 milhões de cabeças de gado e o centro oeste que teve um maior plantel de bovinos com 13,9% do total brasileiro (DA SILVA, 2019).

O Brasil detém a posição de maior rebanho comercial do planeta, perdendo apenas em quantidade para a Índia (país que não abate bovinos). Conforme estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, publicada em 2016, houve o alcance recorde de quase 215.200.000 (duzentos e quinze milhões e duzentas mil) cabeças, indicando um acréscimo 1,3% em relação a 2014 (SELISTRE, 2018).

Dados disponibilizados pelo Departamento de Agricultura dos Estados Unidos da América (*United States Department Of Agriculture – USDA*), demonstram que o Brasil detém o segundo maior efetivo de bovinos do mundo, responsável por 22,2% do rebanho mundial. É também o maior produtor de carne bovina mundial, responsável por 15,4% da produção global. Dessa forma, o Estados Unidos da América (maior produtor mundial), Brasil e a União Europeia, juntos, representaram quase metade de toda carne produzida no mundo em 2016 (ALARKON, 2018).

A pecuária brasileira movimentou mais de 13 (treze) bilhões de dólares anuais, exportando para mais de 160 (cento e sessenta países), ocupando as primeiras colocações do ranking internacional desde 2015. A abertura de mercado exterior proporcionou consolidação estratégica ao agronegócio do país, como um importante e promissor *player* no cenário internacional, tornando-o alternativa promissora da previsão da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE (ALARKON, 2018).

Em relação ao cenário econômico brasileiro, o transporte marítimo de cargas vivas gera rentabilidade. Tendo em vista que de acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), em 2016 as exportações de carne bovina brasileira *in natura* somaram 1,08 milhões de toneladas, com um valor de R\$ 4,35 bilhões. As exportações de gado vivo rendem até 25% a mais do que no mercado interno. Conforme o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), o país encerrou 2017 totalizando 400,66 mil cabeças exportadas vivas, volume 41,9 % aumentado em relação ao registrado em 2016 (SALISTRE, 2018).

A exportação de bovinos vivos, prática também conhecida como exportação de “boi em pé”, o qual tem crescido, sendo dados do MDIC em fevereiro de 2018 as exportações de bovinos vivos cresceram 1.639,69% em relação ao mesmo período do ano anterior (ZANELLA, 2018). Desta forma, os dados coletados demonstram uma alta rentabilidade econômica em face do transporte marítimo de cargas vivas, o que torna o setor atrativo para a atividade financeira.

2. 2 Análise das condições do transporte marítimo de cargas vivas no Brasil

Na cadeia de transporte de cargas vivas, tem-se uma análise que se inicia na criação do animal para o abate, tendo seu transporte até o porto no qual será transportado, e o transporte marítimo em si que entrega o animal ao seu destino final. Desta forma, o Brasil despõe esforços para fortalecer a balança comercial por intermédio de acúmulo de dividendos provenientes da produção e exportação de animais de diversas espécies, sendo estes bovinos, suínos, caprinos, asininos, aves e peixes. Esta é uma prática vinculada ao abate de animais criados, com idade inferior à sua expectativa de vida de (02 dois) anos. Sendo que no caso de bois de corte, sua expectativa média natural de vida (20 anos) é encurtada em 90% (18) anos. Os animais são produzidos e mortos em escala industrial, sendo portados como objetos de uma linha de produção seriada (ALARKON, 2018).

A logística dos transportes, embarque e entrega de animais para abate no exterior por via marítima obedece a um padrão de ação que, por sua natureza, impõe diversos elementos que são considerados maus tratos, estando também vinculados ao desprezo e desconsideração moral dos animais envolvidos. Inicia-se com os animais destinados à exportação por vias marítimas são retirados de suas respectivas fazendas que são criados (diversas regiões espalhadas no Brasil), sendo reunidos após transporte rodoviário em áreas de confinamento, contagem, inspeção, aplicação de protocolos veterinário e futuro transporte rodoviário até a região portuária onde serão introduzidos na embarcação marítima.

Para que um produtor rural possa realizar a venda dos animais para exportação, sua fazenda é auditada. Os animais exportados são rastreados individualmente, sendo inspecionados previamente, recebem brinco próprio, com chip, que servirá para informar sua procedência (fazenda de origem), sua alimentação, peso, idade e a raça ou cruzamento. Uma vez reunidos os animais em área de confinamento, dezenas de bois serão marcados e identificados (brinco plástico auricular com número de série), avaliado por equipe médica veterinária e medicados para diminuir os efeitos da aglomeração em área única de espera, passíveis de moléstias entre os animais ali confinados.

Nessa área de confinamento, passado o período relativo à quarentena para avaliação clínica dos animais, sendo considerado aptos, serão introduzidos em caminhões com capacidade de 30 (trinta) a 40 (quarenta) animais por veículo, popularmente chamados de “caminhões boiadeiros”. Após serem colocados em caminhões, estes serão lacrados por autoridade sanitária e os animais serão sujeitos a uma viagem rodoviária até o local do pré-embarque. Os animais ficarão presos dentro do veículo até findar esse processo.

Antes da chegada dos animais ao local do pré-embarque, é realizada vistoria por fiscal agropecuário federal, o qual avalia as condições que se encontra o estabelecimento, podendo ou não autorizar o subsequente processo de exportação. O sistema de transporte de bovinos detém falhas em decorrência das más condições das estradas e das formas de manuseio da carga viva. As condições das estradas brasileiras provocam um aumento no tempo da entrega e uma redução na qualidade de serviço. No caso do bovino vivo, podem ocorrer problemas e riscos, visto que as longas jornadas podem ocasionar traumas, temperaturas adversas, falta de comida e água, fadiga e deficiência e higiene (DA SILVA, 2019).

Ao chegar 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, procedendo com o embarque dos animais que ficaram vivos e que estão saudáveis, utilizando-se de uma rampa para adentrarem ao navio. Há um período de espera ou quarentena que tem por objetivo fazer com que os bois adquiram o hábito de se alimentarem de ração e feno, que serão seu sustento no longo período de viagem.¹

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. O navio de transporte dos animais vivos é uma embarcação construída ou modificada para o transporte de longa distância de bovinos, caprinos e ovinos. São também chamados de “navios-currais” ou *corral ships* e carregam grande quantidade de animais com os materiais necessários para a viagem. As viagens desses navios, geralmente, duram de três até quatro semanas.

O transporte marítimo é realizado por embarcação específica de grande porte. Nesse tipo de embarcação, os animais são acomodados, aos milhares, em diversos andares cujo o acesso entre eles é feito mediante rampas. Após embarcados, os animais ficarão confinados, sem rodízio de baias ou mudança de localização, em áreas específicas iluminadas apenas por luz artificial. Sendo que o interior de cada piso onde os animais são confinados possui pé direito de não mais de 03 (três) metros, proporcionando dificuldade na circulação do ar, tendo ainda uma significativa concentração de gases, o que aumenta a temperatura interna dos compartimentos (ALARKON, 2018)

Após o embarque de todos os animais, o navio recebe autorização portuária para zarpar e atravessar o oceano aberto, até chegar à sua zona de destino e desembarque. O embarque de animais no navio dura vários dias e é apenas uma etapa das muitas experimentadas por eles. Os animais passam por um período longo em caminhões, onde são acomodados precariamente. Ficam por esse tempo em pé, muitas vezes com sede, fome, sujos e cansados aguardando o início do embarque.

Os animais ingerem ração e líquido (ambos artificiais: água dessalinizada e ração industrial), administrados por um prazo mínimo de 15 (quinze) dias de viagem, o que resulta na produção de grandes quantidades de gás (metano). Desta forma, é uma intoxicação gasosa dos ruminantes, o que gera falta de oxigênio no ambiente de confinamento, acarretando sufocamento, coma, aumento da frequência cardíaca, desmaios, morte

¹ MAGALHÃES, Petrônio Sá Benevides. **TRANSPORTE MARÍTIMO**: cargas, navios, portos e terminais. São Paulo: Aduaneiras, 2010, 210p.

encefálica, comprometimento das habilidades motoras e cognitivas, falta de apetite, anedonia, pânico entre outros aspectos de sofrimento aos animais. Além do mencionado, os animais em espaço reduzido produzem grande quantidade de dejetos resultantes das atividades metabólicas normais dos animais (fezes, urinas, vômitos) (ALARKON, 2018).

Em muitos navios, a lotação é de 23 (vinte e três) bois dividindo 21 (vinte e um) metros quadrados, o que é equivalente a uma sala medindo 4,5 metros por 4,5 metros, onde permanecem em meio às fezes e urina que se acumulam devido à dificuldade de limpeza (DE OLIVEIRA, 2018).

Os animais suportam condições cruéis quando são transportados pelo mundo, desde restrições de espaço e más condições sanitárias, estresse e exaustão pelo manejo inadequado, até fome e sede em situações de temperaturas extremas. A possibilidade de disseminação de doenças também figura entre as restrições, bem como a ocorrência de grande quantidade de mortes dos animais durante as longas viagens (MAGALHÃES, 2010).

2. 3 A proteção animal em face da questão ambiental, moral e jurisdicional

A questão ambiental acerca da defesa animal vem sendo difundida e trazendo diversas mudanças mundialmente, com cada vez mais adeptos ao movimento em prol aos direitos animais. Houve, assim, a criação do movimento social em face dos direitos animais, o qual tenta estabelecer diretrizes do uso em proveito humano dos animais, procurando também alguma forma de os incluir nas demandas morais de proteção aos animais, de modo a garantir que os interesses básicos sejam respeitados e que tenham igual consideração em relação aos interesses humanos.

A Declaração das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente de 1972 (Declaração de Estocolmo) proclama que a humanidade é ao mesmo tempo obra e construtor do meio ambiente que o cerca e que o meio ambiente proporciona o sustento material dos seres humanos, oferecendo oportunidades para que possam desenvolver-se intelectualmente, moral, social e espiritualmente. Todavia, com a rápida aceleração e avanço da ciência e da tecnologia, o homem ao mesmo tempo que adquiriu a capacidade de transformar a natureza, trouxe sequelas que são contrárias à preservação do meio ambiente, que em última instância, violam os direitos humanos e o direito à vida dos seres humanos (OBREGON, 2020).

A proteção e o melhoramento do meio ambiente humano é uma questão fundamental que afeta o bem-estar dos povos e o desenvolvimento econômico do mundo inteiro. Devendo o homem fazer constante avaliação de sua experiência e continuar descobrindo, inventando e progredindo, todavia, caso seja aplicado errônea e imprudentemente, o mesmo poder pode causar danos incalculáveis ao ser humano e ao meio ambiente.

É preconizado que são multiplicadas as provas dos danos causados pelo homem em muitas regiões da terra, níveis perigosos de poluição da água, do ar, da terra e dos seres vivos; grandes transtornos de equilíbrio ecológico da biosfera; destruição e esgotamento de recursos insubstituíveis e graves deficiências, nocivas para a saúde física, mental e social do homem, no meio ambiente por ele criado, especialmente naquele que ele vive e trabalha. Cita-se na Declaração de Estocolmo que se chegou a um momento da história em que devemos orientar nossos atos em todo o mundo com particular atenção às consequências que os atos podem ter para o meio ambiente. Visto que por ignorância ou indiferença pode-se causar danos irreparáveis ao meio ambiente da terra a qual dependem a vida e o bem-estar.

No Brasil, a constitucionalização da proteção jurídica do meio ambiente, na qualidade de um valor essencial, alçado a nível constitucional pela Constituição brasileira de 1988, de forma pioneira dentre as nações democráticas, na condição de direito ao “meio ambiente ecologicamente equilibrado, sendo um bem essencial à qualidade de vida de todos, detendo nova abordagem da tutela jurídica do meio ambiente, adotando uma visão holística e sistêmica (PADILHA, 2011).

A Constituição Federal de 1988 não trata expressamente que os animais são titulares de direitos fundamentais, reconhece-se que a vida não humana possui uma dignidade, saindo da esfera da instrumentalização dos animais com relação aos homens. É observada a proibição de práticas cruéis que causam sofrimento desnecessário aos animais (SARLAT, 2007).

Todavia, o legislador veda expressamente a crueldade contra os animais. O constituinte, ao dirigir um dever de proteção dos animais não humanos, veda categoricamente a submissão dos animais à crueldade, não deixando espaço para ponderações, pois, não se poder ser mais ou menos cruel, sendo necessária uma realização por completo desse mandamento. Pode-se extrair do texto constitucional um imperativo categórico em defesa dos não humanos ao determinar que os homens não são livres para tirar vidas ou ferir a integridade dos demais seres como bem entenderem, bem como o ser

humano não é livre para interferir nas escolhas dos demais seres da terra, esculpindo narcisicamente os moldes da vida no planeta (SILVA, 2015).

Nesse sentido, o direito fundamental que abrange os animais, sendo esse o direito ao meio ambiente, não admite “retrocesso ecológico”, possuindo uma função limitativa do poder e norteando os próprios fins do Estado Constitucional moderno, consubstanciando em uma ordem dirigida a todos os entes da Federação e órgãos do Estado. O compromisso assumido pela Carta Constitucional com relação à questão ambiental implica uma abordagem jurídica da juridicidade ambiental, sendo um desenho do Estado Democrático de Direitos, que exige profundas reformulações sociais, econômicas e políticas de altíssima complexidade e dificuldade (PADILHA, 2011).

A Constituição brasileira traz um paradigma jus ambiental, no qual é preciso reconhecer que a Constituição Federal de 1988 deu um passo importante em substituir a visão ética tradicional, alicerçada em um antropocentrismo exacerbado, por um “antropocentrismo mitigado” interligado a um “biocentrismo”, na medida em que, além de não desconsiderar o homem na sua relação com o seu meio ambiente, o considera nele integrado, amparando-o ao mesmo tempo em que ampara a totalidade da sua vida e das suas bases essenciais.

Nesse sentido, ser cruel aos animais é tomado como uma violação da própria dignidade, cristalizando progressivamente uma fórmula de personalidade desses seres a informar que existe proibição direta ao tratamento insuficiente ou excessivo dirigido aos animais. Evidencia-se que os seres humanos partilham uma relação moral com os demais seres do planeta, tendo deveres morais com eles, uma vez que, conscientes de sua dignidade e de sua consideração, tem a obrigação de tratar os outros seres por meio do mesmo status que almejam.

O Brasil ainda detém um atraso na defesa ética e política dos direitos morais e constitucionais para com os animais, podendo ser constatado por exemplo a partir do ensino de filosofia e direito. No Brasil, apenas uma universidade, a UFSC, oferece no currículo regular de filosofia, cursos de ética prática relacionados à ética animal (FELIPE, 2007)

Embora a legislação venha demonstrando sinais de amadurecimento no que concerne aos direitos dos animais, os instrumentos jurídicos de proteção aos animais contra a crueldade ainda são precários. Tal situação é agravada também em razão da noção do animal como ser sensível e possuidor de interesses ainda constituir um fenômeno não internalizado por boa parte da sociedade (FEIJÓ, 2010).

Sendo assim, tem-se constantes questionamentos ambientais, morais e jurisdicionais acerca do reconhecimento da proteção animal, até mesmo sendo equiparada a um direito fundamental constitucional. Os animais não-humanos são credores do respeito e da mínima proteção pelos homens contra os atos animais dos próprios homens (MIGLIONE, 2010).

2. 4 A Declaração Universal dos Animais e sua aplicação no contexto mundial e nacional

Em decorrência do movimento social em face dos direitos animais, a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO proclamou em assembleia a Declaração Universal dos Direitos Animais no ano de 1978. Sendo o Brasil signatário da Declaração Universal dos Direitos Animais, o que o compromete perante os demais países signatários, como pessoa jurídica de direito público, a proteger os animais em seu território (DIAS, 2007).

Em análise a esta declaração, há vedações expressas acerca do tratamento aos animais, iniciando em seu artigo 3º no qual dispõe nenhum animal será submetido a maus tratos e a atos cruéis, bem como se a morte de um animal é necessária, deve ser instantânea, sem dor ou angústia. Nessa declaração tem-se em particular o artigo 9º, cuja redação aduz que “animais destinados ao abate devem sê-lo sem sofrer ansiedade nem dor”, sendo comparado como violação do direito à integridade física para fins humanos. Nesse contexto, tem-se que a relevante quantidade de animais produzidos e mortos para alimentar as demandas de gastronomia mundial, entra, então, em embate com a necessidade de valoração moral importa pela Declaração Universal dos Direitos Animais, sendo esses reduzidos a simples objetos de consumo e descarte.

Em consonância com a Declaração Universal dos Direitos Animais, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu parágrafo primeiro, inciso VII, dispõe QUE “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Para assegurar a efetividade desse direito incumbe ao 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.

Quanto ao sistema de proteção animal, o artigo 14 aduz que os organismos de proteção e de salvaguarda dos animais devem estar representados a nível governamental e os direitos do animal devam ser defendidos pela lei como os direitos do homem.

Em países como Inglaterra e Estados Unidos da América, o direito dos animais é trabalhado em uma área específica denominada direito animal. O Brasil, até o momento, não detém da mesma área. Isso deve-se ao fato de que o Brasil adota o sistema *Civil Law*, no qual a base é feita por meio da lei, sendo a fonte mais importante do direito, enquanto os demais países citados, utilizam-se do *Common Law*, na premissa de que se deve valer de outras interpretações além da lei, como os costumes e a jurisprudência (SOUSA, 2020)

Nos Estados Unidos da América, as leis estaduais contra os maus tratos animais vão além da proibição de bater, ferir e similares. É imposto deveres sobre as pessoas que detém a posse do animal. Nova York contém um conjunto representativo de leis, sanções penais, as quais são impostas a qualquer pessoa ou entidade que transporte um animal de forma cruel ou desumana, ou de tal forma a submetê-los a tortura ou sofrimento. Já no Brasil, ainda não há grande enfoque por parte dos legisladores com a causa animal, haja vista a ausência de área específica de atuação do direito animal e a falta de normas vigentes contra maus tratos.

A vida animal é tão importante como as demais vidas, sendo dessa forma necessária regulamentações, principalmente em relação aos transportes marítimo e portuários. Respeitar o direito do animal não significa tratá-lo como ser humano, significa, ao contrário, respeitar-lhe o interesse, especialmente para evitar inaceitáveis conflitos entre os interesses do homem e os interesses do animal. Dessa forma, há a busca para que o Poder Legislativo e o Poder Judiciário brasileiro se atentem a demanda animal que vêm sendo buscada pela sociedade, buscando meios e alternativas para que os direitos animais sejam respeitados de forma a preservar o bem estar animal (BERT, 2007).

2. 5 Da sustentabilidade na cadeia de produção em face do seu consumo

O conceito de sustentabilidade, e sua expressão em termos do comportamento individual e da responsabilidade coletiva, surgiu de certa maneira à época da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano, realizado em Estocolmo em 1972. Essa iniciativa revelava uma preocupação, principalmente de alguns países industrializados, pela qualidade do ambiente humano e dos limites físicos do planeta terra, manifestada por intermédio de estudos sobre a situação demográfica sobre o desenvolvimento social e

econômico das diversas nações, assim como sobre o impacto do progresso sobre a natureza (BATISTA, 2005).

A degradação ambiental como efeito das relações humanas no ambiente coloca a necessidade de reflexão sobre a trama de sentidos e significados que envolvem a relação da construção da cultura em relação a necessidade da aplicação da sustentabilidade (RODRIGUES, 2006). Vale registrar que a sustentabilidade ecológica implica a manutenção no tempo das características fundamentais do ecossistema em uso quanto aos seus componentes de interações; a sustentabilidade econômica se traduz por uma rentabilidade estável no tempo; a sustentabilidade social está associada à ideia de que o manejo e a organização do sistema são compatíveis com os valores culturais e éticos do grupo envolvido e da sociedade.

Na atual conjuntura socioeconômica, verifica-se o aparecimento de um importante segmento empresarial que se preocupa em aplicar a Ética nas empresas e nos negócios. As empresas vêm buscando a sustentabilidade plena, a qual envolve não apenas a sua suportabilidade material, mas acima de tudo, o compromisso social perante a comunidade e parceiros internos, além de oferecer segurança para os parceiros externos.

O direito a sustentabilidade encontra claro desenvolvimento na ordem jurídica brasileira, associado a partir da Política Nacional do Meio ambiente e, posteriormente aos objetivos da Constituição ambiental de 1988, na qual expões coerência com o movimento global de transformação da qualidade de ação pública e de consideração às novas modalidades de ameaças existenciais, tendo nas mudanças climáticas sua principal representação (AYALA, 2011)

Em relação à Constituição brasileira, a proposta é de elevar o direito ao meio ambiente à qualidade de direito fundamental, o qual sugere o paradigma da sustentabilidade ambiental, na medida em que adota um modelo de produção que, embora baseado na livre iniciativa, na livre concorrência e na apropriação privada de bens, estabelece como um dos seus princípios a defesa do meio ambiente. Ao estabelecer a convivência de ordem econômica com a defesa e preservação do meio ambiente, por consequência, propôs uma juridicidade constitucional ambiental centrada na proposta de um “desenvolvimento sustentável”.

O Supremo Tribunal Federal (STF) também regula que o Princípio do Desenvolvimento Sustentável é uma condição para que se alcance o equilíbrio entre as exigências da economia e da ecologia, no sentido de que, no processo de desenvolvimento,

a sociedade respeite a conservação dos recursos naturais como um direito fundamental de todos.

Por fim, para que seja alcançado objetivos relativos à sustentabilidade, a educação ambiental assume lugar de destaque, sendo considerada como um dos mais eficazes instrumentos de conservação e proteção ambiental. Sem educação ambiental, as práticas degradantes ao meio ambiente atualmente vigentes e o desdém para com os animais não-humanos permanecerão. Desta forma, não há prosperidade econômica sem justiça social e não há justiça social sem prosperidade econômica, e ambas dentro dos limites da sustentabilidade ecológica. Depende da garantia destas condições que, prosperidade econômica e justiça social possam ser alcançadas, sendo todos esses elementos, pressupostos fundamentais para a definição do que se deve admitir como bem-estar para fim de condicionar a ação estatal e o comportamento dos particulares.

2. 6 O movimento em prol dos Direitos Animais e o combate aos maus tratos animais no transporte marítimo de cargas vivas

O Brasil detém um grande volume de Organizações Não Governamentais - ONG's que buscam a proteção animal, lutando constantemente contra os maus tratos, bem como pelo tratamento digno aos seres vivos. As ONGs estão inseridas no chamado terceiro setor, que é também conhecido como o setor produtivo público não estatal, ou setor não governamental, o qual desempenha importante papel para o desenvolvimento de projetos sociais. Essas organizações são constituídas e mantidas por cidadãos que oferecem serviços de cunho social, ambiental ou econômico. Existem ONGs de variados portes e diversidades de temas, inclusive em defesa dos direitos animais, as quais lutam pela aplicação da Declaração Universal dos Direitos Humanos, buscando a valoração moral de entes não humanos.

Tendo em vista o número de exportação brasileira, é importante destacar o emblemático caso da exportação dos animais vivos para à Turquia, com saída do porto de Santos-SP que ocorreu no ano de 2018. Nesse momento, houve muitas manifestações contrárias à exportação, em especial de ativistas pelos direitos animais. Esses juntaram provas dos maus tratos animais e acionaram o Poder Judiciário com intuito de impedir a saída do navio.

A embarcação de nome MV Nada, sendo um navio Livestock Carrier, de bandeira panamenha que transporta carga viva, no primeiro mês de 2018, o navio estava atracado no

porto da Santos/SP, embarcando mais de 25 mil cabeças de gado que seriam exportadas para a Turquia, quando houve a formação de um impasse judicial. Em fevereiro de 2018, o Poder Judiciário foi acionado para resolução de um dos casos mais emblemáticos dos últimos tempos. O navio exalava o odor de excrementos de 25.100 (vinte e cinco mil e cem) bois confinados no navio (ZANELLA, 2018).

A ONG Vegetarianismo Ético, Defesa dos Direitos Animais e Sociedade – VEDDAS, contou com ativistas que se posicionaram contra a exportação em face das condições precárias dos animais presentes. Tal fato levou a Justiça Estadual a determinar a suspensão do embarque e o desembarque dos animais que estavam no navio. As ações foram propostas por advogados de ONGs de proteção animal e advogados da Associação Brasileira de Advogadas e Advogados Animalistas – ABRAA. Por conta do ocorrido, o Juiz Federal suspendeu os embarques de animais para transporte marítimo em todo o território nacional (TRIPODE, 2018).

O pedido de tutela provisória de urgência em face da União Federal requereu a suspensão do embarque imediato do gado de Santos, para poupá-los da extenuante viagem de semanas pelo oceano Atlântico rumo à Turquia. Além disso, pretendia-se paralisar as exportações de cargas vivas até que fossem adotadas medidas capazes de garantir o bem-estar animal, bem como o abate humanitário. Ocorre que os animais começaram a serem embarcados em 26 de janeiro daquele ano, em uma operação que terminou 05 (cinco) dias depois. O gado já havia passado por uma jornada de 14 (quatorze) horas de caminhão, que deixaram a área de pré-embarque localizada a 500 (quinhentos) quilômetros. Durante o percurso, função da quantidade de animais, mal conseguiam mover-se e suas fezes e urinas foram lançadas em via pública.

A embarcação contava com os andares inferiores em condições precárias de higiene, com alta quantidade de excremento, a qual propiciou uma deposição no assoalhado de uma camada de dejetos lamacentas. Não havendo condição para que os animais pudessem prostrar-se ao chão, visto o espaço demasiadamente pequeno, em decorrência da superlotação e com contato direto aos seus dejetos.

As alegações fundamentadas foram de que o transporte é realizado de maneira cruel, sem as condições mínimas de higiene, temperatura ou alimentação, o que ocasionariam traumas e mortes aos animais. Desta forma, o juiz responsável pela demanda judicial considerou os animais sujeitos de direito dignos de tratamento e abate humanitário, concedendo o pedido liminar de forma a suspender as operações de exportação de animais

vivos para abate no exterior, determinando o desembarque e o retorno ao local de origem das milhares de cabeças já embarcadas no MV Nada.

Todavia, posteriormente, o pedido de tutela de urgência pela retenção específica do navio MV Nada foi revertida, sob a alegação de que a permanência do navio no porto de Santos acarretaria prejuízos à integridade da carga, visto que já estava embarcada o que impossibilitaria o desembarque e limpeza do navio por questões ambientais. Desta forma, o navio seguiu o seu percurso rumo à Turquia.

Os fatos mencionados levaram o Poder Judiciário e a mídia a levantarem a questão de crueldade aos animais usados no transporte marítimo. Tendo em vista que os maus-tratos se fazem presente nas atividades de exportação de carga viva, desrespeitando as normas constitucionais brasileiras e Lei Federal de Crimes ambientais que proíbem práticas que são cruéis aos animais. Vale ressaltar que a taxa de mortalidade dos animais é de 0,4% e 0,8% dependendo das condições de lotação do navio.

Desta feita, trouxe em voga a questão dos direitos animais em face do transporte marítimo portuário. A dilação do caso demonstrou a necessidade de proteções eficazes ao cumprimento da Universal dos Direitos Animais, de forma a fazer prevalecer o artigo 9º, em defesa de melhores condições de tratamento.

2. 7 A legislação brasileira contemporânea em relação ao transporte de cargas vivas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários, é silente a despeito de regulamentação acerca de cargas vivas, tendo outros organismos produzidos normas a respeito, entre as quais se destaca, inicialmente, a Instrução Normativa (IN) nº13/2010 do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) (ZANELLA, 2018)

Na Instrução Normativa supracitada estabelece, inicialmente, que só podem ser exportados animais saudáveis e provenientes de estabelecimentos sem restrições sanitárias por doenças transmissíveis, devendo deter Certificado Zoossanitário Internacional regularmente expedido por Médico Veterinário ocupante do cargo de Fiscal Federal Agropecuário, que atende aos requisitos constantes das normas vigentes no País e às condições sanitárias requeridas pelo país importador. A IN 13/2010 determina que as embarcações utilizadas para o transporte marítimo de cargas vivas devem possuir

instalações adequadas para alojar a espécie animal exportada e para o seu manejo e alimentação, devendo também proporcionar o bem-estar geral dos mesmos durante a viagem.

Esta instrução normativa também realiza determinação de responsabilidade sobre a saúde dos animais exportados, determinando que os exportadores e importadores, os proprietários dos animais, os agentes comerciais, as empresas de navegação, os capitães de navios e os administradores das instalações são responsáveis pelo estado geral de saúde dos animais e pela sua aptidão física para a viagem, independentemente de que sejam contratados terceiros para a realização de determinados serviços durante o transporte.

Em relação ao Poder Judiciário, a resolução dos conflitos que envolvem direitos meta ou transindividuais, como no caso de transporte marítimo de cargas vivas, representa um grande desafio a ser enfrentado. Como poder estatal responsável pela aplicação do Direito, por sua vez, não efetuará resposta efetiva a tais conflitos se for enquadrá-los em uma visão meramente tecnicista do direito, decidindo apenas pela ótica do direito individual.

Utilizando-se dessa premissa, há julgados nos tribunais brasileiros o qual avalia-se inteiramente a questão meta e transindividual, não apenas com uma visão técnica. Desta feita, as questões marítimas de cargas vivas vêm sendo discutidas e desenvolvidas de forma gradativa.

2. 8 Alternativas para a atuação do transporte de cargas vivas de forma a respeitar os direitos animais

Apesar dos benefícios econômicos trazidos pela atividade de exportação de cargas vivas à balança comercial brasileira, diversas entidades tecem severas críticas ao modo como esses animais são exportados, visto a existência de denúncias de más-condições de transporte, que vão desde a falta de espaço suficiente para os animais, até o modo como eles são abatidos nos países de destino. Mediante tal cenário econômico benéfico à economia brasileira que entra em contraponto com o direito dos animais, alternativas podem ser propostas e realizadas para a mudança dos impactos ocasionados, sendo possível proporcionar o cumprimento adequado dos direitos animais e aumentar e conseqüentemente resultados econômicos ainda mais satisfatórios.

Dentre as alternativas possíveis para remodelação do transporte marítimo de cargas vivas para que seja realizado de forma a não gerar maus tratos e condições de insalubridade, há as possibilidades que serão explanadas a seguir.

Inicialmente, uma das alternativas para melhor adequação em respeito à Declaração Universal dos Direitos Animais se diz respeito a aplicabilidade da legislação nas estruturas e assistências nos navios. Apesar da Instrução Normativa (IN) nº13/2010 devidamente instituída, não há o cumprimento integral, e em decorrência de fiscalização eficaz, os animais ficam a mercê de métodos que resultam em economias financeiras, negligenciando assim, a integridade animal.

Nos aspectos tecnológicos, o controle das condições de conforto técnico, especialmente nas latitudes frias ou quentes, é essencial nos navios *livestock carriers*, os quais necessitam dispor de potentes ventiladores capazes de realizar até 50 (cinquenta) mudanças de ar por hora. Essas condições técnicas de conforto devem ser aplicadas a todo instante, não devendo ter “economias” em relação a elas, bem como ser fiscalizadas de forma constante a fim de constatar ambientação adequada aos animais (MAGALHÃES, 2010).

Além de ser necessário também uma equipe responsável exclusivamente no bem-estar dos animais durante a viagem, tendo à sua disposição sistemas de alimentação automáticos, suprimento de água e equipamentos para a remoção dos dejetos. A alimentação e água deve ser constante trocada, e devendo deter baias limpas sem acumulação excessiva de dejetos.

Em relação ao transporte de animais em ferrovias e rodovias até o local do embarque, há a obrigação de permitir que o animal saia para descanso, que seja fornecida alimentação e água a cada cinco horas. Não proprietários que tenham apreendido ou confinado um animal, são obrigados a fornecer ar puro, água, abrigo e alimento. Sendo assim a preocupação deve ser prévia ao embarque, devendo ter procedimentos de proteção desde o embarque em ferrovias ou rodovias, sempre com descanso dos animais e fornecimento de água e alimentos, de forma que os animais não fiquem por longos períodos de tempo com sede e fome.

Os comandantes dos navios devem estar sempre atentos para as condições meteorológicas, embora os navios mais modernos detenham de estabilização para minimizar os movimentos de balanço e rolamento. Devem ser feitos grandes esforços para evitar tempestades que possam estressar os animais. Todas as preocupações técnicas

devem ser observadas, de forma a realizar procedimentos seguros e que respeitam a Declaração Universal dos Direitos Animais, não detendo procedimentos cruéis.

Importante destacar que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) é a autarquia especial vinculada ao Ministério dos Transportes que realiza a regulamentação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária aquaviária, exercida por terceiros.

Diante de sua competência institucional, a agência deve se articular com as demais agências para resolução das interfaces do transporte aquaviário, visando à movimentação intermodal mais econômica e segura para as cargas vivas, devendo harmonizar sua esfera de atuação com a de órgãos dos Estados e dos Municípios encarregados do gerenciamento das operações de transporte aquaviário intermunicipal e urbano.

Apesar de já instituída a IN 13/2010 por órgão diverso, conforme já explanado, é necessária a regulamentação adequada e específica versando sobre a situação do transporte de cargas vivas e que seja realizada a fiscalização adequada e rigorosa com intuito de inibir situações que violam o bem-estar animal.

Mediante tal cenário que acarreta diversos prejuízos, tanto financeiros em decorrência das precárias condições de transporte, bem como prejuízos à vida dos animais, faz-se necessária a adoção de medidas mais rigorosas para a fiscalização dos transportes marítimos de cargas vivas, sendo adota medidas de segurança e proteção de forma a atingir resultados concretos, bem como instituir normas que assegurem melhores condições nos transportes de cargas vivas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante a análise das condições do transporte marítimo de cargas vivas, verifica-se que, apesar de economicamente favorável à balança comercial brasileira, há a incidência da violação da Declaração Universal dos Direitos dos Animais nos transportes marítimos de cargas vivas.

A violação dos direitos dos animais resta evidente em face do art. 3º da referida Declaração, o qual determina que nenhum animal será submetido a maus tratos e a atos cruéis, e que em caso de necessidade da morte do animal, a morte deve ser instantânea e sem dor.

Nestes termos é notável violação durante o transporte dos animais os quais serão abatidos para fins de consumo, visto que no percurso são vítimas de choques elétricos como forma de controle, passam por transporte terrestre no qual ficam por horas sem alimentação e líquidos, estando a mercê dos temperes das vias terrestres que são, na maioria das vezes, tortuosas aos animais, bem como acomodações precárias nos navios, e até mesmo falta de oxigênio que leva o óbito dos animais.

Em relação as medidas referentes a legislação brasileira para que os direitos animais no transporte marítimo sejam respeitos, há a incidência da Instrução Normativa (IN) nº13/2010, instituída pelo MAPA (Ministério da agricultura, pecuária e abastecimento), o qual, se for cumprida de maneira integral, tendo os atos fiscalizados por órgãos específicos, contribuirá significativamente para a proteção do direito animal.

Em relação as empresas responsáveis pelo transporte marítimo de cargas vivas, há alternativas para que seja respeitada a Declaração Universal dos Direitos Animais. Tendo como base que os consumidores buscam marcas comprometidas com a qualidade de vida dos animais que são destinados ao consumo, bem como esperam comportamento ético das empresas que fornecerão o produto, estes consumidores prestigiarão ofertas realizadas pelas empresas que respeitam estas ideologias de sustentabilidade, o que gera a atração de públicos diversos, aumentando assim as vendas tendo como base o respeito ao direito animal.

As empresas devem utilizar-se além do processo “limpo” do transporte das cargas vivas, demonstrar informações qualificadas para que o consumidor esteja ciente, inclusive dos aspectos técnicos que envolvem todo o ciclo do transporte e as práticas ambientais da empresa que oferta o produto. Desta forma, o consumidor procura empresas que possibilitam o comércio sem culpa ambiental, o que gera a fidelização de um nicho de mercado. Há ainda a certificação ambiental a qual poderá gerar valorização monetária, visto ser uma empresa a qual detém selo de qualidade na questão ambiental, a qual respeitará a Declaração Universal dos Direitos Animais.

Tais alternativas analisadas resultará em benefício amplo, tanto para os animais quanto para a economia, visto que o investimento em proteção aos direitos animais resguardará a economia brasileira em relação ao transporte marítimo de cargas vivas e poderá gerar retornos inimagináveis as empresas adeptas em relação a sua imagem corporativa e aos lucros auferidos.

6 REFERÊNCIAS

ALARKON, Frank. Análise: **Transporte Marítimo de Carga Viva (bois ‘de corte’)**, 2018. Disponível em: http://www.direito.ufpr.br/portal/animaiscomdireitos/wpcontent/uploads/2020/02/parecer_carga_viva_janeiro2018_frank_alarcon.pdf. Acesso em: 25 jun. 2020.

ALMEIDA, Fernando. **Os desafios da sustentabilidade**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

ARAÚJO, Jailson; VETTORAZZI, Karlo. A sustentabilidade de produtos e serviços enquanto pré-requisito ao consumo consciente. **Revista de Direito Econômico e Socioambiental / Pontifícia Universidade Católica do Paraná**. Curitiba. Vol.1, n.1. P. 221-235, jan./jun. 2010.

AYALA, Patryck. Direito ambiental de segunda geração e o princípio da sustentabilidade na Política Nacional do Meio Ambiente. **Revista de Direito Ambiental**. Barra Funda. Ano 16, Vol. 63. P. 103-129, jul./set. 2011.

BATISTA, Eliezer. **Caminhos da sustentabilidade no Brasil**. São Paulo: Terra das Artes Editora, 2005.

BERT, S.; MARX, E. Proteção Jurídica dos animais. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Vol. 2, n. 1. P. 81-87, ago. 2007.

Brasil, Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. Instrução Normativa nº 13/2010. **Regulamento técnico para exportação de bovinos, búfalos, ovinos e caprinos vivos, destinados ao abate**. Brasília/DF, 30 mar. 2010.

CARDOSO, Haydée. Os animais e o Direito: Novos paradigmas. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Vol. 2, n. 1. P. 89-119, ago. 2007.

DA SILVA, Alexia Lucia, et. Al. TRANSPORTE DE CARGA VIVA DE BOVINOS NA EXPORTAÇÃO: **Uma análise de sua dinâmica**, 2019. Disponível em: <http://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 mar. 2021.

DE OLIVEIRA, Cida. **Exportar animais vivos é cruel e mau negócio para o Brasil**, 2018. Disponível em: <https://www.redebrasilatual.com.br/revistas/2018/09/cruel-com-os-animais-pessimo-negocio-para-o-brasil/> - Acesso em: 06 mar. 2021.

DIAS, Edna. Direitos dos animais e isonomia jurídica. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Vol. 2, n. 2. P. 107-118, jul./dez. 2007.

FEIJÓ, A.; SANTOS, C.; GREY, N. O animal não-humano e seu status moral para a ciência e o direito no cenário brasileiro. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Ano 5, Vol. 6. P. 153-168, jan./jun. 2010.

FELIPE, Sônia. Dos Direitos morais aos Direitos Constitucionais: Para além do especismo elitista e eletivo. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Vol. 2, n. 1. P. 143-159, ago. 2007.

FERREIRA, Ana Conceição Barbuda. Animais não humanos como sujeitos de direito: considerações processuais. **Revista Brasileira de Direito Animal** Salvador, Vol. 6, n. 9, 2011.

MAGALHÃES, Petrônio Sá Benevides. **TRANSPORTE MARÍTIMO: cargas, navios, portos e terminais**. São Paulo: Aduaneira, 2010.

MERLIN, Bruno. **GADO VIVO: uso político e interferência judicial no caso tornam a questão técnica irrelevante**. 2018. Disponível em: <https://portogente.com.br/radar-global/99834-uso-politico-gado-vivo-porto-de-santos-inseguranca-juridica>. Acesso em: 25 jun. 2020.

MIGLIONE, Alfredo. Direito deles ou nosso dever? O sofrimento animal sob a perspectiva da bioética. **Revista Brasileira de Direito Animal**. Salvador. Ano 5, Vol. 6. P. 97-123, jan./jun. 2010.

NETO, José. Compromisso social da empresa e sustentabilidade – aspectos jurídicos. **Revista de Legislação do Trabalho – LTR**. São Paulo. Ano 71, n.3. P. 221-235, mar. 2007.

OBREGÓN, Marcelo F. Quiroga. **DIREITO MARÍTIMO AMBIENTAL: Dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**. Belo Horizonte: Forum, 2020.

ONU – **Declaração da Conferência da ONU sobre o Ambiente Humano; Estocolmo, 1972**.

ONU – UNESCO – **Declaração Universal dos Direitos Animais**; Bruxelas, 1978.

PADILHA, Norma. Compromisso constitucional da sustentabilidade ambiental: desafios de sua concretização frente a necessidade de revisão do ensino jurídico e atualização dos implementadores judiciais da normatividade ambiental. **Revista Pensar: Revista Jurídica da Universidade de Fortaleza**. Fortaleza. Vol. 16, n.1. P. 730-766, jan./jun. 2011.

PEREIRA, M; NASCIMENTO, V. As novas faces do Constitucionalismo: os desafios para a efetivação da Constituição na sociedade informal. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**. Vitória: Faculdade de Direito de Vitória/FDV. Vol. 17, n.1. 2016. Disponível em: < <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/issue/view/26>>. Acesso em 04 abr. 2021.

PETER, C.; OLIVEIRA, K. **OBSERVATÓRIO CONSTITUCIONAL: Direitos dos animais confirmam quarta dimensão dos direitos fundamentais**. 2018. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2018-jun-16/observatorio-constitucional-animais-ligados-quarta-dimensao-direitos-fundamentais> - Acesso em: 13 mar. 2021.

PINHEIRO, A; SILVA, L.. Direito ambiental e sustentabilidade: influências internacionais e a evolução da tutela legal no Brasil.. **Revista de Direito Ambiental**. Barra Funda. Ano 23, Vol. 90, P. 89-116, abr./jun. 2018.

REUTERS BRASIL. Rebanho bovino recua, mas Brasil segue com mais boi que gente, diz IBGE. **G1 GLOBO**. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/agronegocios/noticia/2019/09/20/rebanho-bovino-recua-mas-brasil-segue-com-mais-boi-que-gente-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 03 jul. 2020.

RODRIGUES, Luciene D. A relação de cultura e sustentabilidade. **Revista Contemporânea de Ciências Sociais Aplicadas da FAPLAN/Faculdades Planalto**. Passo Fundo. Vol.3, n.5. P. 27-33, jul./dez. 2006.

TRIPODE, Fernanda. **A Crueldade no Transporte Marítimo de gado para exportação.** 2018. Disponível em: <https://politica.estadao.com.br/blogs/fausto-macedo/a-crueldade-no-transporte-maritimo-de-gado-para-exportacao/> Acesso em: 03 jul. 2020.

SARLET, Ingo Wolfgang. **A eficácia dos direitos fundamentais: uma teoria geral dos direitos fundamentais na perspectiva constitucional.** 7. ed. rev. atual. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

SELISTRE, Alexandre Valente. **A verdade sobre a exportação de gado vivo.** 2018. Disponível em: <https://www.beefpoint.com.br/a-verdade-sobre-a-exportacao-de-gado-vivo-por-alexandre-valente-selistre/>. Acesso em: 03 jul. 2020.

SILVA, Tagore. Princípios de proteção animal na constituição de 1988. **Revista de Direito Ambiental.** Barra Funda. Ano 20, Vol. 80, P. 17-49, out./dez. 2015.

SIQUEIRA, Junior. Direitos Fundamentais e suporte fático: notas a Virgílio Afonso da Silva. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais.** Vitória: Faculdade de Direito de Vitória/FDV. Vol. 17, n.1. 2016. Disponível em: <<https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/issue/view/13>>. Acesso em 04 abr. 2021.

SOUSA, Ana Karoline Silva. Direitos dos animais não humanos: **Necessidade de criação de leis severas contra maus tratos.** 2020. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/direito-dos-animais-nao-humanos-necessidade-de-criacao-de-leis-severas-contra-maus-tratos/>. Acesso em: 10 jul 2020.

SUNSTEIN, Cass R., **Os direitos dos animais.** Disponível em: <https://portalseer.ufba.br/index.php/RBDA/article/view/12118/8660>. Acesso em: 18 jul. 2020.

VIERIA, Kayo. Educação ambiental e atribuição de significação moral a seres não-humanos. **Revista Brasileira de Direito Animal.** Salvador. Vol. 2, n. 2. P. 95-106, jul./dez. 2007.

ZANELLA, Ingrid; SIQUEIRA, Frederico. Abordagem Jurídica do Transporte Marítimo de Cargas Viva. **Revista Direito Aduaneiro Marítimo e Portuário.** São Paulo. Vol.8, n.44. P. 221-235, mai./jun. 2018.