

TRANSPORTE DE GADO VIVO NO BRASIL: UM COMPARATIVO EM RELAÇÃO AS BOAS PRÁTICAS UTILIZADAS EM DIFERENTES PAÍSES

FERNANDA MARQUES VIEIRA (FATEC DE AMERICANA)

fer.marques96@gmail.com

MAURO ROBERTO SCHLÜTER (FATEC DE AMERICANA)

maurorsc@gmail.com

RESUMO

Este artigo tem como objetivo desenvolver um estudo sobre como é realizado o transporte rodoviário de gado vivo no Brasil, desde o momento em que o gado sai de seu ponto de origem e chega ao seu ponto de destino. O foco principal é o comparativo entre as boas práticas utilizadas durante todo o processo entre o Brasil e outros países de escala produtiva semelhante, com o objetivo de concluir se os métodos utilizados atualmente no país são atualizados. Para isso, serão observados os seguintes fatores principais do processo: veículos, embarque e desembarque, animais capazes, tempo de jornada e responsabilidades. A metodologia utilizada será de natureza Explicativa e Aplicada.

PALAVRAS-CHAVE: gado, transporte, abate, cargas vivas.

ABSTRACT

This article aims to develop a study about how the road transport of livestock works in Brazil, since the moment the cattle leaves the farm till the point of origin. The main focus is to develop a comparative between the guidelines used in the whole process in Brazil and in others counties with similar productive scale, with the objective of concluding if the methods currently used in Brazil are updated. To make it, are going to be notice the follow main factors of the process: vehicle, loading and unloading; selective animals; journey time and responsibilities. The methodology used will be explanatory and applied.

Keywords: cattle, transport, slaughter, livestock.

1. INTRODUÇÃO

Conforme dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2017) o Brasil já é o maior exportador de carne bovina do mundo e o segundo maior produtor. Em 2017, movimentou cerca de R\$1,2 bilhões em exportação de cargas vivas, mais de 22 milhões de animais, e este comércio só tende a expandir cada vez mais. O seu campo crescente de atuação é em países muçulmanos, onde, por crença religiosa, é exigida extrema qualidade do produto: os alimentos chamados “*HALAL*”, técnica onde o animal deve estar em perfeito estado de saúde para o consumo de sua carne.

Apesar do Brasil se destacar nesse comércio, ainda existem muitas dúvidas e polêmicas sobre a qualidade do transporte de gado vivo e do bem-estar animal. Em fevereiro de 2018, foi determinada a proibição do embarque do Navio Nada com destino a Turquia com mais de 27 mil animais a bordo, pois a perícia alegou maus-tratos. Segundo a veterinária responsável pela vistoria do navio e dos veículos, em seu Relato de Inspeção Técnica requisitada pela Justiça Federal, os animais viviam em meio às fezes e urinas e eram privados de espaço. O ocorrido gerou uma série de protestos de ativistas que defendem a causa animal.

Diante desse acontecimento, onde, por um lado, existe um grande número de movimentação de cabeças de gado, bilhões de reais envolvidos, um grande mercado a ser atendido e uma logística que não deve ser falha, existe também um grande número de ativistas que lutam pelo fim dessa prática.

Sendo assim, a finalidade do presente artigo é a realização de um estudo para responder as seguintes dúvidas: As práticas utilizadas no transporte de gado vivo no Brasil são realmente desatualizadas e inviáveis? Quais métodos utilizados em outros países poderiam servir de exemplo as que são, ou não, utilizadas no Brasil?

Em função disso, será desenvolvida uma análise comparativa sobre as principais práticas utilizadas no transporte de animais vivos em diferentes países de escala produtiva semelhante, dando enfoque ao transporte rodoviário e analisando pontos específicos como:

- Veículos: requisitos para veículos que transportam animais vivos;
- Embarque e Desembarque: métodos e equipamentos utilizados;
- Animais capazes: animais capazes ou não de viajar;
- Tempo de jornada: tempo máximo de viagem.

A metodologia utilizada será de natureza Explicativa e Aplicada, que para Severino (2007, p. 123), é o registro e análise dos fenômenos estudados, buscando a identificação de suas causas, tanto através de métodos quantitativos, quanto através de métodos qualitativos. Já a pesquisa aplicada é motivada pela necessidade de resolução de um determinado problema.

2. EMBASAMENTO TEÓRICO

2.1 LOGÍSTICA

A logística é o gerenciamento de todos os recursos necessários para atender o cliente de forma eficiente e no menor custo possível. Para Ballou (1992) é o conjunto de atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos e o gerenciamento de informações desde a aquisição de matéria-prima até o consumidor final.

2.2 TRANSPORTE

As atividades de maior influência para a logística são: o transporte, o estoque, a armazenagem e a embalagem. Para Ballou (1992), o transporte é a atividade de maior importância, pois nenhuma empresa pode operar sem providenciar a movimentação de suas

mercadorias. Segundo Bowersox et al. (2014) o transporte é o processo responsável pela movimentação de estoques para diferentes destinos dentro da cadeia de suprimentos.

Atualmente, existe uma gama de diversos modais de transporte, sendo eles:

- Modal Rodoviário: modal terrestre, atua pelas linhas rodoviárias;
- Modal Ferroviário: modal terrestre, atua pelas linhas férreas;
- Modal Aéreo: responsável pela movimentação de mercadoria e pessoas pelo ar;
- Modal Marítimo/Aquaviário: atua pelas hidrovias (mares, rios, lagos);
- Modal Dutoviário: movimentação de produtos por meio de dutos.

2.3 TRANSPORTE DE CARGAS VIVAS NO BRASIL

Quando se trata de um transporte de cargas vivas, conhecido na logística como cargas especiais, pois necessitam de procedimentos específicos, com instalações e embalagens diferenciadas, a escolha do modal depende de vários fatores, como: origem e destino, espécie e características do animal, finalidade de transporte e, por fim, o seu valor.

Hoje, no Brasil, os modais mais utilizados para o transporte de gado vivo é o rodoviário e o marítimo, e o país é considerado um dos maiores exportadores de carne bovina do mundo. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Estatística e Geografia (IBGE, 2017), o estado do Mato Grosso foi considerado o maior produtor de rebanho bovino do país, sendo responsável por 13,8% do total nacional, quase 29,7 milhões de cabeça. Destacam-se também outros estados, como Minas Gerais, São Paulo, Pará, Goiás, entre outros.

É possível afirmar que o modal rodoviário é viável para o transporte desse tipo de carga quando atende as necessidades e cuidados exigidos. Por ser o modal mais flexível, tem a responsabilidade de transportar o animal do seu ponto de criação até os Estabelecimentos de Pré-Embarque, lugar onde os animais são direcionados antes de embarcarem para serem alimentados, regados e passarem por uma série de exames protocolados pelo país importador. O processo também é conhecido como “quarentena”.

Realizada a quarentena, o deslocamento dos animais até o porto também é feito pelo transporte rodoviário. A partir daí, o modal marítimo cumpre a necessidade de exportar o animal para diferentes continentes.

Para que o transporte de animais ocorra de forma legal, algumas regulamentações devem ser seguidas. A principal delas é o Guia de Trânsito Animal (GTA), prevista pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) no Decreto nº 5.741 de 30 de março de 2006. O GTA é o documento oficial para transporte animal no Brasil e nele é possível encontrar informações sobre as condições sanitárias, destino e finalidade de transporte.

Para o transporte de cargas vivas também se faz necessário o uso do Veículo de Transporte de Animais Vivos, o VTAV, previsto pelo Conselho Nacional de Transporte (CONTRAN), determinada pela Resolução de nº 675, 21 de junho de 2017. O VTAV deve ser construído, adaptado e licenciado especialmente para a operação de transporte de animais vivos. O regulamento foi desenvolvido pelo fato do modal rodoviário ser o meio de deslocamento de animais mais importante, impactando diretamente nos interesses econômicos.

3. DESENVOLVIMENTO DA TEMÁTICA

É possível afirmar que toda ou qualquer empresa que produz um bem, necessita, em algum instante, movimentar o seu produto. Segundo Bowersox et al. (2014), as atividades comerciais sem um transporte de qualidade e confiável, não funcionariam. Isso se dá pelo fato de ser uma operação vital e a mais importante para fazer o intermédio entre fornecedor e cliente.

Quando uma empresa é responsável por atender uma enorme demanda, esse processo logístico de movimentação deve ser planejado para atender a necessidade da organização e a necessidade do cliente da melhor maneira possível.

Segundo dados da FAO (*Food and Agriculture Organization of United States*, 2018), em 2017, o Brasil foi considerado o segundo maior produtor de carne bovina do mundo e o primeiro em exportação do segmento, seguido da Índia, Estados Unidos, Austrália e Nova Zelândia. Juntos, movimentaram quase 7 milhões de toneladas em peso de carcaça. Isso significa que, em algum momento, milhões de cabeças de gado tiveram de ser movimentadas das fazendas aos frigoríficos, ou das fazendas aos portos (animais com destino a abate), para que esse mercado pudesse ser atendido. Por esta razão, planejamentos logísticos e cuidados tiveram que ser colocados em prática ao longo do processo para que a mercadoria pudesse ser entregue no tempo certo e na condição desejada.

Quando a mercadoria em questão se refere a animais vivos, o cuidado necessita ser redobrado. De acordo com as informações da FAO (2014) e da IFC (*Internacional Finance Corporation*, 2014), o foco e a melhoria das práticas de bem-estar animal na indústria alimentícia e nas operações de transporte contribuem consequentemente para a melhoria do bem-estar da população, pois garante a qualidade do produto e reduz riscos a saúde. Ademais, são cada vez mais vistos como pré-requisitos para aumentar a eficiência e a lucratividade dos negócios, satisfazendo os mercados internacionais e atendendo às expectativas dos consumidores.

Entretanto, mesmo o Brasil sendo um dos maiores produtores e fornecedores de carne bovina, situações precárias em que os animais são submetidos durante a operação não são incomuns de se ver, e esse tipo de prática gera muitas dúvidas em relação à qualidade e ao grande mercado atendido, considerando que os maiores consumidores da carne brasileira vêm de países islâmicos, e que a condição de saúde e o bem-estar animal refletem diretamente na qualidade do produto e, consequentemente, no bem-estar da população.

Como a qualidade do produto é um fator essencial para satisfazer os mercados internacionais e as expectativas dos consumidores, órgãos governamentais que gerenciam o estímulo à agropecuária são responsáveis por regulamentarem guias para instruir boas práticas durante a operação de transporte de animais.

Segundo Grandin (1993), diferentes países possuem legislações variadas, mas os princípios básicos de prevenção e cuidados ao bem-estar animal possuem base semelhante. Segundo Ursinus et al. (2009) o bem-estar animal no Brasil não é tratado com devida importância, apesar de ser um dos maiores produtores.

Por outro lado, a União Europeia, considerada como terceira maior produtora e sexta maior exportadora do ramo, além de regulamentar os requisitos mínimos, possui normas mais específicas e detalhadas sobre o bem-estar animal durante as operações de transporte. Segundo a FAO (2014), a EU (União Europeia), possui uma das maiores e mais avançadas legislações em defesa do bem-estar animal. Segundo a *European Court of Auditors* (2018) isso decorre em questão dos cidadãos estarem preocupados com os efeitos da agricultura em relação ao bem-estar animal e com o seu impacto direto na saúde da população:

“A legislação da EU em matéria de bem-estar animal visa melhorar a qualidade de vida dos mesmos, respeitando simultaneamente as expectativas dos cidadãos e as exigências do mercado, estabelecendo normas mínimas. É amplamente reconhecido que a EU possui alguns dos padrões mais elevados de bem-estar animal do mundo. A maioria dessas normas diz respeito a animais de fazenda (na fazenda, durante o transporte e no abate).”

A Resolução nº 01/2005, de 22 de dezembro de 2004, desenvolvida pelo *Council Regulation of European Union*, rege as normas de proteção ao animal durante o transporte. De acordo com a resolução, o processo deve seguir as seguintes especificações:

Tabela 1 – Guia de Transporte Animal Rodoviário da União Europeia

UNIÃO EUROPEIA	
VEÍCULO	Leito adequado que garanta conforto e absorção da urina e dejetos; Sistema de ventilação adequado, temperatura entre 5°C a 30°C Compartimentos separados para evitar queda; Sistema de fornecimento de água; Deve carregar comida; Registro de informações durante a viagem.
EMBARQUE E DESEMBARQUE	Nenhum meio mecânico deve ser utilizado; Não devem ser levantados ou arrastados pela cabeça, chifres, pernas e rabos; O bastão elétrico deve ser evitado o máximo possível.
ANIMAIS CAPAZES	ANIMAIS INCAPAZES: Feridos e que não se movem independentemente; Mamíferos recém-nascidos; Fêmeas com 90% da gestação concluída; Fêmeas que deram a luz em menos de 01 semana;
TEMPO DE JORNADA	28 horas com intervalo para descanso de 1 hora a cada 14 horas;
RESPONSABILIDADES	Os motoristas e responsáveis pelo manejo devem ser treinados e possuir certificado de especificação, obtidos através de exames.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado da Resolução nº 01/2005 da União Europeia.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Como já apresentado na literatura, é possível afirmar que, atualmente, a União Europeia é responsável pela legislação mais estruturada e avançada quando se trata do bem-estar animal nas operações de transporte. Com base nisso, foi realizado um estudo comparativo entre os cinco maiores exportadores de gado vivo do mundo com finalidade de analisar as boas-práticas utilizadas entre eles, tendo como parâmetro a legislação da UE. Para isso, foi coletado informações disponibilizadas pelos órgãos que regulamentam a prática de cada país, dando foco principal para os seguintes fatores:

- Veículos: requisitos para veículos que transportam animais vivos;
- Embarque e Desembarque: métodos e equipamentos utilizados;
- Animais capazes: animais capazes ou não de viajar;
- Tempo de jornada: tempo máximo de viagem.

Tabela 2 – Comparativo: Veículo

VEÍCULO	
	Veículo de Transporte de Animais Vivos - CONTRAN - Resolução de nº 675, de 21 de junho de 2017. Adaptado e conservado; Adequado ao tamanho e espécie;
BRASIL: Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (2010)	Sistema de ventilação; Prevenção de temperaturas extremas; Piso antiderrapante; Telefone emergencial na traseira; Evitar fuga e exposição do animal; Sem superfícies pontiagudas; Não é obrigatória a instalação de reservatório de água. Fornecimento de água durante toda viagem;
INDIA: Central Govnerment of India: Transport of Animal Rules (1978)	Sistema de ventilação; Placa especial; Piso antiderrapante; Não transportar mais do que seis animais por viagem; Reserva de alimento e forragem.
ESTADOS UNIDOS: United States Code (2006)	Não especificado.
AUSTRALIA: Standing Council of Primary Industries (2012)	Adequadamento limpo; Piso antiderrapante; Sistema de ventilação; Prevenção de temperaturas extremas; Sem superfícies pontiagudas; Proteção ao excesso de sol, vento e chuva. Os animais devem conseguir manter postura natural, tanto de pé quanto deitado;
NOVA ZELÂNDIA: Ministry of Primary Industries (2018)	Piso antiderrapante; Evitar fuga e exposição do animal; Sistema de ventilação; Prevenção de temperaturas extremas.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado.

Tabela 3 – Comparativo: Embarque e Desembarque

EMBARQUE E DESEMBARQUE	
BRASIL (2010)	Embarcadouro: uma passarela com paredes altas e rampa; Cordas podem ser utilizadas; O bastão elétrico pode ser utilizado (em casos extremos e seguindo a regra do "um segundo").
INDIA (1978)	Cordas e plataformas.
ESTADOS UNIDOS (2006)	Técnicas e equipamentos não especificados.
AUSTRALIA (2012)	Rampas; Técnicas de manejo; Os animais com chifres devem ter a ponta não vascular removida em um diâmetro de 03 centímetros.
NOVA ZELÂNDIA(2018)	Instalações de carga e descarga alinhadas a rampa de carregamento; Rampas feitas de material antiderrapante; Disponibilização de água durante o carregamento e descarregamento.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado.

Tabela 4 – Comparativo: Animais capazes

ANIMAIS CAPAZES	
BRASIL (2010)	Bom estado de saúde; Capazes de se manter em pé.
INDIA (1978)	Imunes a doenças contagiosas e infecciosas.
ESTADOS UNIDOS (2006)	Não especificado.
AUSTRALIA (2012)	INCAPAZES: extremamente magros; desidratados; feridos; cegos dos dois olhos; estar próximo do período do parto.
NOVA ZELÂNDIA (2018)	Não apresentar doenças ou ferimentos; Capazes de se manter em pé.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado.

Tabela 5 – Comparativo: Tempo de Jornada

TEMPO MÁXIMO DE VIAGEM	
BRASIL (2010)	12 horas
INDIA (1978)	Não especificado.
ESTADOS UNIDOS (2006)	28 horas*
AUSTRALIA (2012)	48 horas
NOVA ZELÂNDIA (2018)	24 horas

*A viagem pode ser prolongada por até 36 horas consecutivas caso o proprietário que detém a custódia solicitar.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado.

Tabela 6 – Comparativo: Responsabilidades

RESPONSABILIDADES	
BRASIL (2010)	O motorista é responsável pelo embarque, inspeção, medida de contingência, higienização, desembarque de emergência, e, em casos extremos, abates emergenciais.
INDIA (1978)	Não especificado.
ESTADOS UNIDOS (2006)	Não especificado.
AUSTRALIA (2012)	As pessoas envolvidas devem possuir experiência relevante e comprovada por meio de registros.
NOVA ZELÂNDIA (2018)	As pessoas envolvidas devem possuir conhecimento e habilidades documentadas e certificadas através de exames práticos e formalmente reconhecidos.

Fonte: Elaborado pelo autor adaptado.

Com base nas tabelas comparativas, é possível afirmar que todos os países possuem algum ponto em comum para regulamentar o transporte de animais vivos. A lei federal regulamentada pelo Estados Unidos não possui especificações profundas, já que cada estado detém a sua, porém, nenhum estado foge dessa base. Não foi encontrada nenhuma legislação atualizada da Índia.



X FATECLOG
LOGÍSTICA 4.0 & A SOCIEDADE DO CONHECIMENTO
FATEC GUARULHOS – GUARULHOS/SP - BRASIL
31 DE MAIO E 01 DE JUNHO DE 2019
ISSN 2357-9684



X FATECLOG - LOGÍSTICA 4.0 & A SOCIEDADE DO CONHECIMENTO
FATEC GUARULHOS – GUARULHOS/SP - BRASIL
31 DE MAIO E 01 DE JUNHO DE 2019
ISSN 2357-9684

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil é o maior responsável pela movimentação de cargas vivas no mundo e esse mercado tende a crescer cada vez mais. Com o estudo realizado, é possível afirmar que a legislação que regulamenta esse processo, em comparação com os outros países de mesma escala produtiva, é boa e uma das mais completas. O Brasil é o único país que detém de uma regulamentação própria para o veículo utilizado durante o transporte, e o único país que conta com o tempo máximo de viagem mais baixo, até mesmo em comparação com o bloco referência em bem-estar animal, a União Europeia.

Diversos pontos ainda precisam de melhorias, como o treinamento adequado e comprovado de pessoas responsáveis e envolvidas durante todo o processo. Essa falta de especialização e competência acabam sendo uma das questões que mais prejudicam a qualidade do transporte. Leis que penalizam qualquer tipo de ação que prejudique o animal e o seu bem-estar deveriam ser mais rigorosas. A disponibilidade de água e alimentação durante a viagem também deveriam ser um ponto a levar-se em consideração.

O papel da logística em todo esse processo é garantir que o mercado, cada vez mais exigente, seja atendido da forma em que demanda, tanto em qualidade, quanto em eficiência e eficácia, pois ao contrário do senso comum, a melhoria das práticas de bem-estar animal refletem diretamente na qualidade e bem-estar da população e no aumento do desempenho e lucratividade de uma empresa.

REFERÊNCIAS

AUSTRALIA, 21 SEPTEMBER OF 2018: Land Transport of Livestock. Disponível em: <<http://www.animalwelfarestandards.net.au/files/2015/12/Land-transport-of-livestock-Standards-and-Guidelines-Version-1.-1-21-September-2012.pdf>> Acesso em: 31 mar. 10:00

BALLOU, RONALD H. **Logística Empresarial**. 1º ed. Atlas SA, 1992.

BOWERSOX, DONAL J et al. **Gestão Logística da Cadeia de Suprimentos**. 4º ed. Porto Alegre/SC, AMGH, 2014.

BRASIL, DECRETO Nº 5.741, DE 30 DE MARÇO DE 2006. Sistema Unificado de Atenção à Sanidade Agropecuária, Brasília/DF, mar. 2006. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/vigilancia-agropecuaria/ivegetal/bebidas-arquivos/decreto-no-5-741-de-30-de-marco-de-2006-suasa.doc/view>> Acesso em: 23 mar. 2019. 09:25

BRASIL, RESOLUÇÃO Nº 675, DE 21 DE JUNHO DE 2017. Veículos de Transporte de Animais Vivos (VTAV), Brasília/DF, jun. 2017. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sustentabilidade/bem-estar-animal/arquivos/arquivos-legislacao/DOUde26.06.2017RESOLUON675CONTRANTransportedeanimais.pdf>> Acesso em: 23 mar. 2019. 09:10

ECA: Animal Welfare in EU (2018). Disponível em:
<https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_31/SR_ANIMAL_WELFARE_EN.pdf> Acesso em: 06 de abr. 2019. 15:00

EUROPEAN UNION, REGULATION No 01/2005, OF 22 DECEMBER 2004. Protection of animals during transport and related operations, dez. 2004. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2005/1/oj>> Acesso em: 30 mar. 2019. 11:15

FAO: Meat Market Review (2018). Disponível em:
<<http://www.fao.org/3/I9286EN/i9286en.pdf>> Acesso em: 31 mar. 2019. 19:00

FAO: Review of Animal Welfare Legislation of Beef, Pork and Poultry Industries (2014). Disponível em: <<http://www.fao.org/3/a-i4002e.pdf>> Acesso em: 31 mar. 2019. 10:00

GRANDIN, TEMPLE. **Livestock Handling and Transport**. 3rd ed. Colorado/USA, CABI, 1993. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ATiqTsehGbMC&oi=fnd&pg=PA134&dq=cattle+transport+&ots=vZ4fe2QY8&sig=YdQGdGNTntHwShD3bW_bpuBfIJw#v=onepage&q=cattle%20transport&f=false> Acesso em: 31 mar. 2019 15:00

IBGE: Produção da Pecuária Municipal (2017). Disponível em:
<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/84/ppm_2017_v45_br_informativo.pdf> Acesso em: 16 fev. 15:00

IFC: Good Practice Note: Animal Welfare (2014). Disponível em:
<<https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/67013c8046c48b889c6cbd9916182e35/IFC+Good+Practice+Note+Animal+Welfare+2014.pdf?MOD=AJPERES>> Acesso em: 31 mar. 2019 11:45

INDIA, 1978: Transport of Animals Rules. Disponível em:
<<http://envfor.nic.in/legis/awbi/awbi07.pdf>> Acesso em: 30 mar. 16:20

MAPA: Boas práticas de manejo: Embarque (2013). Disponível em:
<<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/boas-praticas-e-bem-estar-animal/arquivos-publicacoes-bem-estar-animal/embarque.pdf>> Acesso em: 16 fev. 2019. 11:25

MAPA: Boas práticas de manejo: Transporte (2013). Disponível em:
<<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/boas-praticas-e-bem-estar-animal/arquivos-publicacoes-bem-estar-animal/transporte.pdf>> Acesso em: 16 fev. 2019. 13:15

NEW ZEALAND, 01 OCTOBER OF 2018: Code of Welfare: Transport Within New Zealand. Disponível em: <<https://www.mpi.govt.nz/dmsdocument/1407/send>> Acesso em: 30 mar. 16:25

SEVERINO, ÂNTONIO J. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23^o ed. São Paulo/SP, Cortez, 2007.

UNITED STATES, SEC. 80502, OF 05 JANUARY 2009: Transportation of Live Animals, jan. 2009. Disponível em: <<https://www.govinfo.gov/app/details/USCODE-2008-title49/USCODE-2008-title49-subtitleX-chap805-sec80502>> Acesso em: 30 mar. 15:10

URSINUS, NANDA et al. General overview of animal welfare in a global perspective (2009). Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/29251008.pdf>> Acesso em: 06 abr. 2019. 10:00

"O conteúdo expresso no trabalho é de inteira responsabilidade do(s) autor(es)."