

# Bem-estar animal está no alvo

por Andrea Quevedo e Humberto Luis Marques (textos) e Elson Yabiku (fotos)

*Entre os temas dos painéis de avicultura do VIII Seminário Internacional, apresentado na AveSui Regiões 2009, a questão do bem-estar animal ganhou evidência por conta da importância e das implicações que as suas práticas exercem sobre a comercialização dos produtos de origem animal.*

Os olhos dos consumidores mais exigentes estão voltados agora para a questão do bem-estar dos animais. Saber como os animais foram criados, tratados e abatidos tem se tornado um item crucial e decisivo para uma boa parcela desses consumidores, principalmente os europeus, na hora de se comprar produtos de origem animal. E uma das discussões mais efervescentes dentro deste âmbito está relacionada à avicultura. Especificamente, à avicultura de postura comercial. Criar galinhas confinadas em gaiolas já não é visto com bons olhos por estes consumidores. Na prática, o que eles querem é levar para casa ovos que foram produzidos por galinhas “felizes”, ou seja, cria-

das soltas, com espaço para que elas possam expressar seu comportamento natural. A imagem da gaiola está sendo traduzida como uma espécie de “poda” a essas aves, limitando-as a somente comer, beber e produzir ovos. Assim, argumentam os mais céticos, a ave vive em constante estresse por ter que dividir um pequeno espaço com outras aves dentro da gaiola e “infeliz” por não poder se movimentar da forma como se movimentaria em um espaço aberto. Mas esta discussão é apenas a ponta do iceberg do complexo que envolve o bem-estar animal.

A zootecnista e coordenadora Técnica da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Frango (Abef), Sullivan Pereira Alves, participou do painel sobre bem-estar das aves da AveSui Regiões 2009, falando sobre as legislações nacional e internacional do tema. “A avicultura industrial sofreu uma grande transformação ao longo dos anos. Hoje, a atividade utiliza um pequeno espaço para produzir uma grande quantidade de proteína”, comparou. Segundo ela, o movimento do bem-estar animal surgiu na Europa, na década de 1960, após a publicação do livro “Animal Machines”, de Ruth Harrison, em 1964. No livro, a autora descreve a produção intensiva de animais como cruel e não adequadamente saudável para o consumo humano. “A



Sullivan Pereira Alves descreveu a importância do bem-estar animal para as negociações internacionais

partir daí, criou-se o Comitê de Brambell, em 1965, pelo Ministério da Agricultura da Inglaterra, para avaliar as condições em que os animais eram mantidos no sistema de criação intensiva, originando, oficialmente, o conceito de bem-estar animal”, explicou Sullivan. “Depois vieram as Cinco Liberdades [*livres do medo e do estresse, livres da fome e da sede, livres do desconforto, livres da dor e das doenças, e liberdade para expressar seu comportamento natural*], em 1993, e o Tratado de Amsterdã, em 1999, para embasar as atuais regulamentações de bem-estar animal”.

Mas o que é o bem-estar animal? A coordenadora da Abef resume que o bem-estar dos animais implica em tratá-los com mais humanidade. “Os animais podem ser utilizados para a produção comercial, porém, devem ser tratados de forma mais humanizada, sem provocar estresse ou algum tipo de dor ou sofrimento”, esclarece. “Uma grande crítica desses comitês de bem-estar animal sobre a avicultura industrial está relacionada à evolução genética dos frangos de corte. O ganho de peso dessas aves, em um curto espaço de tempo, vem causando problemas de locomoção e o enfraquecimento de suas pernas”.

No entanto, Sullivan ressaltou que as normas de bem-estar animal hoje são implantadas de acordo com os códigos voluntários da indústria e dos padrões determinados pela legislação.

“A União Europeia tem o código mais rígido sobre esta implicação, porém, cada país também tem o seu”, revela. No caso de países não europeus, ela cita os Estados Unidos, que conta com uma lei federal e legislações estaduais específicas, em Estados mais avançados como a Califórnia, Colorado, Arizona, Flórida e Oregon. “Hoje, o abate humanitário é regido por lei na Califórnia”, exemplifica.

Na direção contrária, caminha a Índia. Segundo a zootecnista, 95% dos abates animais no país são clandestinos. “Há legislação sobre bem-estar animal na Índia, mas ela não é aplicada”, diz. Ainda de acordo com Sullivan, a questão do bem-estar animal é tão relevante que a Organização Mundial de Saúde Animal (OIE) está lutando para que a Organização Mundial do Comércio (OMC) inclua as suas regulamentações



Andrea Parrilla, do Ministério da Agricultura, falou sobre a legislação e os trabalhos com o bem-estar animal desenvolvidos no Brasil

para as negociações mundiais. “Um exemplo importante da relevância do bem-estar animal é o da União Europeia, que já anunciou o banimento das gaiolas para a criação de galinhas poedeiras a partir do dia primeiro de janeiro de 2012”.

### TRABALHO DO MINISTÉRIO

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) mantém uma Comissão Técnica de Bem-Estar Animal, ligada à Secretaria de Desenvolvimento Agropecuário e Cooperativismo, que elabora, adequa e fiscaliza as normas de bem-estar animal aplicadas na produção brasileira. Sobre este trabalho, as normas em vigor e as que estão sendo avaliadas pela Comissão, a sua coordenadora, Andrea Parrilla, discorreu durante a sua apresentação no painel.

Andrea destacou que a primeira norma brasileira a tratar especificamente às questões dos animais foi o Decreto Nº 24.548, de 1934, e que, na época, utilizava o termo “saúde animal”. Este decreto, segundo a palestrante, aprovava o regulamento da execução do Serviço de Defesa Sanitária Animal no País. “Na sequência, veio o Decreto Nº 24.645, de julho de 1934, que estabelecia medidas de proteção animal, com normas referentes ao bem-estar dos animais”, explicou. “Este decreto é antigo, mas ainda é um decreto bom”.

Em outubro de 1941, o Brasil ganhou o Decreto-Lei Nº 3.688, a chamada Lei das Contravenções Penais. “Esta lei estabelece penas como prisão simples, de dez a um mês, ou multa para o indivíduo que tratar animais com crueldade ou submetê-los a trabalho excessivo”, esclareceu a coordenadora do Mapa. Mas foi em 1952, que surgiu a primeira legislação sobre inspeção industrial e sanitária de produtos de origem animal: o Decreto Nº 30.691. “Este decreto estabelece normas que regulam, em todo o território nacional, a inspeção industrial e sanitária dos produtos de origem animal, abrangendo o bem-estar animal, fazendo recomendações para instalações adequadas e limpas para o recebimento e acomoda-

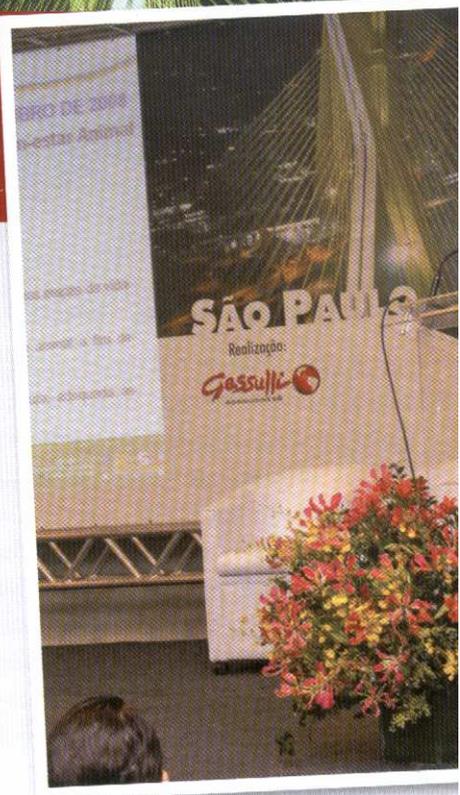
ção dos animais nos frigoríficos ou matadouros e condições para limpeza, desinfecção e instalações para exame dos animais, quando necessário”.

A coordenadora, durante a sua explanação das leis brasileiras voltadas ao bem-estar animal, também

destacou o conteúdo da Lei Nº 9.605, de 1998, denominada Lei de Crimes Ambientais. “Esta lei se refere ao bem-estar animal em seu Artigo 32, onde regulamenta que praticar ato de abuso, maus tratos, ferir ou mutilar animais silvestres, domésticos ou domesticados, nativos ou exóticos é passivo de pena como detenção (de três meses um ano) e multa”, ressaltou.

O Brasil também já tem uma legislação para o abate humanitário. Segundo Andrea Parrilla, em janeiro de 2000 foi publicada uma instrução normativa, a IN nº 3, que aprova o regulamento técnico de métodos de insensibilização para o abate humanitário de animais de açougue. “Esta instrução normativa foi elaborada para estabelecer, padronizar e modernizar os métodos humanitários de insensibilização dos animais de açougue para o abate, assim como o manejo destes nas instalações dos estabelecimentos aprovados para esta finalidade”, descreveu. “Esta IN também estabelece normas para o transporte dos animais das propriedades rurais até os abatedouros”.

Há ainda o Código Federal de Bem-Estar Animal, que é um projeto de lei de 2007, protocolado sob o número 215. “Este código foi elaborado pelo deputado estadual



de São Paulo, Ricardo Trípoli, e estabelece diretrizes e normas para a garantia de atendimento aos princípios de bem-estar animal nas atividades de controle animal, experimentação animal e produção animal”, descre-

veu. “No entanto, este código precisa ser revisto antes de virar lei, pois, no caso da avicultura, ele prevê a proibição do uso de gaiolas e de sistema de baterias de gaiolas para a criação de aves poedeiras em um prazo de cinco anos, a partir da publicação da lei”, observou Andrea. “Também proíbe a prática da debicagem e a reutilização da cama de aves”.

Andrea Parrilla ressaltou em sua palestra que a Comissão Técnica de Bem-Estar Animal do Mapa vem buscando desenvolver e aplicar sistemas produtivos mais sustentáveis junto aos produtores brasileiros. “A nossa Comissão é nova, foi criada em março de 2008, mas nós já conseguimos concretizar parceiras de trabalho muito importantes para o setor de produção animal. Hoje, temos parcerias com a WSPA (*World Society for the Protection fo Animals*), com o Grupo ETCO e com o Ivia, uma entidade espanhola de bem-estar animal”.

## AMBIÊNCIA PÓS-PORTEIRA

Milhares de dólares se perdem anualmente nos trajetos entre granjas e frigoríficos. Perdas estas que não costumam ser devidamente mensuradas pelas empresas avícolas. De acordo com dados do Núcleo de Pesquisa em Ambiência (Nupea), da Esalq/USP, as perdas por mortalidade nas operações pré-abate ultrapassam 1% na maioria das empresas. O solitário percentual pode parecer insignificante, mas se multiplicado pelo total de aves que chegam aos abatedouros, representa, em dinheiro, um prejuízo próximo dos R\$ 100 milhões anuais para a cadeia avícola nacional. Para o coordenador do Nupea, Iran José Oliveira da Silva, os investimentos em ambiência durante o ciclo produtivo – condições estas também ligadas ao bem-estar das aves – podem se perder em instantes a partir da saída do galpão. Identificar estes pontos críticos se tornou um dos principais desafios da avicultura brasileira, assim como fazer com que as empresas percebam a significância destas perdas e invistam em tecnologia, manejo e treinamento para minimizá-las.

No Brasil, são escassas as informações sobre o que acontece no pós-porteira. Praticamente, inexistem estudos ou profissionais que trabalham com logística de carga viva. Transportar animais difere em muito de qualquer outro produto inanimado, pois agrega um



Iran José Oliveira da Silva. "O transporte de cargas vivas envolve muito mais variáveis do que das inanimadas e deve ter uma logística apropriada"

número muito maior de variáveis. Estações do ano, hora de carregamento e viagem, distância, tempo de espera para o abate, quantidade de animais por caixa (no caso de aves), são algumas dentre as que devem ser levadas em consideração. O fator temperatura é um dos mais importantes. O estresse térmico é o responsável por 40% do total das chamadas Mortes na Chegada (*Death on Arrival* – DOA). Segundo Silva, a compilação de dados internacionais pouco diz sobre a realidade brasileira. "Nossas condições são bastante diferenciadas, isto desde os modelos de caminhões transportadores até a qualidade de estradas e rodovias, além do próprio clima", enfatiza o coordenador do Nupea.

O núcleo vem realizando uma série de estudos focados nos pontos críticos em transporte e espera. As pesquisas trouxeram uma nova gama de informações, das quais já é possível extrair algumas recomendações de manejo. No entanto, Silva acredita serem necessários mais estudos de campo para se montar um melhor panorama, sendo eles realizados em diferentes estações do ano, períodos do dia e regiões brasileiras. Um exemplo é a densidade de frangos por caixa. As empresas costumam adotar entre cinco e dez aves. Citando estudo do pesquisador Frederico Márcio Corrêa Vieira, do Nupea Consultoria & Ambiente, ligado ao Nupea/Esalq/USP, Silva aponta a quantidade de sete aves como ótimo/ideal para carregamentos em turnos da tarde e noite, sendo

no da manhã recomendável cinco por caixa. O maior adensamento reduz a troca térmica do frango com o meio. O calor corporal das aves mais a temperatura elevada de um dia de verão aumentam consideravelmente o risco de mortalidade. No entanto, outras variáveis como distância ou condições de

estrada podem também modificar o considerado ideal. Conhecer e interpretar todas as variáveis envolvidas passa a ser, então, fundamental para a decisão correta no momento do transporte.

#### MOLHAMENTO

Os dados das pesquisas foram apresentadas por Silva durante o Seminário de Avicultura da AveSui Regiões. O pesquisador Frederico Márcio Corrêa Vieira também esteve entre os palestrantes do evento. Em sua palestra, Vieira criticou a forma como é feita o molhamento da carga. A prática é adotada tanto na saída da granja quanto na espera para o abate, mas é costumeiramente realizada de forma indiscriminada. "Não há um índice preciso do quanto molhar, mas normalmente o manejo é feito de forma desuniforme e pode acarretar um efeito contrário ao desejado", reforça o pesquisador.

Quando realizado nos galpões de espera dos abatedouros, o operador deve estar atento às condições ambientais. Por inúmeras vezes o pesquisador presenciou o molhamento sendo efetuado mesmo em áreas climatizadas pré-abate. "O molhamento deve ser realizado quando a umidade relativa do ar estiver abaixo de 50% e com a temperatura elevada", recomenda. No inverno e em dias e horários frios, este manejo deve ser suspenso para evitar o aumento da mortalidade por estresse térmico, neste caso gerado pelo frio. A distribuição uniforme da água ao longo da carga é outro item que deve ser observado. Caso contrário se terá frangos excessivamente molhados e outros ex-



**Frederico Márcio Corrêa Vieira.** “Galpões com apenas ventiladores apresentaram maiores percentagens de aves mortas em relação aos com climatização eficiente”

tremamente secos, mantendo-se a dificuldade da troca térmica entre a ave e o ambiente.

Os caminhões que chegam ao frigorífico também devem encontrar no local uma área coberta para aguardar sua escala no abate. A carga não pode ficar exposta às intempéries do clima, seja frio, calor ou chuva. Segundo Vieira, o ideal é um galpão de espera climatizado, com o objetivo de oferecer condições de bem-estar e conforto térmico às aves. Linhas de ventilação intercaladas com nebulização, distribuídas de maneira uniforme, devem ser instaladas para climatizar de maneira igual todas as caixas. Temperatura e umidade relativa devem ser controladas por meio de termo-higrômetros alocados em pontos estratégicos para um controle constante destas variáveis.

O tempo de espera também não pode ser demasiadamente longo. O pesquisador alerta que presenciou cargas paradas por até 14 horas antes de elas irem para o abate. “O

ideal seria um fluxo contínuo com um determinado tempo de espera, mas sabemos que é difícil esta sincronia porque podem ocorrer tanto problemas com o caminhão no transporte quanto nas linhas de abate”, comenta. Em seus estudos, o pesquisador chegou a uma recomendação padrão quanto ao tempo de espera, relacionado com a distância percorrida. Após percursos longos, com mais de 51km, o recomendável seria uma espera entre uma e duas horas. Distâncias entre 25km e 50km, as cargas deveriam aguardar menos de uma hora. No caso de viagens curtas, abaixo dos 24km, o recomendável seria que as aves permanecessem no galpão climatizado por mais de três horas. Segundo explica Vieira, a relação maior distância *versus* menor tempo de espera se dá porque, neste caso, os frangos já ultrapassaram a primeira fase de estresse e, ao chegarem ao abatedouro, não conseguem reverter

este quadro em função do esgotamento das reservas energéticas. “Com isto, se tornam insensíveis ao tratamento climático dado na espera pré-abate e, quanto maior o tempo, aumenta-se o número de aves mortas no caminhão”, conclui.

*Veja mais sobre as palestras apresentadas na AveSui Regiões 2009 nas próximas edições da revista e no site [www.aviculturaindustrial.com.br](http://www.aviculturaindustrial.com.br).*