

Dossiê

Bem-estar no regulamento ce n. 1/2005 da união europeia: uma análise à luz da justiça ecológica

El bienestar en el reglamento (ce) n.º 1/2005 de la unión europea: un análisis a la luz de la justicia ecológica

Marjorie Tolotti Silva De Mello 

¹ Universidade Federal de Santa Catarina , Florianópolis, SC, Brasil

RESUMO

O artigo analisou o bem-estarismo de bovinos na legislação da União Europeia, em comparação com a realidade normativa brasileira, à luz da Justiça Ecológica e de categorias como senciência, consciência e emoções. Foram examinadas práticas da pecuária de corte e de leite, abrangendo reprodução, manejo, alojamento, transporte e abate. Inicialmente, criticou-se o paradigma antropocêntrico moderno, que coloca o ser humano como centro, gerando crise ambiental e explorando animais como instrumentos. Estabeleceram-se, então, bases teóricas da justiça ecológica com referência em Capra e Gudynas. Em seguida, a legislação da UE e do Brasil foi confrontada, revelando avanços, mas também lacunas, falhas e omissões. Concluiu-se que, embora a UE possua normas evoluídas em certos aspectos, estas ainda não atendem plenamente aos parâmetros de consciência e senciência, nem à ética biocêntrica da Justiça Ecológica. Metodologicamente, tratou-se de pesquisa básica, descritiva, de abordagem indutiva, com interpretação gramatical e axiológica, e técnica bibliográfica e documental.

Palavras-chave: Bem-estarismo; União Europeia; Justiça ecológica

RESUMEN

Lo artículo analizó el bienestar del ganado en la legislación de la Unión Europea, comparándolo con la realidad normativa brasileña, a la luz de la Justicia Ecológica y categorías como la sintiencia, la consciencia y las emociones. Se examinaron las prácticas ganaderas de carne y leche, abarcando la reproducción, el manejo, el alojamiento, el transporte y el sacrificio. Inicialmente, se criticó el paradigma antropocéntrico moderno, que coloca al ser humano en el centro, generando una crisis ambiental y explotando a los animales como instrumentos. Posteriormente, se establecieron los fundamentos teóricos de la justicia ecológica, con referencias a Capra y Gudynas. A continuación, se comparó la legislación de la UE y la brasileña, revelando avances, pero también lagunas, fallas y omisiones. La conclusión fue que, si bien la UE ha desarrollado estándares en ciertos aspectos, estos aún no cumplen plenamente con los parámetros de la consciencia y la sintiencia, ni con la ética biocéntrica de la Justicia Ecológica.

Metodológicamente, se trató de una investigación básica, descriptiva, con un enfoque inductivo, que incluyó interpretación gramatical y axiológica, y técnicas bibliográficas y documentales.

Palavras Clave: Bienestar; Unión Europea; Justicia ecológica

1 INTRODUÇÃO

O artigo analisa a legislação de bem-estar animal da União Europeia (especificamente o Regulamento CE n. 1/2005) sob a ótica da Justiça Ecológica, tendo como parâmetros a senciência, a consciência, as emoções e o princípio da igual consideração de interesses. Embora considerada uma das mais avançadas, a legislação da UE mostra-se insuficiente, pois mantém os bovinos sob status jurídico de propriedade. Foram examinadas práticas de reprodução, manejo, alojamento, transporte e abate, buscando evidenciar como estas destoam da ética biocêntrica. Na primeira seção, aborda-se a formação histórica da Justiça Ecológica, inspirada na deep ecology de Naess, na visão sistêmica de Capra e no respeito à vida de Gudynas. Já a segunda seção trata da estrutura normativa da UE e do Brasil, por meio de Diretivas, Regulamentos, tratados e atos normativos nacionais, organizados conforme as etapas vividas pelos animais na indústria. A terceira e última parte do trabalho resgata as práticas ditas bem-estaristas à luz da teoria, demonstrando sua incongruência com a Justiça Ecológica, além de apresentar o abolicionismo animal como horizonte de superação. Metodologicamente, trata-se de pesquisa documental e bibliográfica, de abordagem qualitativa, natureza descritiva e método indutivo, com interpretação axiológica. As fontes incluíram livros, artigos e documentos oficiais da UE, do Conselho da Europa e de ONGs, além de traduções realizadas com apoio de inteligência artificial. A pesquisa justifica-se pela necessidade de denunciar a insuficiência do bem-estarismo e propor uma ruptura com o antropocentrismo, reconhecendo todas as formas de vida como sujeitos de direitos. Ademais, termos como “gado”, “carne” e “carcaça” foram utilizados entre aspas, em crítica à objetificação animal, e “Natureza” foi grafada com maiúscula para afirmar sua condição de sujeito de direitos.

2 PARADIGMA CARTESIANO ANTROPOCÊNTRICO E CRISE ECOLÓGICA

Direito e justiça embora façam parte de um mesmo grupo semântico e hermenêutico, são categorias absolutamente distintas. Ou seja, é possível que exista um tipo de comportamento autorizado pela lei, mas que na prática é injusto. Apesar de os animais não humanos já serem titulares de direitos e assim estarem sendo enquadrados dentro do espectro jurídico, teme-se que esse reconhecimento não seja suficiente.

A ideia de crise é o resultado de um somatório de fatores. No entanto, primeiramente é importante entender o contexto de surgimento desse estágio de crise. Na base desse colapso, encontra-se o paradigma antropocêntrico, objeto deste tópico.

Conforme argumenta Maria Alice da Silva (2020, p. 159), os animais não humanos necessitam ter situação política garantidora de benefícios e *status* justo para, ao mesmo tempo, serem reconhecidos nas relações morais individuais dos cidadãos. Esta é premissa da passagem para o âmbito político, pois se considera que o status jurídico não é suficiente para a justa relação entre humanos e outros animais, mas é essencial.

O que se encontra hoje banalizado na expressão 'crise ambiental' é na verdade, e cada vez mais, uma crise muito mais profunda que envolve um paradigma, um projeto de mundo e um modelo de sociedade que emergiu a partir desse paradigma e desse específico projeto de mundo. Isso implica levar em conta os acontecimentos históricos e, sobretudo, as questões epistemológicas que estiveram presentes na tessitura da "ideologia da sociedade industrial" – parafraseando Herbert Marcuse – que é, em última instância, o "útero", ou "endereço" histórico-epistemológico dessa crise (Brügger, 2006, p. 77).

Assim, explica a autora que a revolução científica, as ideias que marcaram o conceito de modernidade, independentemente de quando ou onde se estabeleça historicamente seu início, filosofia iluminista e revolução industrial, foram acontecimentos histórico-culturais que interagiram dinamicamente para forjar uma marca indelével na cultura da sociedade industrial: sua racionalidade essencialmente instrumental (Brügger, 2006, p. 77).

O paradigma clássico, com as suas relações lineares de causa e efeito – tem, entretanto, mostrado suas limitações no que tange ao esclarecimento de diversos processos complexos, notadamente os que caracterizam as relações sociedade-natureza. Isso acontece porque esse paradigma compartimentaliza os problemas a fim de solucioná-los, o que acaba por retificá-los. Isso aconteceu com o conceito de meio ambiente, que acabou reduzido às suas dimensões naturais e técnicas. De fato, processos complexos não podem ser tratados nem linearmente, nem de forma compartimentalizada, sob pena de que a problemática em questão perca a sua dinamicidade, e sua complexidade (Bruigger, 2006, p. 77).

Essa crise do conhecimento abarca as diferentes áreas do fazer humano que durante a modernidade foram pautadas pelo dualismo cartesiano e o isolamento do sujeito conhecedor do objeto a ser conhecido, desdobrando seus efeitos no campo das ciências naturais e humanas, repercutindo profundamente nas relações de poder (Portanova; Dalla Corte, 2015; Dutra, 2022, p. 25)

Cria-se assim, um modelo social que simplifica processos complexos, gerando uma ciência compartimentada e unidimensional, que desconsidera a interdisciplinaridade. Esse paradigma clássico mecanicista tem sido o responsável por uma intervenção na natureza sem precedentes históricos, dele decorrendo uma série de consequências em quase todos os processos operados pelo homem.

Ao isolar propositadamente o sujeito do objeto do conhecimento, cria-se uma artificialidade nas relações, nos âmbitos do viver e do conhecer, na Ética, na Política e no Direito (Dutra, 2021, p. 30).

As atividades humanas passam, assim, a ser pautadas em sua totalidade, por esse modelo cartesiano de ciência, que dará base a uma metodologia antropocêntrica de conduzir as coisas. A partir da criação de um modelo antropocêntrico de sociedade gerada pela falsa sensação de progresso científico e tecnológico, produz-se continuamente uma profunda ruptura com padrões e sistemas que até então funcionavam de forma razoavelmente harmoniosa. A ação intensiva do homem sobre

a terra, o solo, e o ecossistema de maneira geral provocou desgastes e rupturas nunca experimentadas, e que já não acompanham o ciclo natural de regeneração do planeta.

Nesse contexto, o antropocentrismo constitui-se como uma corrente de pensamento que reconhece o homem como o centro do universo e, conseqüentemente, o gestor e usufrutuário do nosso planeta, estendendo ao ser humano o pretense direito de subjugar a natureza para alcançar os fins que almeja. Tal postura, ao longo da história, desencadeou a contínua degradação do ambiente e a subjugação dos animais, gerando na era contemporânea o que se pode chamar de crise ambiental (Levai, 2011, p. 8).

A racionalidade instrumental da modernidade, alicerçada em dois de seus traços culturais mais marcantes - o antropocentrismo e o caráter pragmático que o conhecimento adquire, vem tornando possível o ideal de produtividade máxima - um ícone da sociedade industrial, por intermédio da incessante modificação dos espaços naturais e do uso intensivo dos chamados 'recursos naturais' e 'recursos humanos' (Brügger, 2006, p. 78).

A inclusão do antropocentrismo como padrão constante em todas as atividades humanas elevou o *status* de destruição a uma nova era da terra, denominada pela comunidade científica de Antropoceno. Essa era se inaugura a partir da revolução industrial desencadeando uma série de conseqüências danosas à própria sobrevivência da espécie humana, e aproxima os dois conceitos - de crise ecológica e de Antropoceno -, que surgem como sintomas de uma crise ainda mais profunda, seu substrato: uma crise do conhecimento - uma verdadeira crise paradigmática, que implica a própria ideia de civilização e seus propósitos (Dutra, 2022, p. 24).

Para Felipe (2007, p. 32), a visão antropocêntrica estabelece que o ser humano, encontra-se acima das outras formas de vida e, justamente por essa razão, "desfruta e dispõe dos recursos naturais e de todas as outras espécies animais conforme interesses estabelecidos por ele mesmo, a seu bel prazer. O ser humano assume assim, uma superioridade baseada na força bruta e submete, pela força, os animais não-humanos.

Como dito, a utilização massiva do antropocentrismo como paradigma social desencadeou uma incessante degradação do ambiente, a submissão de uma espécie em detrimento de outra (animais não-humanos em detrimento ao animal humano) instaurando a formação de uma crise ambiental e ecológica.

A origem da crise ecológica estaria na racionalidade instrumental, característica essencial do método científico, que possibilita ao ideal capitalista atingir suas metas de produtividade, cujos alicerces culturais são o antropocentrismo e o caráter pragmático do conhecimento. Em outras palavras, os conflitos ambientais da atualidade vêm de uma relação direta entre a forma de a sociedade ver a natureza e o trabalho humano sobre ela (Brügger, 2006; Portanova; Dalla Corte, 2015, p. 132).

Segundo Dutra (2022, p. 23), a situação de crise ecológica se apresenta sob variadas facetas e dimensões, o que parece ser um efeito colateral da própria modernidade que primou pela racionalidade dualista e pelo conhecimento compartimentalizado e especializado, como denuncia Morin. Nesse sentido, é possível identificar, entre outras: uma crise hídrica presente em várias regiões do planeta com risco de comprometer a segurança alimentar nas próximas décadas; uma crise econômica, que tem entre os fatores desencadeantes o modelo produtivo, a energia fóssil e a premissa da escassez; uma crise migratória, relacionada à intensificação da globalização econômica e cultural, e uma crise humanitária, que indaga sobre a postura ética da sociedade contemporânea em face das políticas e discursos de lideranças e instituições em nível global (Morin, 2005, *apud* Dutra, 2022, p. 23).

Todas essas crises se somar-se-iam a um panorama de crise ecológico-climática que acontece diante do aumento da temperatura do planeta e dos distúrbios daí decorrentes, a respeito dos quais estão em consenso os cientistas e cujos prognósticos ocupam os relatórios do IPCC de 2019, gerando um contexto de policrise. Destaca-se como aspecto central motivador desse contexto, igualmente, a consolidação de um modelo econômico focado unicamente na expansão do lucro e do capital, que tem a propriedade como seu maior objetivo. (Dutra, 2022, p. 23).

Um dos exemplos mais factíveis dessa apropriação indevida se demonstra com a devastação dos *habitats* naturais e com atividades de agricultura e pecuária praticados, que avançam de forma predatória sobre os territórios selvagens, resultando em uma grave intervenção nos ciclos de vida da fauna e flora. Esse processo invasivo redundando em adaptações forçadas dos animais a novos habitats, perda da capacidade reprodutiva e extinção em larga escala (Dutra, 2022, p. 27).

É dentro desse contexto de crise ecológica se encontra a dominação da natureza pelo homem e a conseqüente subjugação da biodiversidade e dos ecossistemas. Por biodiversidade entende-se os animais, principais objetos da atividade pecuária, onde o indivíduo bovino é um dos mais explorados.

A afirmação de que se trata de uma crise múltipla que é sobretudo uma crise ecológica, decorre do fato de que a Ecologia permite compreender as relações múltiplas dos fatores intervenientes nos âmbitos da natureza, da sociedade e da cultura, dos processos e dinâmicas que estão implicados nessas interações. O caráter ecológico que está no substrato das múltiplas crises que assomam à humanidade na atualidade significa que a *oikos*, nossa casa planetária, está comprometida, e por conseqüência também nós, seres humanos da qual se depende na condição primordial de seres vivos (Dutra, 2022, p. 24).

Em contraposição à teoria do conhecimento compartimentalizada, dualista e antropocêntrica, instaurada por Newton e Descartes que regeu toda uma época, haveria um modelo sistêmico e alternativo, que ao contrário de visualizar as relações de forma segmentada, considera todas as partes integrantes como interligadas entre si.

Assim surge a ótica sistêmica de funcionalidade do mundo e principalmente da Ecologia, anunciada por Fritjof Capra, no século XX. Em 'A teia da vida: uma nova compreensão científica dos sistemas vivos, Capra usa o termo "ecológico" e "sistêmico" como sinônimos, sendo que "sistêmico" é o termo científico mais técnico. É a chamada *deep ecology*, ou ecologia profunda, instituída por Arne Naess, e tratada por Capra, como uma percepção humana que reconhece a interdependência fundamental de todos os fenômenos, bem como no fato de que enquanto indivíduos e sociedades

todos estão encaixados nos processos cíclicos da natureza, sendo dela completamente dependentes.

A adoção de um Estado de Direito Ecológico perpassa primeiramente o reconhecimento de que se vive um desequilíbrio, não só do Direito, mas da Justiça. Surge desse contexto a demanda pelo estabelecimento de parâmetros oriundos de uma Justiça Ecológica, que venham promover a ressignificação das relações entre homem e natureza.

Exposto o atual panorama de crise, e assumindo esse reconhecimento, deve decorrer daí a aceitação de que os padrões de produção e consumo não são mais sustentáveis. A mobilização dos atores sociais para profunda ruptura do modelo de conhecimento adotado pelo Estado, pelo próprio Direito, pela ética e pela moral é crucial. Esse novo modelo deverá possuir atributos e condições aptas a estabelecer uma nova relação entre homem e sociedade. Mas há uma aposta: a justiça ecológica.

3 BEM-ESTAR E CONSCIÊNCIA ANIMAL

Milhões de animais sencientes, nascidos livres, são roubados, capturados, mutilados, vendidos como mercadoria, espoliados na realização de trabalhos forçados, ou simplesmente mortos e devorados sem qualquer direito de defesa, sem que isso provoque a indignação da maioria das pessoas (Gordilho, *et al.*, 2016, p. 121).

Eles fazem parte do convívio humano há séculos, mas estão em apuros e sofrem injustiças no mundo todo. (Nussbaum, 2023, p. 3-9) Estudos sobre o tema revelam que muitos filósofos, desde Aristóteles, Agostinho, Descartes, Hobbes, Locke, Schopenhauer e Nietzsche, dedicaram tempo aos animais. Assim, há longa e rica tradição de reflexão e pensamento sobre os animais e a relação humano-animal (Carvalho, 2018, p. 44). O debate sobre as implicações das relações entre homens e animais vêm sendo estudada por filósofos, historiadores, teólogos, antropólogos, literatos e juristas (Binder, 2015; Carvalho, 2018, p. 31).

Nessa dinâmica, “bem-estarismo” possui dois aspectos de abrangência: um filosófico, mais centrado em onde essa teoria se localiza dentro da ética e da moral,

(chamado por alguns juristas de 'restricionismo' ou gradualismo) e outro de cunho mais fisiológico, comentado por veterinários e zootecnistas. Ambos possuem mesmo valor e peso para essa pesquisa. Mas afinal, do que se trata o bem-estarismo?

De acordo com Caroline Hewson, a ciência do bem-estar animal é um campo relativamente novo, tendo se desenvolvido formalmente na década de 1960. Atualmente abrange várias disciplinas, incluindo etologia, fisiologia, neurociência, ética e economia. A pesquisa em ciência do bem-estar animal tradicionalmente se focava em animais de fazenda, mas atualmente o campo inclui animais mantidos em qualquer tipo de confinamento e animais selvagens. Os métodos de pesquisa geralmente envolvem uma ampla variedade de medidas fisiológicas, comportamentais e outras (cortisol urinário, distância percorrida, frequência de vocalização, tempo gasto realizando um comportamento) (Hewson, 2004, p. 254-255).

A principal causa de desacordo científico é que o bem-estar é complexo, assim como os sistemas de manejo em que os animais são mantidos. Há uma crescente conscientização entre os cientistas do bem-estar animal de que não pode haver um único método para sua avaliação, mas que diferentes métodos são necessários, dependendo do sistema de manejo, para julgar os riscos para os animais de diferentes problemas de bem-estar e a capacidade do sistema de manejo de preveni-los ou resolvê-los (Hewson, 2004, p. 255-256).

Por essa razão, nas sociedades contemporâneas, e sobretudo a partir dos anos 70, vem ganhando legitimidade, e cada vez maior notoriedade, a discussão sobre que lugar ocupam os animais não humanos no cenário jurídico, moral, ético e filosófico. Os debates tiveram força o suficiente para integrar a pauta de algumas das principais universidades internacionais e nacionais, reconhecendo-se o tema como de relevância ímpar. Por consequência, essas discussões vem sendo cada vez mais difundidas pela sociedade civil. Diversas são as correntes da filosofia que tentam prover algum tipo de justificativa para a reforma (bem-estarismo) ou revolução (abolição) dos danos causados aos animais.

Em várias partes do mundo, principalmente nas sociedades industrializadas, verifica-se a criação de associações de defesa contra os maus tratos infligidos aos mesmos. Além disso, outro ponto relevante dessa incursão contemporânea, vincula-se à elaboração de documentação específica sobre o assunto (leis, resoluções etc.), cuja finalidade é assegurar um tratamento mais adequado e a proteção dos demais animais (Medeiros, 2019, p. 22).

É a partir da filosofia de Bentham surge o utilitarismo clássico. O utilitarismo é a mais conhecida das teorias consequencialistas, ainda que não seja a única. Os consequencialistas não partem de regras morais, mas de objetivos, avaliando a qualidade das ações mediante uma verificação do quanto eles favorecem esses objetivos. As consequências de uma ação variam de acordo com as circunstâncias nas quais ela seja praticada. Já o consequencialismo implica que determinadas ações que são certas em uma situação, devido às suas boas consequências, podem ser erradas em outra situação, devido às suas consequências ruins (Singer, 2018, p. 21).

Peter Singer é tido como um dos precursores da ética utilitarista de preferências aplicada aos direitos animais. Embora se autoafirme como um utilitarista clássico, reconhece insuficiências na teoria, na medida em que esta corrente se baseia em pressupostos como universalidade e justificação, o que a tornaria omissa e incompleta em alguns pontos. Singer compara o crescimento do movimento pela libertação dos animais às reivindicações de direitos das mulheres, ocorridas no século XIX, a luta pelos Direitos Civis dos negros e o combate ao racismo, e diversos outros segmentos que lutam contra discriminações infundadas baseadas em gênero, raça, classe social ou religião (Singer, 2010, p. 3).

Ao explicar uma das implicações do princípio da igual consideração de interesses, Singer pede que se considere um interesse específico, por exemplo, o de se aliviar uma dor. O princípio diria então, que a razão moral fundamental para aliviar a dor é simplesmente a indesejabilidade da dor enquanto tal, e não a indesejabilidade da dor de x, que pode ser diferente da dor de y. É claro que a dor de x poderia ser mais

indesejável que a dor de y, pelo fato de ser mais forte, e então o princípio de igual consideração atribuiria um peso maior ao alívio da dor de x.

Poderia esse princípio ser estendido aos animais não humanos? Na verdade, a doutrina alemã revela que a palavra 'animal' serve apenas para estabelecer a diferença de uma outra forma de vida, criar uma espécie de barreira que separa o homem dos animais. Nesse sentido, a palavra animal seria um conceito metafísico, que assim como 'humano' é abstrato, "uma vez que não parece haver uma característica compartilhada por todos os seres humanos e animais empiricamente existentes" (Wild, 2006, p. 12; Carvalho, 2018, p. 46).

Assim, apontam a diferença antropológica como a única diferença básica que define o que o homem é ou deveria ser, em contraste com os animais (Wild, 2006; Carvalho, 2018, p. 46). Por certo existem diferenças biológicas, sociais e culturais entre homem e animal. Houve ao longo dos séculos diferentes tentativas filosóficas para pensar sobre as nuances dessa suposta 'diferença antropológica' referida por Wild:

Wild explica que existem diferentes estratégias filosóficas para pensar sobre a diferença antropológica (Wild, 2006, p. 14 e seguintes). Por exemplo, Michel de Montaigne, em seus ensaios "De la cruauté" e "Apologie de Raimond Sebond", escritos no século XVI, defende o status moral dos animais, sua racionalidade e habilidade linguística. Wild explica que a abordagem e estratégia de Montaigne é assimilacionista (ao contrário de diferencialista): Montaigne destaca as semelhanças entre humanos e animais, não suas diferenças. Montaigne contesta o discurso filosófico e teológico dominante da superioridade e excepcionalidade do homem. Nas palavras de Wild, o que Montaigne busca é uma "terapia antidogmática". Ele apresenta evidências de grandes semelhanças entre o homem e o animal e da participação dos animais em qualidades presumivelmente exclusivamente humanas. Através de seu apelo em favor dos animais, ele quer curar a doença humana do falso orgulho e preconceito. Montaigne argumenta que as modalidades sensoriais dos animais não são inferiores às dos humanos; elas são diferentes e podem até mesmo ser superiores, já que, como humanos, "limitados à nossa perspectiva, não conhecemos a perspectiva do animal" (Wild, 2006, p. 109). Nas palavras de Wild, "[a] mente dos animais permanece oculta para nós e só podemos especular sobre isso, enquanto sempre permanecemos limitados à nossa perspectiva (Wild, 2006, p. 109; Carvalho, 2018, p. 49).

Diria-se, que, nesse aspecto, logicamente cães são superiores. Seria ético e moral utilizar-se dessa diferença para deixar de considerar os interesses dos seres humanos, aproveitar-se dessa capacidade para infringir algum dano, ou tratá-lo com

discriminação? Seria racional dizer que apenas por essa diferença biológica os animais são mais importantes do que os humanos, ou que os humanos não ouvem?

A resposta é não. Dir-se-ia apenas que existe uma diferenciação, mas que ela não pode ser utilizada como critério. É por essa razão que Singer sustenta que o princípio da igual consideração não implica que todos os seres são iguais. Por razões científicas e óbvias existem diferenças, mas elas não podem ser utilizadas para aplicar tratamento diferenciado e omitir-se quanto aos interesses desses seres.

Como um ser é, nem as aptidões que têm ou não têm, não deve depender da preocupação moral e ética que se tenha com eles, do contrário, incorreria-se em especismo. Oscar Horta ao traçar diferentes conceitos para o termo de forma comparada, explica que o especismo consiste na consideração ou tratamento desfavorável injustificado daqueles que não são classificados como pertencentes a uma certa espécie. Um tratamento diferente não é o mesmo que um tratamento desfavorável. Considerar dois indivíduos de forma igualitária não implica lhes dar o mesmo tratamento. O que implica é tratá-los de maneiras que não sejam desfavoráveis entre si (De Freitas Coelho, Horta *et al*, 2022, p. 168).

Para ilustrar com um exemplo, uma das práticas comuns da suinocultura consiste em manter porcas em gaiolas de confinamento contínuo, por ocasião da gestação. Esses espaços são extremamente pequenos e impedem o movimento dos animais, sendo frequentemente tão estreitos que impedem qualquer movimento significativo ou que possa gerar conforto.⁵ (Observatório Animal, *s.d.*) O Canadá já proibiu o procedimento (Bastos, 2014).

Para o bem-estarismo, providenciar jaulas maiores ou colocar esses animais em espaços maiores que possibilitem a livre locomoção solucionaria o problema. Nessa hipótese, os animais continuariam a ser utilizados para a alimentação humana e o ciclo da exploração continuaria a se retroalimentar. A diferença é que na cadeia de produção e manejo, esses animais teriam algum conforto.

Apesar de o bem-estarismo reconhecer que animais não humanos são sencientes, essa corrente considera que eles não devem sofrer desnecessariamente.

Mas se o sofrimento for necessário, ainda que seja apenas com o fim de atender interesses humanos, se não houver comprovadamente outro meio para satisfação da emergente necessidade humana, eles poderiam ser utilizados (Felipe, 2007, p. 35; Tinoco; Correia, 2010, p. 186) Assim sendo, os bem-estaristas creem que existem formas éticas de utilização dos animais, ou seja, 'tratamento humanitário', no qual o sofrimento daqueles animais é minimizado ao máximo.

Percebe-se então, que a inviolabilidade dos indivíduos não é o foco das teorias utilitaristas, sendo o bem-estar do maior número de indivíduos o que realmente importa. Há uma ênfase nos números: a melhor ação é aquela que atende as preferências do maior número de indivíduos, já que os teóricos dessa corrente estão preocupados com a agregação de todo o prazer e dor (em uma perspectiva benthamiana) e de todas as preferências (no caso de Peter Singer), mesmo que os resultados sejam ruins para alguns dos indivíduos envolvidos – humanos ou não. Em suma, os seres não são tratados como fins em si mesmos (Vasconcelos, 2018, p. 17).

Por ser uma visão orientada pelos resultados – ou seja, uma maximização do bem-estar para o maior número de indivíduos, humanos ou não –, teorias utilitaristas não têm muitas dificuldades ao considerar o interesse dos impotentes e até de seres não-humanos de uma forma primária e não-derivativa dos interesses humanos. Como não há uma fusão das perguntas para quem e por quem os princípios da justiça são concebidos, é plausível para esses autores que seres humanos elaborem princípios da justiça capazes de abranger outros seres – diferentemente de teorias contratualistas que possuem uma visão procedimental da justiça. (Nussbaum, 2006, p. 338; Vasconcelos, 2013, p. 16)

Apesar de fornecer aportes significativos para a questão, os utilitaristas também possuem certas limitações que são dignas de nota. É que a visão de 'bem' para esses autores é substantiva ou determinada.

4 A LEGISLAÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA: O REGULAMENTO CE N. 1/2005 E O TRANSPORTE TERRESTRE DE INDIVÍDUOS BOVINOS

A legislação da União Europeia possui um sistema de estruturação próprio, definido com uma série de critérios e regras que operam de maneira completamente adversa em comparação à de outros países. Para alcançar os objetivos estabelecidos no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e em outros diplomas normativos do grupo, são adotados diferentes tipos de atos legislativos. Alguns desses são vinculativos, outros não. Alguns são aplicáveis a todos os países da UE, outros apenas a alguns (União Europeia, *s.d.*).

Existe uma infinidade de normas, relatórios, critérios, comitês e atos da UE relativos ao bem-estar, de animais não humanos, no entanto, por limitações teóricas e acadêmicas apenas o Regulamento n. 1/2005, que trata do transporte de animais bovinos será tratado.

Avaliar se o bem-estar dos animais durante o transporte terrestre está presente e conflitar esse panorama com a realidade é fundamental, pois essa etapa da cadeia produtiva exerce impacto direto sobre a saúde e a qualidade de vida dos animais. De antemão é necessário registrar que a legislação rege o transporte terrestre (rodoviário e ferroviário), aéreo, e marítimo de animais.

Nessa conjuntura, a legislação da União Europeia no que concerne ao transporte de animais engloba vitelo/bezerros, novilhos, e indivíduos bovinos adultos, sendo o Regulamento (CE) n. 1/2005 aplicável em qualquer das idades. No caso dos vitelos ou bezerros, há algumas diferenças no tratamento, como por exemplo o estabelecimento de critérios mínimos como dias de vida, e diminuição do tempo de viagem.

A UE tem uma grande população de animais de fazenda. Em 2018, os rebanhos da UE contavam com 87 milhões de bovinos, 147 milhões de suínos, cerca de 100 milhões de ovinos e caprinos, 290 milhões de galinhas poedeiras (Rossi, 2020, p. 1) Em 2022, mais de 1.500.000.000 de ovinos, bovinos, aves e porcos foram transportados vivos pela União Europeia e para países não europeus (Eurogroup for Animals, 2024)

Todos os anos, milhões de animais vivos são transportados dentro e fora do território da União Europeia (UE) para fins comerciais. A legislação da UE regula a proteção dos animais durante o transporte, mas relatórios sobre violações das regras e acidentes levantam dúvidas sobre o transporte de animais vivos e reacenderam o debate sobre a necessidade de melhorar a legislação atual (Rossi, 2020, p. 1)

Apenas para que se possa compreender a dinâmica do transporte, de acordo com Rossi, na maioria dos casos, trata-se essencialmente de transporte doméstico, ou seja, transporte da fazenda para o matadouro, ou de uma fazenda para outra por razões de produção (como bezerros transportados para fazendas de engorda de gado). Em alguns casos, o transporte de animais vivos de um lugar para outro ocorre em relação ao comércio, porque os animais são vendidos vivos no mercado para diferentes finalidades. Isso acontece tanto no comércio intra-UE quanto nas importações e exportações da UE para ou de países terceiros. As distâncias percorridas podem variar muito (Rossi, 2020, p. 1).

Durante a sua vida, estes animais podem deslocar-se entre explorações agrícolas (para reprodução ou engorda) e para matadouros (para abate). Na maioria dos casos, permanecem no mesmo país, mas podem também viajar para outro Estado-Membro ou para um país terceiro. As distâncias percorridas e a duração das viagens podem variar consideravelmente (European Court of Auditors, 2023, p. 7).

A Comissão Eurostat avalia e utiliza a seguinte classificação para o transporte de animais: transporte interno (dentro de um Estado-Membro); transporte dentro da UE (entre Estados-Membros); e transporte fora da UE (de ou para países terceiros). O grupo analisou que Entre 2017 e 2021, o transporte transfronteiriço de animais (tanto em termos de número de animais como de peso) teve a seguinte composição: 86% de circulação dentro da UE; 13,5% de exportações para fora da UE; 0,5% de importações de países terceiros. Foram transportados 1,6 mil milhões de animais vivos entre Estados-Membros e de ou para países terceiros (European Court of Auditors, 2023, p. 8).

O regulamento é bastante abrangente, e considera equídeos domésticos, animais 'domésticos' das espécies bovina, ovina, caprina e suína. Diante disso, disposições sobre espécies que não sejam a dos bovinos serão desconsideradas.

O Regulamento (CE) no 1/2005 é dividido em exposição de motivos, disposições relativas aos transportadores, tais como cursos, autorizações, comprovações de manutenção do equipamento, dentre outras regras (Capítulo I); normas técnicas sobre o transporte e na última parte formulários para diário de viagem, declarações, entre outros.

Na exposição de motivos do tratado consta que o transporte de animais na União Europeia não se limita a fins comerciais, isto é, uma troca imediata de dinheiro, bens ou serviços. O transporte para fins comerciais inclui nomeadamente os transportes que induzam ou tendam a produzir direta ou indiretamente um lucro (União Europeia, 2005).

O tratado considera viagem, como sendo a operação de transporte completa desde o local de partida até ao local de destino, incluindo qualquer descarregamento, acomodamento e carregamento que se verifique em pontos intermediários da viagem (art. 2o *jj*) e viagem de longo curso, uma viagem que exceda 8h contadas a partir do momento em que o primeiro animal da remessa é deslocado (art. 2º, *m*).

Um ponto que merece destaque na questão do transporte é o fato de a União Europeia proibir a viagem de fêmea prenhas, para as quais já tenha decorrido ao menos 90% do período previsto de gestação, bem como fêmea que tenham parido na semana anterior à viagem. A gestação de uma vaca tem duração de aproximadamente 9 meses. 90% desse período seria 8,10 meses. É uma métrica bastante avançada, considerando que com 8 meses de gestação o corpo e o peso do animal já se encontram bastante modificados, gerando um alto desconforto na viagem (União Europeia, 2005).

O capítulo II é a parte mais interessante da legislação, já que prevê detalhadamente as regras de transporte. De acordo com o item 1.5, vitelos com menos de 6 meses devem dispor de material de cama adequado ou de material equivalente que garanta o seu conforto, apropriado à espécie e ao número de animais transportados, à duração da viagem e às condições meteorológicas. Esse material deve garantir uma absorção adequada da urina e das fezes (União Europeia, 2005).

No capítulo III, que trata das práticas relativas ao carregamento, descarregamento e manuseamento de animais, o item 1.2 dispõe que:

- 1.2. Sempre que as operações de carregamento ou descarregamento tenham uma duração superior a 4 horas, exceto no caso das aves de capoeira:
- a) Devem existir equipamentos adequados para manter, alimentar e abeberar os animais fora do meio de transporte sem estarem amarrados;
 - b) As operações devem ser supervisionadas por um veterinário autorizado e devem tomar-se precauções especiais para garantir a manutenção das condições de bem-estar dos animais durante estas operações (União Europeia, 2005).

A inclinação das rampas não deve ser superior a 20°, ou seja, 36,4 % em relação à horizontal para os vitelos e a 26° 34', ou seja, 50 % em relação à horizontal para os bovinos que não sejam vitelos (item 1.4 *a*) (União Europeia, 2005).

No que diz respeito às regras de manejo, o item 1.8 assegura que é proibido:

- a) Bater ou pontapear os animais;
- b) Aplicar pressões em partes especialmente sensíveis do corpo dos animais, de uma forma que lhes provoque dores ou sofrimentos desnecessários;
- c) Suspender os animais por meios mecânicos;
- d) Levantar ou arrastar os animais pela cabeça, orelhas, cornos, patas, cauda ou pelo ou manuseá-los de forma a provocar-lhes dor ou sofrimento desnecessários;
- e) Utilizar agulhões ou outros instrumentos pontiagudos;
- f) Obstruir voluntariamente a passagem a um animal que esteja a ser conduzido ou levado em qualquer sítio onde os animais sejam manuseados (União Europeia, 2005).

Chama atenção, porém, o item 1.9, que prevê o uso de instrumentos destinados a administrar descargas elétricas. O regulamento determina que este, só pode ser administrado em bovinos e suínos adultos que se recusem a mover-se, e apenas se dispuserem de espaço suficiente para avançar, sendo que as descargas não podem durar mais do que 1 segundo. (item 1.9) (União Europeia, 2005).

Durante o transporte, os animais devem ser abastecidos em água e alimentos e beneficiar de períodos de repouso adaptados à sua espécie e idade, a intervalos adequados, em especial como referido no Capítulo V. (item 2.7) (União Europeia, 2005).

Os mamíferos (o que inclui bovinos) devem ser alimentados pelo menos a intervalos de 24 horas e abeberados pelo menos a intervalos de 12 horas. A água e os

alimentos para animais devem ser de boa qualidade e fornecidos de forma a minimizar a sua contaminação (item 2.7) (União Europeia, 2005).

Acerca dos intervalos da viagem, duração e períodos de repouso, o documento admite, em qualquer das espécies, períodos de viagem que não excedam 8 horas, podendo esse tempo ser estendido se houver o preenchimento de requisitos adicionais constantes no Capítulo VI.

Sobre os “novilhos”, indivíduos bovinos jovens, diz o acordo que:

1.4. Quando o transporte for efetuado em veículos rodoviários que preencham os requisitos referidos no ponto 1.3, os intervalos de alimentação e abeberamento, os períodos de viagem e os períodos de repouso são estabelecidos

do seguinte modo:

a) Os novilhos, os borregos, os cabritos e os potros não desmamados que recebam uma alimentação láctea, bem como os leitões não desmamados, devem, após 9 horas de viagem, ter um período de repouso de pelo menos 1 hora, suficiente nomeadamente para serem abeberados e, se necessário, alimentados. Depois deste período de repouso, podem ser transportados por mais um período de 9 horas (União Europeia, 2005).

Todos os outros animais devem, após 14 horas de viagem, ter um período de repouso de pelo menos 1 hora, suficiente nomeadamente para serem abeberados e, se necessário, alimentados. Depois deste período de repouso, podem ser transportados por mais um período de 14 horas (item 1.4, *d*) (União Europeia, 2005).

Após o período de viagem estabelecido, os animais devem ser descarregados, alimentados e abeberados e devem ter um período de repouso de, pelo menos, 24 horas.

Acerca do espaço disponível a ser executado na viagem, o pacto trabalha com valores mínimos, ao utilizar a expressão “devem respeitar, pelo menos, os seguintes valores”. O quadro esquemático abaixo revela o espaço mínimo que deve ser observado:

Figura 1 – Esquema de espaçamento entre indivíduos bovinos durante o transporte rodoviário

<i>Transporte rodoviário</i>		
Categoria	Peso aproximado (em kg)	Área em m ² por animal
Vitelos de criação	50	0,30 a 0,40
Vitelos médios	110	0,40 a 0,70
Vitelos pesados	200	0,70 a 0,95
Bovinos médios	325	0,95 a 1,30
Bovinos adultos	550	1,30 a 1,60
Grandes bovinos	> 700	> 1,60

Estes valores podem variar em função não só do peso e do tamanho dos animais, mas também do seu estado físico, das condições meteorológicas e da duração provável da viagem.

Fonte: (União Europeia, 2005)

Acerca do cumprimento do Regulamento (CE) no 1/2005 alguns apontamentos merecem ser mencionados. A Animal Welfare Foundation relata ser extremamente difícil a fiscalização do cumprimento das regras pelas empresas que transportam animais bovinos, principalmente no que se refere às pausas do tempo de viagem que devem ser realizadas, e do limite máximo de tempo de viagem que deve ser respeitado. Além disso, quando o veículo ultrapassa o território de um país pertencente a UE, todo o sistema normativo deixa de ser obrigatório.

5 A VIOLAÇÃO DO BEM-ESTAR ANIMAL NO TRANSPORTE DE BOVINOS NO REGULAMENTO CE N. 1/2005 E A JUSTIÇA ECOLÓGICA COMO FERRAMENTA PARA O ABOLICIONISMO

O uso de animais e a extinção animal não apenas causam sofrimento, miséria e morte em escala global, mas também têm implicações éticas, ecológicas e sociais para os humanos que igualmente possuem uma dimensão global. A percepção de que o sofrimento imposto aos indivíduos animais e às espécies por atividades humanas é um problema global com repercussões prejudiciais para todos os seres humanos e para o planeta inteiro é de urgência extrema (Petters, 2021, p. 21).

De maneira geral, a espécie bovina é utilizada para fins alimentícios através de duas maneiras: os indivíduos do gênero feminino, as vacas, são utilizados na produção de laticínios, comumente tratadas sob a nomenclatura “gado leiteiro”. Já os indivíduos do gênero masculino são utilizados para fins diretamente relacionados à produção de ‘carne’, onde o próprio corpo do animal é utilizado.

Indivíduos bovinos explorados para o consumo de leite, laticínios e ‘carne’ vivem a maior parte de suas breves vidas confinados, tratados com violência, sofrendo uma constante medicalização para crescer mais rápido, evitar doenças relacionadas à forma como vivem e para não apodrecerem, literalmente, em vida, ao estarem continuamente sobre seus excrementos e se ferindo continuamente. Como se isso já não bastasse, no início do processo da morte, são transportados à longas distâncias, expostos a temperaturas extremas, para chegarem aos matadouros onde serão transformados em produtos para venda nos mercados.

Todavia, os bovinos são criaturas comunicativas, sentimentais e sociáveis. Tem inúmeras formas de vocalização e de gestos para comunicar seus sentimentos e, num ambiente natural, criam crescentes laços de amizade uns com os outros. São naturalmente amáveis e dóceis, passando a maior parte de seu tempo de vigília comendo capim e ruminando. E os filhotes se entregam com frequência a uma variedade de brincadeiras quando não estão sendo alimentados pelas mães (Joy, 2014, p. 41).

A indústria alimentícia, que os considera simplesmente como números, ou “cabeças de gado”, vê seu bem-estar necessariamente como algo secundário ao benefício que seus corpos oferecerão (Joy, 2014) e, se o considera, é apenas para assegurar a qualidade da carne que será vendida em um interminável ciclo de oferta e demanda.

Como bem afirma Singer, que para a maioria das pessoas das modernas sociedades urbanas, a principal forma de contato com os animais não humanos é à hora das refeições. O uso de animais na alimentação é provavelmente a mais antiga e a mais difundida forma de utilização dos animais. Num certo sentido trata-se também da forma mais básica de utilização dos animais, a pedra basilar em que assenta a crença de que os animais existem para o nosso prazer e conveniência (Singer, 2010, p. 47).

Além de terem suas vidas ceifadas, os animais são submetidos à práticas consideradas corriqueiras e tradicionais, como o descorneamento (retirada dos chifres), a castração, a separação da vaca do vitelo (principalmente na indústria de laticínios), a divisão dos rebanhos, a marcação com ferros em brasa, as condições precárias de muitos dos alojamentos, as violações no transporte e, finalmente, o momento do abate. Tudo isto provoca desconforto, sofrimento prolongados e morte.

O comprometimento do bem-estar de animais bovinos na questão do transporte é tópico relevante para a comunidade do Direito Animal. O transporte de animais bovinos abordado neste tópico se dividirá abordando primeiramente vitelos e novilhos e por último bovinos adultos, pois as consequências da jornada são diferentes para cada idade.

Viu-se que a duração do transporte de animais bovinos na União Europeia é regida pelo Regulamento (CE) no 1/2005. Pela regra geral, a legislação prevê um limite total de 8 horas para o transporte de novilhos, e outras espécies. Os bovinos adultos entram pela regra de exceção prevista pelo item 1.4, que prevê para “outras espécies” não referidas na regra geral, 14 horas de viagem.

No caso da regra geral, o período da viagem pode ser prolongado se estiverem preenchidos certos requisitos adicionais, como aumento do espaçamento entre os animais, condições do veículo de transporte, dentre outros.

A União Europeia criou em 1997 através da Decisão da Comissão no 97/579/CE o Comitê Científico de Saúde Animal e Bem-Estar Animal, responsável por estabelecer, uma série de critérios mínimos relacionados ao bem-estar animal de modo geral, incluindo o transporte rodoviário, aéreo e marítimo.

As altas temperaturas, as maiores distâncias de transporte e a diminuição do espaço ocupado por animal também contribuem para que ocorram problemas de transporte (Thornton, 1969 *apud* Roça, 2001, p. 74).

Para um maior entendimento do tópico, será utilizada pesquisa conduzida por professores do Departamento de Saúde e Ciência Animal da Faculdade de Ciências Agrárias da Universidade de Aarhus, Dinamarca, intitulada Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare, onde foram avaliados aspectos que prejudicam o bem-

estar em jornadas de qualquer duração, como os associados ao carregamento, e aqueles que podem ser exacerbados pelo tempo de viagem. Foram identificados quatro perspectivas do transporte animal que têm impacto crescente no bem-estar à medida que a duração do transporte aumenta (Nielsen; Dybkjær, L; Herskin, 2010, p. 415).

Estes se relacionam a: (i) o estado fisiológico e clínico do animal antes e durante o transporte; (ii) alimentação e hidratação; (iii) descanso e (iv) ambiente térmico. Assim, não é a duração da jornada em si, mas esses aspectos negativos associados que são a causa do comprometimento do bem-estar (Nielsen; Dybkjær, L; Herskin, 2010, p. 415).

O grupo adverte que os resultados disponíveis surgem de investigações que podem ser divididas em três categorias: (i) comparações entre jornadas de diferentes durações realizadas como um único ensaio; (ii) investigações em diferentes pontos de tempo durante um transporte; e (iii) comparação de resultados obtidos de diferentes experimentos nos quais a duração do transporte não era necessariamente um fator de interesse nos ensaios individuais. (Gade *et al.*, 2007, *apud* Nielsen; Dybkjær, L; Herskin, 2010, p. 415) (Gade *et al.*, 2007, Knights and Smith, 2007, Knowles *et al.*, 1999a *apud* Nielsen; Dybkjær, L; Herskin, 2010, p. 415).

Os parâmetros considerados neste estudo foram os do Comitê da Comissão Europeia. As medidas do comitê avaliaram o comportamento do animal baseando-se na doutrina de Cockram e Mitchell, 1999, ao seu metabolismo considerando Hogan, à fisiologia do estresse com referencial teórico de Knowles e Warris, e à patologia, considerando os estudos de Chirase e outros (Cockram and Mitchell, 1999, Hogan *et al.*, 2007, Knowles and Warriss, 2000, Chirase *et al.*, 2004 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 416)

De maneira geral, o transporte afeta diferentes aspectos do corpo e das funções biológicas do animal, mas não há valores de limite exatos separando respostas normais ao estresse do bem-estar reduzido do animal (Moberg, 2000 *apud* Nielsen; Dybkjær, L; Herskin, 2010, p. 415).

Se uma jornada é pontuada por períodos estacionários, esses influenciarão as consequências de bem-estar da duração do transporte para os animais (Fisher *et al.*, 2009 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 416).

Nielsen; Dybkjær; Herskin (2010, p. 416) comentam que os efeitos das pausas dependerão de sua frequência e duração. Se o descarregamento ocorre, juntamente com a propensão da espécie a deitar durante o transporte, e a disponibilidade de alimentos e água no e fora do veículo. Pausas de longa duração aumentarão o tempo total da jornada, e pausas que são mais longas do que o necessário para comer, beber e descansar aumentarão o risco de comportamento agressivo, que raramente é visto enquanto o veículo está em movimento.

Embora o transporte de animais de longa duração seja mais propenso a comprometer o bem-estar animal do que as viagens curtas, é importante reconhecer que não é a duração da jornada em si, mas os aspectos negativos associados que são a causa dos problemas de bem-estar observados. Fatores como temperaturas extremas e falta de alimento, água e descanso são todos exacerbados pela duração da exposição, e, portanto, pela duração da jornada. Em contraste, animais em um estado de aptidão ruim não devem ser transportados (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 415).

Torna-se a falar agora especificamente sobre os efeitos biológicos causados nos animais durante e após o transporte, seguindo a ordem de bezerros/vitelos, novilhos (indivíduos bovinos jovens) e indivíduos bovinos adultos. O Regulamento de Transporte da União Europeia (visto no segundo capítulo) considera os bezerros como bovinos com menos de 6 meses de idade. Esse limite de idade não é baseado em critérios biológicos, pois há grandes diferenças entre um bezerro recém-nascido alimentado com leite, que ainda não é ruminante, e um bezerro de 6 meses, que em muitos aspectos é comparável a bovinos muito mais velhos (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417).

A maioria dos transportes de bezerros ocorre em dois momentos: (i) bezerros leiteiros muito jovens, isto é, com menos de 1 mês de idade, sendo transferidos do rebanho leiteiro para instalações especializadas em criação de bezerros ou (ii) bezerros de rebanhos de criação sendo transportados para engorda subsequente, imediatamente após o desmame, aos 5 a 9 meses de idade, dependendo do tempo de desmame em diferentes sistemas de produção (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417).

Em uma comparação entre duas durações de transporte diferentes, Kent e Ewbank (1986 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) encontraram apenas algumas diferenças em medidas metabólicas e comportamento de bezerros de 7 a 21 dias de idade transportados por 6 ou 18 horas. Da mesma forma, Mormede *et al.* (1982 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) investigaram respostas ao transporte em um grande número de variáveis fisiológicas em bezerros de 4 a 32 dias de idade. Entre as variáveis medidas, apenas as concentrações de albumina sérica aumentaram mais após jornadas longas (pernoite sem acesso a alimentos e água seguida de transporte de aproximadamente 10 horas) em comparação com jornadas curtas (transporte de aproximadamente 3 horas).

Uma semana depois, foi encontrada uma maior incidência de hipoglicemia e doenças respiratórias nos bezerros que foram transportados por mais tempo. Mais recentemente Grigor *et al.* (2001 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) transportaram bezerros da mesma idade mencionada acima por dois períodos de 9 horas e realizaram uma ampla gama de medições (por exemplo, incluindo swabs nasais após inoculação intranasal, pré-transporte do vírus do herpes bovino). Eles descobriram que os bezerros transportados apresentavam temperatura retal aumentada e maior risco de doenças respiratórias após o transporte.

Durante o transporte, os bezerros mostraram menos comportamento de deitar-se do que os bezerros não transportados, e a maior incidência de deitar ocorreu no final da jornada. Além disso, entre os bezerros transportados, alguns não beberam leite ao chegar, o que é incomum para bezerros dessa idade e pode ser um sinal de fadiga (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417).

Os bezerros transportados mostraram sinais de mobilização de energia (aumento da concentração plasmática de ácidos graxos livres (FFA) e esforço físico (aumento da atividade plasmática de creatina quinase), mas não estavam desidratados. Isso foi contrário ao relatado por (Knowles *et al.*, 1999 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) que encontraram evidências de desidratação e perda de peso quando bezerros com menos de 1 mês de idade foram transportados por 19 horas.

Os pesquisadores afirmam que é geralmente aceito que bezerros com menos de 1 mês de idade ainda não desenvolveram completamente respostas fisiológicas ao estresse, pois a exposição a fatores estressantes conhecidos em bovinos e a injeção de hormônio adrenocorticotrópico⁴³ (ACTH) demonstraram não provocar resposta ao estresse, mas alertam que a ausência de respostas nas investigações mencionadas não é evidência de que o transporte não seja estressante para bezerros dessa faixa etária (Hartmann *et al.*, 1973; Van Reenen *et al.*, 2005 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417).

Assim, existem investigações que encontram efeitos e outras não. Os resultados divergentes podem ser devidos a diferenças no estágio de desenvolvimento dos bezerros, destacando as dificuldades em usar essas medidas para avaliar o bem-estar em animais jovens.

Ao comparar durações de transporte de 6 ou 18 horas para bezerros de 3 meses, (Kent; Ewbank, 1986 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) descobriram que os animais se deitavam mais durante a jornada mais longa. Não se sabe se isso é um sinal de fadiga ou adaptação ao ambiente de transporte, permitindo que os animais descansem. Foi encontrado um aumento gradual na mobilização corporal, como aumento da glicose e FFA no plasma para ambas as durações de jornada, e a FFA demorou significativamente mais para retornar às concentrações normais em bezerros transportados por 18 horas.

Para bezerros mais velhos (até 6 meses de idade), foram encontradas investigações sobre a duração do transporte em espécie de comparação existindo entre animais transportados e não transportados. Em bezerros de 6 meses transportados por 6 horas, Kent e Ewbank (1983 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) encontraram uma maior ocorrência de indicadores comportamentais de estresse, como maior frequência de defecação, micção e salivação e menos comportamento de deitar e ruminar em comparação com animais que não foram transportados.

Após o transporte, os bezerros apresentaram concentrações aumentadas de cortisol plasmático e sinais de desidratação, como aumento da concentração de proteínas séricas e uma perda de peso corporal de 8%. Resultados semelhantes em relação à ativação do eixo hipotálamo-hipófise-adrenal (HPA) foram encontrados por Knights e

Smith (2007 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) após 10 horas de transporte de bezerros, em que as concentrações de cortisol aumentaram durante a jornada, enquanto a concentração plasmática de ACTH foi elevada de 1 a 7 horas após o início da jornada.

Após apenas 3 horas de transporte de bezerros recém-desmamados (com menos de 250 kg), Arthington *et al.* (2003 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 417) encontraram mudanças na concentração plasmática de proteínas de fase aguda, que são indicadores de danos teciduais, infecção e estresse. De acordo com outra pesquisa onde foram transportados bezerros de corte de 200 kg por 20 horas, foi encontrado um aumento em vários biomarcadores relacionados a doenças respiratórias (Chirase *et al.*, 2004 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Tomados em conjunto, os resultados indicam que o transporte de bezerros mais velhos, mesmo por curtas durações, leva a respostas de estresse, que provavelmente são influenciadas pelo manejo e carregamento pré-transporte (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Uma série de investigações mostrou que – exceto para bezerros – o ‘gado’ não se deita muito durante o transporte, embora pareçam achar extenuante permanecer em pé e compensam posteriormente aumentando seu comportamento de deitar quando a viagem é concluída (Tarrant; Grandin, 2000 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Foi sugerido que se essa categoria se deitar durante o transporte, provavelmente não descansa de forma otimizada devido a uma combinação de peso corporal, condições do piso e movimento do veículo, e que a razão para o decúbito é exaustão (Knowles, 1999 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Novilhos e novilhas transportados por até 31 horas, alguns, após aproximadamente 20 horas, se deitaram e apresentaram concentrações mais altas de cortisol plasmático, mas não diferiram dos indivíduos em pé na atividade plasmática de creatina quinase (Knowles *et al.* 1999 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Alguns autores também quantificaram indicadores fisiológicos de desidratação, como proteína total no plasma, albumina e osmolalidade, mas apenas a osmolalidade plasmática foi afetada pela duração da viagem. Os autores relataram que a maioria das

mudanças ocorreu durante as primeiras 15 horas de transporte e recomendaram que a duração do transporte não excedesse 24 horas, embora as mudanças metabólicas e adrenocorticais observadas após 31 horas de transporte tenham sido descritas como 'não extremas' (Knowles *et al.*, 1999 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418)

Já Tarrant *et al.* (1992 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418) transportaram 'gado' jovem por 24 horas em diferentes densidades de estocagem e observaram que, na densidade de estocagem mais alta de 600 kg/m², os animais não conseguiam se deitar devido à falta de espaço, com maior risco de queda devido à menor possibilidade de ajustar suas posições.

Por sua vez, Warriss *et al.* (1995 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418), compararam o transporte de novilhos com idades entre 12 e 18 meses por 5, 10 ou 15 horas com um espaço permitido de aproximadamente 1 m² por animal. Eles descobriram que o aumento da duração da jornada levou ao aumento da perda de peso e a sinais fisiológicos de desidratação, privação de alimentos (como indicado pela concentração plasmática de ureia) e fadiga (com base na concentração plasmática de creatina fosfoquinase e lactato).

A duração da privação de alimentos antes e durante o transporte tem grande influência na taxa com que os animais transportados começam a mobilizar reservas corporais. (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Similar a isso, Schwartzkopf-Genswein *et al.* (2007 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418) encontraram aumento na frequência de alimentação em novilhos de corte no mês seguinte ao transporte de 15 horas em comparação com 3 horas. Igualmente, Hogan *et al.* (2007 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418) revisaram o impacto da privação de alimentos e água em bovinos. Eles afirmam que a privação pode estar associada ao estresse e induzir fome e sede, o que não é compatível com altos níveis de bem-estar animal.

Com base em uma quantidade limitada de dados, eles descreveram como o controle normal de bactérias patogênicas no rúmen é enfraquecido pela privação de alimentos por 24 horas, aumentando potencialmente o risco de infecções no trato

intestinal. Os autores focam em animais adultos e recomendam que a privação de alimentos e água não exceda 24 horas (Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Em referência a outros estudos, Odore *et al.* (2004 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418) também transportaram touros jovens por 14 horas e observaram ativação do eixo HPA, bem como do sistema nervoso simpático. Essas reações retornaram ao normal após 24 horas. Os autores consideram o confinamento com congêneres em uma área limitada e os movimentos do veículo entre os elementos estressantes do transporte (Kenny; Tarrant, 1987; Tarrant; Grandin, 2000 *apud* Nielsen; Dybkjær; Herskin, 2010, p. 418).

Na conclusão da categoria, Nielsen; Dybkjær; Herskin (2010) apontam que é importante realizar amostragens regulares para descrever completamente o desenvolvimento durante o transporte, o que frequentemente não é feito em investigações que envolvem transporte de longa duração.

É importante observar que a legislação que rege o transporte de animais na UE estudada no tópico anterior permite que animais “ligeiramente” feridos ou doentes possam ser transportados, desde que o transporte não provoque sofrimento adicional; se a doença ou o ferimento fizer parte de um programa de investigação; se forem transportados sob supervisão veterinária para, ou após, tratamento ou diagnóstico veterinário; ou se se tratar de animais que tenham sido submetidos a intervenções veterinárias relacionadas com práticas de manejo, como a descorna ou a castração, desde que as feridas estejam completamente cicatrizadas (União Europeia, 2005).

Conforme os parâmetros de senciência, consciência, e de justiça ecológica adotados no primeiro capítulo, a autorização concedida pela UE para o transporte de animais doentes e feridos viola completamente sua saúde e bem-estar, pois o transporte agravará muito sua dor, desconforto, e sofrimento além daqueles que já são sentidos pela doença.

6 CONCLUSÃO

O bem-estarismo não rompe com o antropocentrismo na medida em que aceita que condições mais confortáveis possam ser implementadas na indústria pecuária, a pretexto de maximizar ganhos, e não porque o sofrimento e a morte em si são vistos

como algo de ruim. A propósito, é uma maneira menos escancarada de perpetuar um sistema injusto, de violência e sofrimento, a que os corpos animais são submetidos diariamente.

A violência infligida contra suas vidas os trata como meios para os fins de alguém, em vez de tratá-los como fins em si mesmos. Quando se pratica a violência contra os outros — humanos ou não-humanos — ignora-se o valor inerente deles (Francione, 2008).

Inclusive, o que é chamado de ‘carne’ são vidas. Em ‘The Sexual Politics of Meat’, Carol Adams explica o processo conceitual em que o animal desaparece de estrutura do referente ausente: os animais são tornados ausentes por meio da linguagem que renomeia corpos mortos antes que os consumidores participem de comê-los. O referente ausente permite que se esqueça o animal como entidade independente. O assado no prato é desincorporado do bovino que ele ou ela já foi. O referente ausente também permite resistir a esforços para tornar os animais presentes, perpetuando uma hierarquia de meios e fins. (Adams, 1991).

Em um aspecto mais teórico e não comercial, o bem-estarismo é uma maneira alternativa de exploração animal que aplica um tratamento um pouco mais humanitário a eles, mas não acaba com o sistema de matança. É frequente em toda a legislação da UE a utilização da expressão ‘sofrimento desnecessário.’ Faça isso para evitar o sofrimento desnecessário, não faça aquilo para não causar sofrimento evitável. Sobre isso, Francione alega que embora supostamente proíba-se que se cause sofrimento “desnecessário” aos animais, não se questiona se determinados usos de animais são de fato necessários, ainda que a maior parte do sofrimento que se impõe a eles não possa ser caracterizado como necessário em qualquer sentido significativo. Ao invés disso, a sociedade indaga apenas se a dor e o sofrimento impostos aos animais usados para comida vão além do que se considera aceitável (Francione, 2014, p. 14).

O processo de matança pelo qual passam os animais é uma forma de implementar uma espécie de defaunação, que é a extinção ou a diminuição populacional de espécies animais em seu habitat, um problema tão grave quanto o

desmatamento, porque o desaparecimento das espécies influencia na função dos ecossistemas naturais. Essa defaunação ocorre de maneira direta e indireta. Direta porque o objetivo da atividade pecuária é o próprio animal ou seus subprodutos, e indireta porque há um distúrbio ambiental, que, apesar de não visar a espécie animal, provoca a sua remoção ou sua morte (Helena Diniz, 2017, p. 23).

Da insuficiência do bem-estarismo sob as lentes da justiça ecológica nasce o abolicionismo. De acordo com Heron Gordilho, o abolicionismo animal é um movimento que reivindica a extinção imediata da exploração dos animais, independentemente das consequências que isso possa gerar, uma vez que os interesses básicos dos animais são mais importantes do que qualquer consideração custo-benefício (Gordilho, 2006, p. 79).

O principal expoente desse movimento é o filósofo norte-americano Tom Regan, que, com seus ideais, reivindica a abolição total do uso de animais pela ciência, a dissolução total da agropecuária comercial e a proibição da caça esportiva ou comercial. Tendo como partida a ideia de que os animais possuem um valor inerente independentemente de qualquer cálculo utilitarista, Regan defende a extinção completa de todo o sistema de exploração institucionalizada dos animais, pois não há como impor aos seres humanos o abandono de hábitos arraigados, como o carnivorismo, senão atribuindo direitos aos seres prejudicados por essas condutas (Gordilho, 2006, p. 79).

Acreditando no potencial do abolicionismo, o professor Heron Gordilho esclarece que se os animais têm atualmente uma proteção inadequada, isto se deve muito mais ao escopo limitado das leis, à omissão dos órgãos ambientais e às interpretações conservadoras da maioria dos tribunais, do que ao seu status jurídico. Ao defender a atuação da PETA (que é criticada por apenas instigar o bem-estarismo) o autor explica que a instituição na verdade emprega uma estratégia de duas vias, pois ao mesmo tempo em que luta por reformas graduais na atual legislação, reivindica o reconhecimento dos animais como sujeitos de direitos, divulga o veganismo e o uso de

produtos livres de crueldade, além de lutar contra a vivissecção, e o uso de animais em circos, rodeios e zoológicos.

Gordilho utiliza os termos 'gradualismo' ou 'restricionismo' para se referir ao movimento bem-estarista, e afirma que as jaulas limpas de hoje serão as jaulas vazias de amanhã, de modo que o uso retórico da linguagem dos direitos e a luta por um objetivo abolicionista a longo prazo, deve ser acompanhado por agendas práticas e ideológicas que assegurem uma melhoria imediata na qualidade de vida dos animais (Gordilho, 2006, p. 89).

Reconhecer o papel que o movimento do bem-estar animal assume e o espaço que vem conquistando na sociedade, nas mídias e pelo Estado é imprescindível para a estruturação de um futuro abolicionismo. As reformas possuem a função de, simultaneamente, introduzir pessoas que estejam interessadas em saber os horrores e as agonias porque passaram aquela 'carne' que está em seu prato, e ao mesmo tempo instigar um senso de indignação e necessidade de promover justiça para com os animais.

O acesso a informação sobre o que realmente ocorre na indústria da 'carne' e a ausência de um posicionamento crítico com relação a isso é algo propositadamente arquitetado pela indústria, algo criado para promover o 'apagamento' e o distanciamento entre o que irá ser consumido e o consumidor. Além disso, é ceifado das pessoas o poder de escolha por alimentos vegetarianos e veganos que sejam mais saudáveis e sem crueldade animal, pelo fato de no Brasil ainda existirem poucas empresas que conseguem viabilizar economicamente esses produtos.

A brutalidade da pecuária e a imposição de um sistema baseado na monocultura de grãos (soja, milho, trigo, etc.), com foco na alimentação de animais utilizados na indústria alimentícia acaba por enfraquecer sistemas de agroecologia baseados em vegetais que possuem uma multiplicidade de opções alimentares e possibilidades culinárias. Nesse sentido, o sistema alimentar atual é baseado em uma contradição sem fim: ao mesmo tempo que aposta quase toda a produção de um país no agronegócio de grãos e foca toda sua energia em alimentar esses animais, os converte em 'alimento' para

um pouco e bem definido perfil de consumidor. Como diz a professora Sônia Felipe, uma capacidade ‘mágica’ de transformar florestas raras em cereais nobres, que, por sua vez, são transformados em excrementos (Felipe, 2014, p. 115-116).

De tudo que foi dito, o bem-estarismo analisado por intermédio do Regulamento CE n. 1/2005 da UE se revela incapaz, insuficiente, e injusto em uma análise à luz da Justiça Ecológica, porque essa outra forma de se fazer justiça (que se pauta em uma ética biocêntrica) reconhece valor intrínseco à Natureza, à todos os animais, ecossistemas, organismos e microorganismos, comunidades e outras formas de vida. Ao contrário do comércio de pecuária, que enxerga os animais como meros instrumentos para a consecução de um fim: o lucro.

A demanda por uma Justiça Ecológica, uma justiça que assuma os critérios ecológicos como pressupostos de sua realização e valores de ecodependência, interdependência e cuidado com os seres não humanos da natureza, evidencia que está em curso uma mudança de paradigma no sentido do reconhecimento da complexidade do existir humano na realidade e pela demanda de uma ética comprometida com a preservação da vida humana e planetária (Dutra, 2022, p. 198).

Pelo fato de a Justiça Ecológica se apresentar como área de estudo relativamente nova, seus parâmetros ainda estão sendo delineados. Por essa razão, os critérios afirmados por Dutra como pressupostos de realização da Justiça Ecológica no parágrafo anterior assumem neste trabalho o papel de parâmetros, dentre os quais se destacam a ecoecodependência, a interdependência e a consideração de todas as formas de vida como passíveis de respeito, reconhecimento e dignidade. É possível avançar na direção de reconhecer o valor moral dos animais não humanos ao adotar uma perspectiva ética que não seja centrada no ser humano.

Esse reconhecimento perpassa a preservação dos vínculos vitais com a natureza, em uma tentativa de recuperar o desejo e a esperança numa nova humanidade, integrante da comunidade de vida da Terra. Esse estágio de evolução, no entanto, parece passar longe das atividades humanas centradas na pecuária, que vê no animal bovino, um mero objeto utilitário, capaz de suprir suas necessidades.

REFERÊNCIAS

ADAMS, C. J. A construção social de corpos comestíveis. 1991. **Vegpedia**. Disponível em: <https://vegpedia.com/textos-fundamentais/a-construcao-social-de-corpos-comestiveis/> Acesso em: 22 jul. 2024.

ADAMS, Carol J. **A política sexual da carne: uma teoria crítica feminista-vegetariana**. 2. ed. São Paulo: Alaúde Editorial, 2012. Disponível em: https://www.academia.edu/42359234/Politica_sexual_da_carne_Carol_J_Adams. Acesso em: 13 jul. 2024.

BINDER, Regina. Animal Welfare Regulation: Shortcomings, Requirements, Perspectives. The Case for Regulating the Human- Animal Relationship. *In*: PETERS, Anne; STUCKI, Saskia; BOSCARDIN, Livia (eds.). **Animal Law: Reform or Revolution?** Zürich: Schulthess, 2015. p. 67-86.

BRÜGGER, Paula. O vôo da águia: reflexões sobre método, interdisciplinaridade e meio ambiente. **Educar em revista (UFPR)**, n. 27, p. 75-91, 2006. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/educar/article/view/6468>. Acesso em: 08 jul. 2024.

DA SILVA, Maria Alice. **Direitos Animais: fundamentos éticos, políticos e jurídicos**. Rio de Janeiro: Ape'Ku, 2020.

DE FREITAS COELHO, Gustavo Henrique; DE LIMA, Arthur Falco; HORTA, Oscar. O que é o especismo?. **ethic@-An international Journal for Moral Philosophy**, v. 21, n. 1, p. 162-193, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ethic/article/view/80645> Acesso em: 05 ago 24.

EUROGROUP FOR ANIMALS. The grim reality of industrial animal farming. **Eurogroup for Animals**, mar. 2023. Disponível em: <https://www.eurogroupforanimals.org/library/grim-reality-industrial-animal-farming>. Acesso em: 10 jun. 2024.

EUROGROUP FOR ANIMALS. Live animal transport. **Eurogroup for Animals**, 2024. Disponível em: <https://www.eurogroupforanimals.org/what-we-do/areas-of-concern/live-animal-transport#:~:text=In%202022%2C%20over%201%2C500%2C000%2C000%20ovines,%2C%20di sease%2C%20and%20even%20death>. Acesso em 09 ago 24.

EUROPEAN COURT OF AUDITORS. **Transport of live animals in the EU: challenges and opportunities**. 2023. Disponível em: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_EN.pdf Acesso em 09 ago. 24.

CARVALHO, Gabriela Franziska Schoch Santos. **The constitutional protection for animals in Brazil and in Switzerland: cruelty, well-being and dignity**. 244fls. 2018. Dissertação (Mestrado em Direito). Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/205477>. Acesso em: 26 mar. 2024.

DUTRA, Tônia Andrea Harbatiuk. **Justiça Ecológica**: territorialidades e emergências. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2022.

FELIPE, Sônia Terezinha. **Ética e experimentação animal**: fundamentos abolicionistas. Florianópolis: Editora da UFSC, 2007.

FELIPE, Sônia Terezinha. Fundamentação ética dos direitos animais. O legado de Humphry Primatt. **Revista Brasileira de Direito Animal**, v. 1, n. 1, p. 207-229, 2006. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/RBDA/article/view/10249>. Acesso em: 28 abr. 2024.

FELIPE, Sônia Terezinha. **Galactolatria**: mau leite. Implicações éticas, ambientais e nutricionais do consumo de leite bovino. São José: Econânima, 2012.

FELIPE, S. T. Abolicionismo: Igualdade sem discriminação. **Revista Brasileira de Direito Animal**, Salvador, v. 3, n. 4, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/RBDA/article/view/10461>. Acesso em: 19 ago. 2024.

FRANCIONE, Gary Lawrence. Uma “abordagem novíssima” ou simplesmente mais neobem-estarismo? Tradução de Regina Rheda. **Vegpedia**, 2008. Disponível em: <https://vegpedia.com/textos-fundamentais/uma-abordagem-novissima-ou-simplesmente-mais-neobem-estarismo/>. Acesso em: 22 jul. 2024.

FRANCIONE, Gary Lawrence. Abolition of Animal Exploitation: The Journey Will Not Begin While We Are Walking Backwards. **Abolitionist Online**. 2006. Disponível em: <https://www.abolitionistapproach.com/media/pdf/abolitionist-online-200607.pdf> Acesso em: 15 ago. 24.

HELENA DINIZ, M. Defaunação: a atual crise da biodiversidade. **Revista Brasileira de Direito Animal**, Salvador, v. 12, n. 1, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/RBDA/article/view/22017>. Acesso em: 19 ago. 2024.

HEWSON, Caroline J. What's animal welfare science all about?. **The Canadian Veterinary Journal**, v. 45, n. 3, p. 254, 2004. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2751668/> Acesso em: 15 ago 24.

JOY, Melanie. **Porque amamos cachorros, comemos porcos e vestimos vacas**. São Paulo: Cultrix, 2014. Disponível em: <https://doceru.com/doc/e1e11ee>. Acesso em: 10 jul. 2024.

KENT, J. E.; EWBANK, R. The effect of road transportation on the behaviour and blood constituents of calves. *British Veterinary Journal*, v. 142, n. 2, p. 326-335, 1986.

KNOWLES, T. G. A review of the road transport of cattle. *The Veterinary Record*, v. 144, n. 8, p. 197-201, 1999.

LEVAI, Laerte Fernando. Ética ambiental biocêntrica: pensamento compassivo e respeito à vida. **Jus Humanum**: Revista Eletrônica de Ciências Jurídicas e Sociais, v. 1, n. 1, p. 7-20, 2011. Disponível em: https://revistapos.cruzeirodosul.edu.br/jus_humanum/article/view/26 Acesso em: 08 jul. 2024.

MEDEIROS, Géssyca Deize Santos. Ética, igualdade e defesa dos animais em Peter Singer. **Revista Instante**, Campina Grande, v. 2, n. 1, p. 22-41, 2019. Disponível em: <https://revista.uepb.edu.br/revistainstante/article/view/207>. Acesso em: 09 jun. 2024.

NIELSEN, B. L.; DYBKJÆR, L.; HERSKIN, M. S. Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. **Animal**, v. 5, n. 3, p. 415-427, 2011. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/animal/article/abs/road-transport-of-farm-animals-effects-of-journey-duration-on-animal-welfare/495CC6684B0F5194C46464569AC8D04B>. Acesso em: 30 jun. 2024.

NUSSBAUM, Martha. **Justiça para os animais**: nossa responsabilidade coletiva. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2023.

OBSERVATÓRIO ANIMAL. **Produção Industrial de Carne Suína**. Observatório Animal, [s.d.]. Disponível em: <https://observatorioanimal.com.br/industria/carne-suina/>. Acesso em: 09 jun. 2024.

PETTERS, Anne. **Animals in International Law**. Leiden: Brill Nijhoff, 2021. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=3X0xEAAAQBAJ&lpg=PA1&hl=pt-BR&pg=PA2#v=onepage&q&f=false>. Acesso em: 6 abr. 2024.

PORTANOVA, Rogério; DALLA CÔRTE, Thaís. Descolonização e luta socioambiental: o paradigma dos saberes do Sul. In: CUNHA, Belinda Pereira da; LIMA, Letícia Gonçalves Dias; COSTA, Nálbia Roberta Araújo; AUGUSTIN, Sérgio (orgs.). **Os saberes ambientais, sustentabilidade e olhar jurídico**: visitando a obra de Enrique Leff. Caxias do Sul: Educs, 2015. p. 126-164. Disponível em: <https://www.ucs.br/educs/livro/saberes-ambientais-sustentabilidade-e-olhar-juridico-visitando-a-obra-de-enrique-leff/>. Acesso em: 08 jul. 2024.

ROSSI, Rachele. **EU trade and transport of live animals**. European Parliament. 2020. Disponível em: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/646170/EPRS_ATA\(2020\)646170_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2020/646170/EPRS_ATA(2020)646170_EN.pdf). Acesso em: 15 ago. 2024.

SINGER, Peter. **Ética Prática**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2018.

SINGER, Peter. **Libertação Animal**: o clássico definitivo sobre o movimento pelos direitos dos animais. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2010.

UNIÃO EUROPEIA. **Tipos de Legislação**. Luxemburgo, [s.d.]. Disponível em: https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/law/types-legislation_pt. Acesso em: 24 jun. 2024.

UNIÃO EUROPEIA. **Regulamento (CE) nº 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2005**. Relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97. Bruxelas, 2005. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32005R0001>. Acesso em: 13 jun. 2024.

WILD, Markus. **Die anthropologische Differenz**. Der Geist der Tiere in der frühen Neuzeit bei Montaigne, Descartes und Hume. Berlin/New York: De Gruyter, 2006. Disponível em: https://www.academia.edu/1538779/Die_anthropologische_Differenz._Montaigne_Descartes_Hume_2006. Acesso em: 26 maio 2024.

VASCONCELOS, Laryssa Deluna C. Teles de. **Por compaixão ou justiça**: a questão dos animais não-humanos e as contribuições de Martha Nussbaum. 31 fls. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciência Política). Instituto de Ciência Política da Universidade De Brasília. Disponível em: <https://bdm.unb.br/handle/10483/7468>. Acesso em: 25 mar. 2024.

CONTRIBUIÇÕES DE AUTORIA

1 – Marjorie Tolotti Silva De Mello

Mestra em Direito Internacional Econômico e Sustentabilidade pelo Programa de Pós-graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Catarina

<https://orcid.org/0000-0003-1899-2258> • marjorietmello@gmail.com

Contribuição: Escrita – Primeira redação

COMO CITAR ESTE ARTIGO

MELLO, M. T. S. Bem-estar no regulamento ce n. 1/2005 da união europeia: uma análise à luz da justiça ecológica . **Revista Direitos Emergentes na Sociedade Global**, Santa Maria, v. 09, e94921, 2025. DOI 10.5902/2316302494921. Disponível em: <https://doi.org/10.5902/14146509xxxxx>. Acesso em: XX/XX/XXXX.

Direitos autorais 2025 Revista Direitos Emergentes na Sociedade Global