FÓRUM NACIONAL DE PROTEÇÃO E DEFESA ANIMAL

Muy preocupados por las terribles condiciones a las que están expuestos cientos de miles de ganado brasileño en las exportaciones en vivo, Fórum Animal inició una creciente presión pública contra este comercio. En febrero de 2018, llegamos a lograr la prohibición de exportar a nivel federal luego de que nuestro abogado, Dr. Ricardo Cattani, presentara una acción civil pública que obtuvo decisiones favorables.

El juez tomó esta decisión después de obtener el informe técnico escrito por una veterinaria, Magda Regina (CRMV 7583), designada por él para realizar la inspección del buque NADA que transportaba 27 mil cabezas de ganado en el Puerto de Santos / Sao Paulo.

Aunque la decisión fue luego revocada en una conferencia privada entre el presidente brasileño Michel Temer, el ministro de Agricultura, Blairo Maggi, y la jueza Diva Malerbi, continuamos luchando contra la exportación en vivo.

Con base en el informe de Magda, catorce reconocidos profesores de bienestar animal e investigadores de las más importantes universidades de veterinaria y ciencia animal de Brasil publicaron una carta dirigida al Ministerio de Agricultura de Brasil exigiendo una acción urgente para detener esta crueldad hacia los animales.

Ambos documentos muestran sólidas evidencias científicas de que Brasil, país miembro de la OIE, no sigue ninguno de sus estándares en este comercio y los animales sufren innecesariamente, ya que Brasil ya exporta carne refrigerada o congelada, incluso carne halal a los países importadores de ganado.

Traducción del portugués por Fórum Nacional de Proteção e Defesa Animal

www.forumanimal.org
www.facebook.com/forumanimal

Relato de Inspección Técnica solicitado por la Justicia Federal con el objetivo de ofrecer subsidios para el análisis de la Acción Civil Pública No 5000325-94.2017.4.03.6135

Asunto: Exportación de carga viva por vía marítima, a saber, 27.800 bueyes originarios del interior del estado de São Paulo, habiendo embarcado en el Puerto de Santos / SP (Brasil) y con destino final Turquía.

Yo, Magda Regina, CRMV-7583, hago saber que:

a) El 31 de enero de 2018, tan pronto recibí una citación emitida por el mencionado MM. Juicio, cuyo nombramiento me autorizaba expresamente a ingresar en la embarcación denominada NADA (IMO 9005429, bandera panameña) para la realización de la inspección técnica encomendada, fui a las 20h00 al local designado, haciendo conocer a los prepuestos de la operadora en el puerto la liminar del Juez. A las 23h30 (pasadas 2 horas y media) de la presentación de la liminar concedida y la posterior espera por alguna ciencia y obediencia de ésta, el prepuesto que inicialmente recibió en manos la decisión judicial en pantalla, la devolvió sin ninguna señal de protocolo o reconocimiento formal, ignorando e impidiendo que mi acceso a la embarcación fuera efectivamente realizado.

b) Después de múltiples intentos de diálogo y solicitudes de obediencia a la decisión judicial aquí mencionada, me dirigí a la Comisaría de la Policía Federal (Calle Riachuelo, 27 -Centro, Santos) para registro formal del incumplimiento de la orden judicial citada.

c) Al día siguiente, el 1 de febrero de 2018, fui contactada por vía telefónica (a las 06h00 - pasadas más de 12 horas de la decisión judicial) por la operadora portuaria, autorizándome entonces a ingresar en el lugar de la pericia encomendada. Comuniqué a la operadora portuaria el inicio de la pericia a las 10h00 de la mañana del día de hoy.

d) Tan pronto entré en el buque NADA (embarcación compuesta por 13 pisos ocupados por bahías (o bretes) para acogida de miles de animales), subí un juego de escaleras y fui conducida a una sala de reuniones en el interior de la embarcación para conversar con representantes de las distintas partes interesadas en este emprendimiento, a saber, la empresa de importación / exportación Ecoporto, la Compañía Docas del Estado de São Paulo (Codesp), el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento (MAPA), Minerva Foods S.A. y miembros de la tripulación del buque, momento en el que me informaron de forma sintética la rutina de administración de los animales, su alimentación y el proceso de limpieza de los recintos en los que los becerros están confinados.

d.1) Cabe abrir un paréntesis e informar que la operación de embarque de los animales en el buque NADA tuvo inicio efectivo el 26 de enero (lunes), extendiéndose seguramente hasta las 23h30 del día 31 de enero (miércoles),

momento en el que se me notificó la interrupción de entrada de camiones con animales al Puerto de Santos. Los camiones con animales de la región de cuarentena animal (EPE - Estación de Pre-Embarque), ubicada a unos 500 km del Puerto de Santos (municipios de Altinópolis y Sabino), traían bueyes en número de 27 a 38 animales por contenedor, de pie, compartimentos éstos con visibilidad lateral obstruida gracias a las cintas adhesivas pegadas en los orificios de la estructura con el fin de dificultar la inspección (observación, filmación, fotografías) de su interior por terceros.

d.2) El número de animales descritos anteriormente se constató mediante operación de relámpago de la que participé activamente en la condición de veterinaria de la Municipalidad de Santos en los días en que camiones con animales llegaron al puerto. Durante la mencionada operación, se verificó el horario de partida de los vehículos llevando a los animales desde su EPE (Estación de Pre-embarque), incluido el horario de llegada en el lugar de la operación, ubicada en la entrada del Puerto de Santos. Se observó que el tiempo de viaje de los vehículos con animales varió de 8 a 14 horas de duración, siendo notoria la gran cantidad de heces y orina presentes en el interior de los contenedores, producidas a lo largo del recorrido por carretera y también lanzadas en las vías urbanas durante el tránsito de los vehículos. Durante la inspección, encontré muchos animales postrados en el interior de los contenedores (vehículos) y, a pesar de la cantidad de animales encontrados de acuerdo con las directrices anunciadas por el MAPA (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento), los animales no presentaban condiciones para moverse o girarse dentro del reducido espacio de su confinamiento.

e) Terminada la reunión mencionada en el ítem (d), fui conducida a inspeccionar un piso de confinamiento de animales situado en el mismo nivel (8º piso) en que se realizó la reunión. Este piso (también conocido por la denominación cubierta) es dotado de ventanas laterales y se ubica por encima de la línea de agua de sumersión del buque. Allí, en ese recinto, las condiciones de iluminación, ventilación y la capacidad de carga animal se mostraban aparentemente moderadas. El piso del recinto presentaba una cobertura constituida por cascarilla de arroz (cuya presencia busca mitigar resbalones de los animales en el suelo húmedo), presencia esporádica de ventilación lateral, comederos y bebederos con porciones modestas, respectivamente de comida y agua. Durante la reunión con la tripulación se me informó que el buque posee un sistema propio para desalinización de agua de mar, que, sin embargo, se queda inoperante mientras el buque se encuentra atracado, haciendo necesaria la adquisición de agua desde el exterior del buque. Pude constatar que había evidente interés en limitar mi inspectoría solamente al nivel originalmente presentado. Solicité visitar los pisos inferiores del buque, cuando fui advertida que en estos pisos el proceso de limpieza tenía problemas operacionales.

f) Cuando me dirigí a los pisos inferiores (decks 1, 2 y 5), constaté que las condiciones de higiene eran muy precarias, especialmente para los animales ingresados en la embarcación desde el día 26 de enero (7 días antes del día corriente de la inspección). La inmensa cantidad de orina y excrementos

producidos y acumulada en ese período, propició una impresionante deposición en el piso de una capa de desechos lodosos. El olor a amoníaco en estos pisos era extremadamente intenso haciendo difícil la respiración. En algunos de estos pisos, el sistema de ventilación artificial buscaba atenuar el efecto de la acumulación de gases y olores, resultado también de la descomposición del material orgánico bovino. La polución acústica (en decibeles) resultante del constante funcionamiento de los ventiladores era intenso y claramente inoportuno dado su alto grado de ruido. Como informó el veterinario embarcado que me acompañó durante la inspección, el tiempo que consume la operación de embarque de los animales, hace que los pisos inferiores, llenados anteriormente, queden en situación sanitaria de mayor precariedad dada la imposibilidad de lavado de los pisos. El proceso de lavado de los pisos ocurre cada cinco días, pero solamente se pone en funcionamiento después de la salida del buque, según lo informado por un miembro técnico de la embarcación. Este lavado se realiza mediante chorros de agua emitidos por una manguera de gran calibre y baja presión, lo que conduce la suciedad a un tanque de almacenamiento (no inspeccionado). Los desechos acumulados por el proceso de limpieza tienen entonces su contenido descartado, sin cualquier tratamiento, al mar. Este descarte ocurre periódicamente, dependiendo de la velocidad del buque en curso.

g) En el sector específico del buque vulgarmente denominado como Graxaria, fue constatada la presencia de un equipo destinado a triturar los animales muertos; el resultado de la trituración es también lanzado al mar. Se ha informado que el equipo de veterinarios de la nave orbita en la cantidad de uno (01) a tres (03) individuos, los cuales serían asesorados por un total de ocho (08) vaqueros que trabajarían en turnos, verificando las condiciones de integridad de los animales a lo largo de los días. Lo mismo es decir que siendo tres veterinarios embarcados responsables de la asistencia médica e inspección, tendríamos la proporción de un veterinario para cada 9000 animales en confinamiento.

Hecho este breve relato, siguen las respuestas a las preguntas presentadas en la Decisión Judicial:

Cuestiones:

1.) ¿Cuál es la finalidad de la exportación brasileña hacia el exterior de animales vivos? ¿Se destinan al sacrificio con fines de alimentación humana o animal, o para otros fines (como rituales religiosos)?

Según los representantes de la empresa Minerva Foods S.A. (propietarios de la carga viva a la venta y destinada al transporte marítimo), el veterinario embarcado y el capitán del buque, se me ha informado que todos los animales se destinan al sacrificio con fines alimentarios de seres humanos. Según tradición religiosa turca, la muerte del animal sólo se admite a partir del momento en que el segundo diente definitivo del animal eclosione - momento a partir del cual se permite ultrajar el animal (en este caso, el garrote). Antes de eso, el animal es considerado juvenil y por lo tanto, no suceptible de agresión.

2.) ¿De qué manera se acondicionan los animales transportados al exterioren camiones o embarcaciones destinados al sacrificio en otros países?

Como se mencionó durante la inspección relámpago realizada por la Alcaldía de Santos, en los cuales participé activamente bajo la condición de veterinaria concursada en régimen estatutario, los animales en los camiones se acondicionaron en la parte trasera de los vehículos, en cantidades oscilando entre 27 y 38 animales por camión. Los orificios laterales de los compartimientos se cerraron con cintas adhesivas con el fin de dificultar la inspección externa por parte de terceros. Una vez aprisionados dentro de los camiones mediante sello agropecuario del MAPA, los animales enfrentaron viajes entre 8 y 14 horas de trayecto. Muchos camiones y sus contenedores disponían de varillas con puntas metálicas conectadas al sistema eléctrico del vehículo, cuyo objetivo es impedir mediante descargas eléctricas que los animales se acuesten en el piso del mismo. En las embarcaciones marítimas se sabe que los animales son coaccionados mediante choques a ingresar en los pisos inferiores, hasta que se alcanza la cantidad límite o previamente estipulada. Los animales se asignan en grupos (en bahías o bretones), en espacios insuficientes, por ejemplo, totalizando dimensiones menores que 1m2 por individuo. Tanto en los camiones como dentro de las bahías de la embarcación marítima, el movimiento de los animales está seriamente comprometido. En las bahías que contienen animales enteros (esto es, novillos no castrados), es común observar la práctica de la monta, es decir, animales que suben unos a otros como un claro comportamiento de dominación, haciendo así con que al acostarse en el piso, disminuyan el espacio de los animales a su lado - acción que facilita que ocurran caídas o accidentes similares. La producción de desechos (excrementos y orina) por los animales en esos ambientes cerrados, los expone de manera íntima y constante a un escenario de intensa insalubridad.

3. ¿Se les otorga a los animales la posibilidad de cambiar de posición o en razón de la densidad espacio/cabeza al animal se impone una sola posición durante todo el viaje en las condiciones en que se transportan? ¿Favorece la condición de transporte la ocurrencia de traumas, ya sea por la densidad espacio/cabeza, o por la propia naturaleza/duración del transporte?

Reitero que dentro de los camiones no hay mínima posibilidad de cambio de posición del animal una vez embarcado. En el buque, aunque existe la posibilidad de movilidad mínima en algunos bretes en el caso de su asignación no ser excedida, la movilidad en general es también severamente reducida y/o comprometida. Por tratarse de un vehículo marítimo de gran tamaño sujeto a las oscilaciones intrínsecas y naturales de las corrientes oceánicas, los movimientos pendulares de la embarcación pueden ocasionar pérdida de equilibrio de los animales (de naturaleza terrestre) y por consiguiente causar accidentes traumáticos y seria incomodidad fisiológica.

4.) ¿Durante el trayecto hay suministro regular de agua y alimento? ¿Hay comederos y bebederos instalados en los locales? ¿En qué condición higiénica y sanitaria? ¿Hay espacio para descansar?

Sí, hay un suministro regular de alimentos, teniendo en cuenta que el peso de los animales es un factor determinante en el valor comercial del animal vendido. Sin embargo, en lo que atañe al suministro de agua, en el período en que la embarcación se encuentra atracada (es decir, en el puerto), la provisión de agua procede del exterior, dado que su sistema de desalinización se encuentra inoperante. Cuando en curso, esta embarcación (no necesariamente todas) tiene condiciones de producir agua en cantidad satisfactoria. Esta agua se utiliza tanto para el consumo como para las actividades de limpieza de los recintos abarrotados con animales. Comederos y bebederos se encuentran disponibles en los recintos de los animales - muchos con detritos de heces y clara presencia de óxido. En definitiva, el transporte marítimo de carga viva no contempla la posibilidad de salida de los animales de sus bahías de confinamiento hasta su destino de llegada, impidiendo así cualquier tipo de descanso o paseo al animal. En el interior de su recinto de confinamiento(bahías) el animal tan solo puede postrarse en el suelo. Tal movimiento ciertamente disminuye espacio en el área de los animales vecinos presos en el mismo brete y somete así al animal a contacto íntimo con sus desechos y los desechos de otros animales.

5.) ¿Tienen las embarcaciones ventilación y/o extracción adecuadas de temperatura y humedad para los animales?

Es amplia la variedad comercial de embarcaciones destinadas al transporte de carga viva. En este sentido los mecanismos de ventilación y extracción son siempre variados en diseño y eficiencia. En este caso la embarcación realiza ventilación y agotamiento de los pisos inferiores provocando severa polución acústica y garantizando la incompleta circulación y renovación de los gases allí encontrados. Se deriva de ahí el registro de temperaturas elevadas en esos recintos, así como las tasas de humedad extremas que comprometen claramente el bienestar animal.

6.) **¿Es adecuada para el transporte** l**a estructura de esas embarcaciones donde los animales se almacenan? ¿Es resbaladiza la superficie? ¿Hay riesgos que los animales sufran lesiones?**

La estructura de estas embarcaciones no es adecuada para este fin. Por ejemplo, el barco NADA, construido en 1993, fue adaptado en 2012 en China a partir de una embarcación especializada en el transporte de contenedores. Por lo tanto, no fue planeado y construido para el transporte de animales. Toda la estructura de esas embarcaciones es metálica, incluso pisos y divisiones. Se percibe que el suelo se vuelve extremadamente resbaladizo cuando hay presencia de grandes cantidades de heces y orina acumuladas en el piso - lo que es la regla. Por lo tanto, sí; el riesgo para la ocurrencia de accidentes con los animales es de altísimo grado.

7. ¿Se observan medidas que garanticen el bienestar de estos animales durante el transporte?

Absolutamente no. El transporte de animales por largos períodos y distancias, ya sea por medio terrestre como por medio marítimo, sujeta a estos organismos a una experiencia completamente ajena a su naturaleza originaria. La insalubridad a la que se exponen, el movimiento de los vehículos (tales como frenado, balance, la variación de velocidad, las maniobras rápidas), el confinamiento demorado, las restricciones hídricas y alimenticias, etc., imposibilitan la garantía del bienestar de los animales en su acepción más elemental.

8. ¿Hay presencia de veterinarios in situ durante el transporte? ¿Se verifican a menudo muertes de animales? En el caso de la muerte de un animal, ¿qué medidas se adoptan? ¿Y en caso de enfermedad?

Sí. Sin embargo, dada la enorme dificultad de administrar ocurrencias clínicas en grandes planteles, el número de profesionales veterinarios, aunque fuera elevado, no podría resolver estos problemas. La muerte de animales está intrínsecamente ligada a la práctica de transporte marítimo de carga viva. Cuando las muertes ocurren, los cadáveres son llevados a la Graxaria e insertados en un dispositivo mecánico responsable de triturar al animal completamente. Estos pedazos de la carcasa, reunidos, son descartados durante el trayecto marítimo. Cuando se identifican animales enfermos, estos se tratan mediante medicamentos existentes en la farmacia veterinaria del buque y en casos específicos, retirados de sus canales y aislados en un lugar predeterminado. La maniobra de estos animales retirándolos de sus bahías originales y conducidos a áreas de tratamiento es costosa y laboriosa, ocurriendo con poca frecuencia.

9. ¿Hay fiscalización de las autoridades gubernamentales en este transporte?

Sí, pero meramente limitada a algunos representantes del MAPA (Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento).

10. En los países para los que se envían los animales (o al menos para los que son los principales importadores), qué tipo/especie de sacrificio se adopta?

Para los países de tradición musulmana, el sacrificio Halal (que significa "permitido"). En esta práctica de sacrificio halal, el cuchillo utilizado debe estar bien afilado, provocando sangría única del animal. El corte debe alcanzar la tráquea, el esófago, las arterias y la vena yugular, permitiendo la salida de toda la sangre del animal. Para los países de tradición judía, el sacrificio es kosher (que significa "propio"). El sacrificio kosher sigue procedimiento similar al halal. En este caso, el hilo del cuchillo no debe apoyarse en las vértebras cervicales y si, después de la degustación, presenta cualquier tipo de ranura o diente es observada, el animal es considerado impropio o no-kosher (terayfa), siendo descartado.

Sobre las cinco libertades

Las cinco libertades son un parámetro reconocido mundialmente para diagnosticar el espectro de bienestar animal e incluyen aspectos importantes que influyen en la calidad de la vida del animal. Este principio es reconocido y endosado por el Consejo Federal de Medicina Veterinaria (CFMV). Estas son: (1) libre de sed, hambre y malnutrición; (2) libre de dolor y enfermedad; (3) libre de incomodidad; (4) libre para expresar el comportamiento natural de la especie; (5) libre de miedo y estrés.

Las Cinco Libertades preconizadas por el CFMV se presentan comprometidas en el ejercicio del proceso completo de transporte marítimo de carga viva de la siguiente forma:

Libre de sed, hambre y malnutrición:

Las restricciones al agua y al alimento se observan fácilmente desde el principio del transporte por carretera, extendidas y amplificadas también en el confinamiento de los animales en las bahías de la embarcación marítima. La provisión deficiente de agua y la alta probabilidad de contaminación de la comida suministrada, son claros ejemplos de la violación de esta libertad.

Libre de dolor y enfermedad:

La insalubridad extrema de los recintos, la contaminación de las dosis de insumos diarios, los accidentes derivados del proceso de transporte (carretera y marítimo), la limitación de movilidad y espacio, la extrema concentración de gases y los cambios ambientales de larga duración, son sólo algunos de los ejemplos resultantes de este proceso.

Libre de incomodidad:

Los animales postrados sobre heces y orina (propia y de otros animales), la privación extrema de espacio, la higiene corporal inexistente y la iluminación constante a lo largo del viaje además de la estacionalidad día / noche.

Libre para expresar el comportamiento natural de la especie;

Animales terrestres obligados a transportarse por carretera y marítimo en suelo resbaladizo, insalubre y por largas distancias. Aglomeración en espacio reducidos en ambientes de gran densidad demográfica con mezcla de animales de razas diferentes.

Libre de miedo y de estrés.

El miedo, el estrés y otras alteraciones etológicas son consecuencia natural y evidente de la exposición a los eventos mencionados en este dictamen.

Consideraciones finales

En base a los hechos arriba relatados, observados mediante entrada e inspección a las instalaciones de embarcación marítima dirigida a confinamiento y transporte de animales por largas distancias para recría, engorde y sacrificio en el exterior, opino que son abundantes los indicativos que comprueban malos tratos y violación explícita de la dignidad animal, además de superar criterios de razonabilidad elemental de las cinco libertades garantizadoras del bienestar animal.

Por lo tanto, he entendido que la práctica de transporte marítimo de animales por largas distancias está intrínseca e inherentemente relacionada con la causa de crueldad, sufrimiento, dolor, indignidad y corrupción del bienestar animal bajo diversas formas.

02 de febrero de 2018

Magda Regina – CRMV 7583

Figuras (& Vídeos)

Las imágenes aquí presentadas se registraron en territorio brasileño (Santos / SP) en el interior del buque NADA el 1 de febrero de 2018. Los responsables de la comercialización de los animales iniciaron el embarque de miles de bueyes el 26 de enero de 2018 y el buque se encuentra atrapado en un muelle específico del Puerto de Santos. Los indicios de insalubridad aquí presentados son muestras de un buque que aún no inicia un viaje intercontinental de una duración mínima de 15 días.

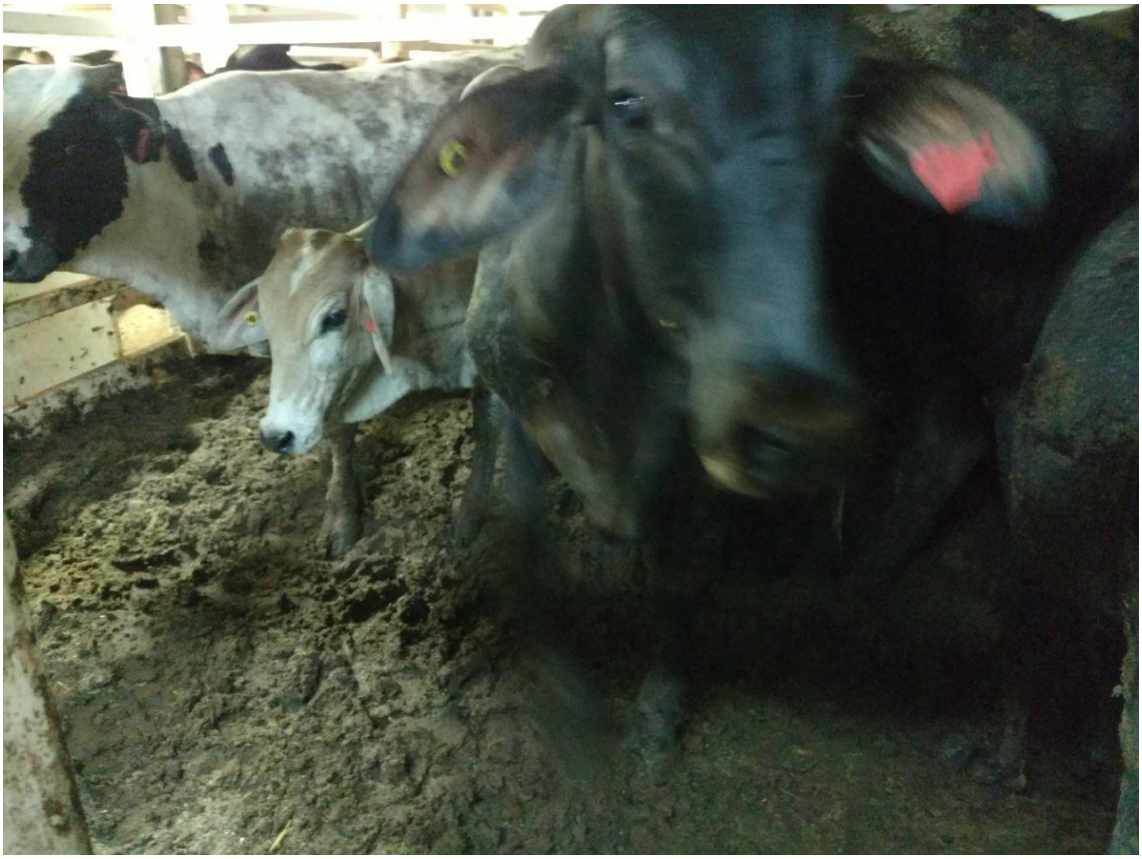
Área de visita alentada (sala de exposición)

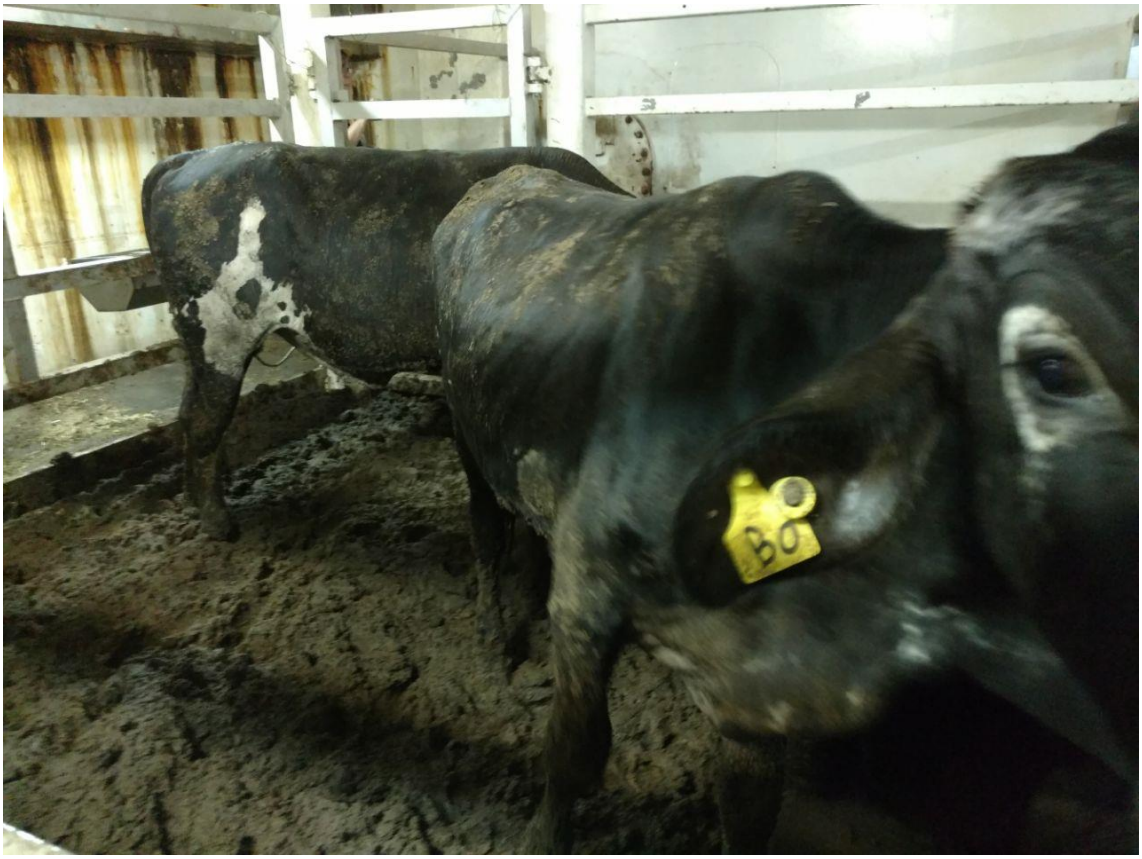
17

Medición de puestos: normalmente ocupados por más de 21 animales (es decir, menos de 1m2 por animal)

15

Área restringida a los miembros de la embarcación (plantas inferiores)




BO

Equipo para triturar animales muertos en el buque