

# La problemática real en la carga de los actuales cerdos cebados

Carlos Buxadé Carbó

*Departamento de Producción Animal.  
ETSIA. UPM. Madrid.*

**Desde nuestra perspectiva basada en nuestra propia experiencia profesional, en un porcentaje significativo de nuestras explotaciones porcinas de cebo, incluso en las especializadas en esta fase productiva y, especialmente aquéllas que están sujetas a contratos basados en modelos de integración, ya sean verticales u horizontales, no dan al proceso de carga de sus animales cebados la importancia y/o trascendencia que éste realmente tiene.**

**N**o obstante, la realidad es que en los últimos tiempos la problemática generada por el proceso de la carga de los porcinos cebados (que se inicia en la propia granja cuando se determina el día de carga y los animales que van a estar por ella afectados), se ha exacerbado o incrementado. En efecto, se trata de un proceso sumamente complejo, para las explotaciones porcinas (aunque el problema es extrapolable a otros tipos de explotaciones ganaderas) porque tiene, no sólo una elevada trascendencia económica directa (bajas, animales tocados, etc.) sino también indirecta (calidad de la canal y de la carne).

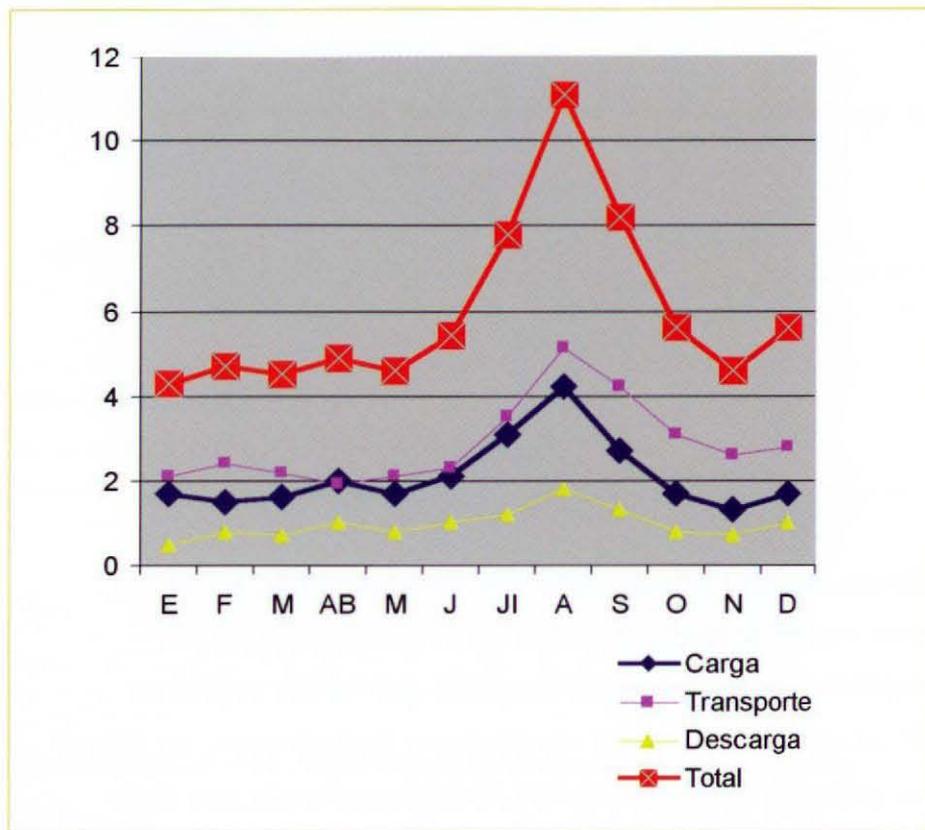
Las razones de esta situación hay que buscarlas, en nuestra opinión:

- a. Por una parte, en el mayor peso vivo de los animales en el momento de la carga.
- b. Por otra, la creciente dificultad en encontrar mano de obra cualificada, que actúe durante la realización del mencionado proceso (donde los animales siempre sufren un elevado estrés), con la adecuada profesionalidad, y
- c. No por último, en la creciente presión de los costes (lo que afecta directamente a la disponibilidad de tiempo real y las horas de la realización de las cargas). Ello está influyendo, muy negativa-

mente, en un proceso tan complejo como éste.

Lamentablemente, no disponemos de datos reales, fiables y actualizados, acerca de la incidencia de las lesiones y de los accidentes durante la carga de los porcinos cebados a nivel nacional (tampoco disponemos de estos datos en lo que al transporte y a la descarga se refiere).

Por esta razón, en el presente artículo vamos a aportar una serie de datos nuestros, que corresponden a empresas en las que desarrollamos una labor profesional directa (por razones de confidencialidad, obviaremos identificarlas).



**Figura 1.** Porcentajes de incidencias en la carga, el transporte y la descarga. Observaciones: en los meses de junio, julio, agosto y septiembre, están sumados los efectos de las vacaciones (cambios de personal y sustituciones). Fuente: elaboración propia.

Todos los datos aportados lo son a título meramente indicativo (a pesar de ello, consideramos que pueden ser de real utilidad para el lector). Así, por ejemplo, en la **Figura 1**, viene reflejado el porcentaje de incidencias reales registradas (animales "tocados" y muertos) con un único destino (el mismo matadero), durante el periodo de control, que fueron 104 días (2 días/semana), a lo largo de todo el año 2005.

La mencionada figura se ha generado en base a los datos aportados:

- Por los partes de incidencias que, obligatoriamente, en el caso que nos ocupa, habían de rellenar los transportistas y
- Por los informes de los distintos responsables de los muelles de descarga, en el matadero.

El conjunto de datos disponible (que abarcan a todo el proceso: carga-transporte-descarga) se ha desglosado por etapas y, en consecuencia, se han atribuido las incidencias a la carga, al transporte y/o a la descarga. Con el fin de simplificar, en este artículo, los datos vienen referenciados en valores medios y por meses.

Cómo se puede observar, y como era de esperar en un país como el nuestro, y en un año tan complicado climáticamente como el 2005, los porcentajes de incidencias aumentan significativamente en los meses más calurosos; no obstante, hay que indicar que en estos meses han jugando también un papel significativo y negativo, las vacaciones-sustituciones. En ocasiones, por esta razón hay diferencias estadísticamente sig-

nificativas en nuestro estudio. En un 67,3% de los casos estas diferencias, entre los profesionales "titulares" y los asalariados "sustitutos", han sido significativas.

De acuerdo con nuestra experiencia, en el caso de los cerdos cebados, siete son los principales factores que inciden sobre la bondad de los resultados globales de la carga:

- La hora en que se procede a la misma (calor, luz y cansancio).
- La época del año (temperatura e intensidad de la luz natural).
- Las personas, que la realizan (actitudes y aptitudes).
- Las características de la base animal (significativas diferencias, por ejemplo, entre machos enteros y hembras).
- Características de la propia explotación (especialmente características constructivas),
- Características de la zona de carga de la explotación (muelle).
- Características del vehículo (suelos no deslizantes, rampa adecuada con la pendiente correcta, existencia de protecciones laterales, iluminación correcta, especialmente en el fondo de la caja del camión, etc.) (**Figura 2**).

Además de estos siete aspectos hay que tener muy en cuenta que, en el proceso de la carga de los cerdos cebados, la interacción entre los medios disponibles y la mano de obra actuante, es muy importante (se trata, en un palabra, de saber utilizar adecuadamente los recursos disponibles. Parece una cosa obvia; en la práctica, en muchos casos, no lo es).

## Normas generales a respetar durante la carga

Bajo este epígrafe o título, pretendemos hacer algunos comentarios acerca de la legislación vigente, en este campo de actividad pecuaria.

Como es bien sabido, desde hace unos veinte años, la Unión Europea (UE) se viene ocupando de forma intensiva (con claras repercusiones legislativas), del tema denominado genéricamente "Bienestar Animal en el transporte" (que engloba, lógicamente, la cuestión de la carga). En este sentido basta con recordar la resolución del Parlamento Europeo del 20 de febrero del año 1987 (resolución que consideramos muy interesante de conocer).

Unos años después, el 11 de diciembre del año 1991, se publicó la Directiva 91/628/CE del Consejo (Directiva que se ocupaba del bienestar animal en el transporte y que modificaba las Directivas 90/425/CE y 91/426/CE). Esta Directiva fue traspuesta, tres años más tarde, a nuestro ordenamiento jurídico a través del RD 66/1994 (BOE del 23 de febrero del año 1994).

A su vez, este Real Decreto 66/1994 se vio sustancialmente modificado por el RD 1047/1997 (BOE del 27 de junio) y por el Reglamento 411/98 que, como es fácil de imaginar, son transposiciones de la normativa comunitaria.

Actualmente, rige en el ámbito que aquí nos ocupa, el Reglamento CE 1/2005 (que cuando tenga aplicación plena va a ser mucho más restrictivo en lo que a la temática del transporte de animales vivos se refiere). Se trata de una directiva, que todos deberíamos de conocer a fondo, entre otras razones, porque permite ciertas interpretaciones, por parte de los Estados miembro de la Unión.

En el mismo se abordan nueve aspectos que consideramos sumamente importantes y que, de acuerdo con nuestra experiencia, no siempre son tenidos adecuadamente en cuenta a la hora de proceder a la carga y al transporte de nuestros cerdos cebados (que, en no pocas ocasiones son considerados por la mano de obra directa de la explotación y del transporte, mucho más

**Cuadro I. Densidades de carga permitida en el caso del ganado porcino**

Categoría	Superficie en m <sup>2</sup> por animal
Cerdo de 130 kg	0,55
Cerdo de 100 kg	0,43
Cerdo de 80 kg	0,34
Cerdo de 50 kg	0,21
Lechones de 15 kg	0,06

Fuente: Alberto Herranz, en base a la legislación vigente.

rústicos y resistentes de lo que en realidad son).

Estos nueve aspectos son:

- Definición de transporte a larga distancia.
- Establecimiento de qué animales son aptos para el transporte.
- Qué equipamiento deben tener los vehículos (especialmente en el caso de viajes a larga distancia).
- Fijación de densidades (**Cuadro I**). Estas densidades están pensadas básicamente para que todos los animales puedan tumbarse simultáneamente y si así los desean poder permanecer todos de pie en su posición natural.
- Las exigencias respecto de la formación de los conductores.
- El establecimiento de las responsabilidades.
- Qué constituye infracción y cómo se van a establecer las comprobaciones adicionales.
- Qué autorizaciones se requieren.
- Cuáles son las responsabilidades que han de asumir los "intermediarios" (mercados, Centros de Reagrupamiento, etc.).
- Tiempos de viajes y responsabilidades.

## La carga en la práctica

Nosotros, en el momento de efectuar las cargas de porcino cebado, procuramos tener especialmente en cuenta (en el contexto práctico de todo lo



Figura 2. Ejemplo de rampa para la carga de animales de la especie porcina.

expuesto), los cuatro aspectos que a continuación se detallan:

### Pendiente de la rampa de carga

En el caso de que el camión no disponga de ascensor, procuramos que la pendiente tenga una inclinación menor de 20 grados.

En este sentido hay que tener en cuenta que el ganado porcino (especialmente los cerdos cebados) tiene serias dificultades en ascender por rampas empinadas.

En la **Figura 3** se muestran los resultados de la incidencia en la carga de cerca de 40.000 cerdos cebados, cargados a lo largo del año 2005, según el elemento de carga disponible.

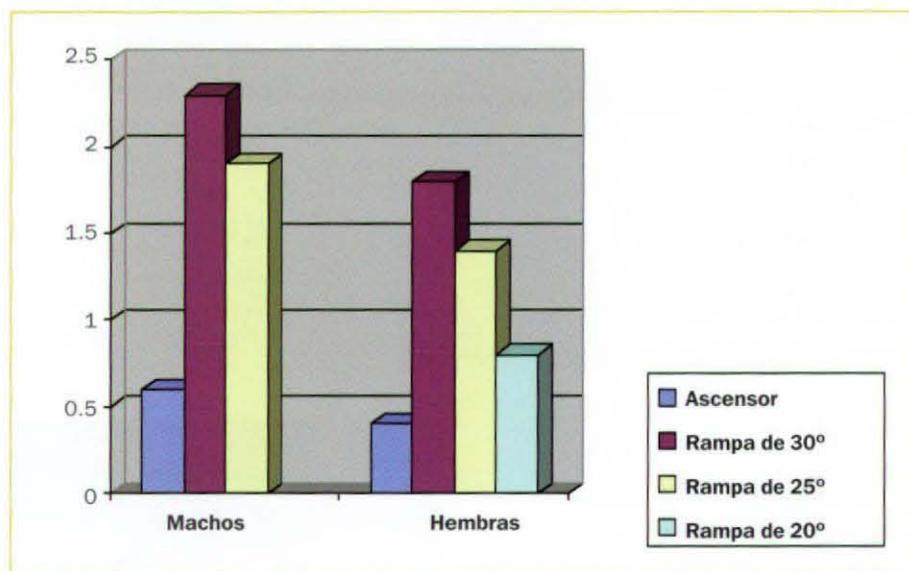


Figura 3. Incidencia de la instalación de carga disponible sobre el porcentaje de incidencias en la carga de cerdos cebados (datos indicativos). Fuente: elaboración propia.

Como se puede observar en el caso de las hembras siempre hubo una menor porcentaje de incidencias, que en el de los machos enteros. Ello, en nuestra opinión, es debido, básicamente, a cuatro hechos:

1. Las hembras tenían menos peso final.
2. Como consecuencia de ello, eran más ágiles.

3. En general, los lotes de hembras (que se cebaban en naves distintas a las de los machos) eran más homogéneos que los de los machos (menos cabeceras y también, menos colas).

4. Las hembras tiene un carácter más tranquilo que los machos enteros.

Hay que indicar aquí, que en to-

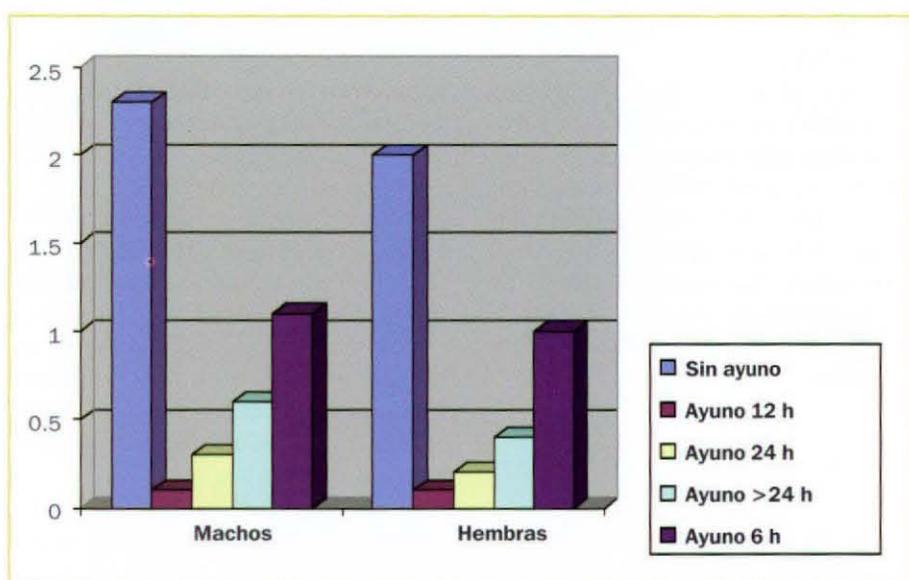


Figura 4. Efecto del tipo de ayuno sólido sobre la incidencia en la carga (datos indicativos). Fuente: elaboración propia.

das las naves controladas, salvo en muy contadas excepciones, se hacía una "carga total", para poder aplicar el principio de "todo fuera de una". De esta forma se puede aplicar el vacío sanitario.

### Cumplimiento de las normas de ayuno

Nos estamos refiriendo al ayuno de alimento sólido. Nosotros siempre permitimos que los cerdos cebados tengan acceso permanente al agua (hasta el mismo momento de la carga).

Nuestra recomendación es de un ayuno real de 10-12 horas (con limpieza efectiva de los comederos).

La realización de un correcto ayuno de pienso sólido es especialmente importante en el caso de los porcinos, porque se trata de animales que se marean con facilidad durante el transporte (en el caso de transporte excepcionalmente largos, lo que no ha sido nunca el caso aquí, habríamos de haber "habitua-do" a los animales, antes de proceder a la realización del transporte, a los sistemas de alimentación -sólida y líquida- de los medios de transporte).

En la **Figura 4** se exponen los resultados de las incidencias porcentuales acaecidas según el tipo de ayuno real, que se nos informó o dedujimos (porque no siempre se nos dijo la verdad), que se había realizado.

Dentro del capítulo de incidencias se incluían aquí: la fatiga manifiesta, los problemas para acceder al medio de transporte, vómitos, etc.

### Calidad (cualificación real, teórica y en aplicación) de la mano de obra

Como es bien sabido, en el caso del porcino y, más concretamente, en el caso del porcino cebado, se debe proceder:

- a. Manejando grupos pequeños (a ser posible, el propio lote de cebo).

- b. Utilizando los adecuados utensilios para la conducción de los animales (por ejemplo, cartones, tablillas, tubos de plástico blandos, tubos de cartón blando, etc.).
- c. Procurando no aplicar los bastones o látigos eléctricos. Sólo se aplicarán en un caso de máxima necesidad (la norma sólo permite la aplicación, durante un tiempo máximo de 2 segundos, en los cuartos traseros).
- d. No utilizando nunca objetos punzantes, ni "atacando" las partes más sensibles del animal (ojos, escroto, hocico). Amén del daño, se genera un gran estrés, que afectará a todo el transporte. Muchos de los problemas, que salen a la luz durante el transporte, se generan en la carga.
- e. Debiendo haber suficiente luz (pero nunca excesiva, cuidado con la incidencia directa de los rayos solares) a lo largo de todo el trayecto (debe haber luz suficiente tanto detrás como delante de los cerdos y en el propio medio de transporte que, en España, como ya se ha indicado, suele ser el camión).
- f. Procurando realizar la susodicha carga con el mayor silencio posible.
- g. No manteniendo cerdos cebados en los pasillos (peleas).
- h. Id. en los corrales de carga.
- i. Se trabajara con la máxima ductilidad y paciencia (como ya se ha indicado, las prisas, los gritos, los golpes y la tensión, son muy malas consejeras en la carga).

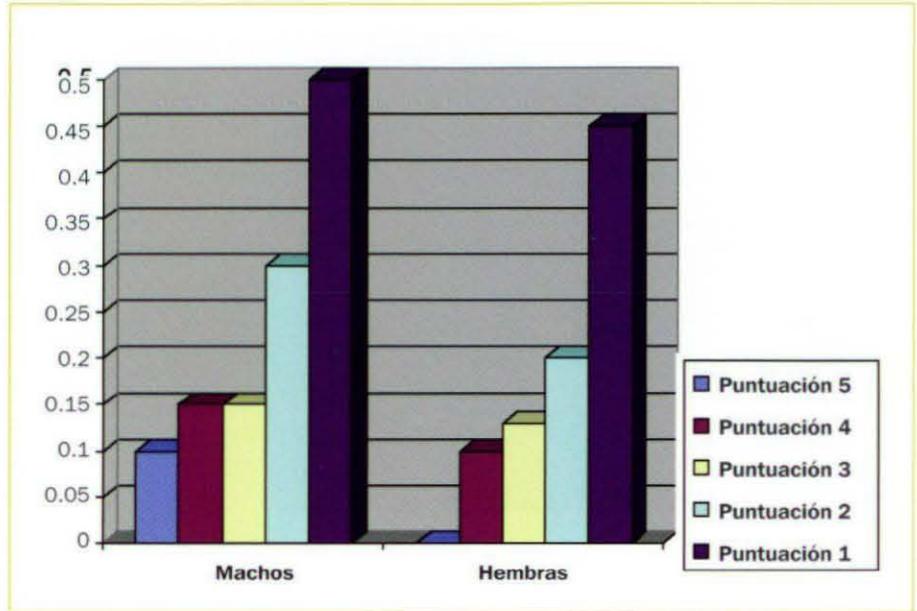


Figura 5. Efecto de la bondad de la mano de obra sobre el porcentaje de incidencias registrado durante la carga (datos indicativos). Fuente: elaboración propia.

para cada grupo). Las puntuaciones fueron de 5 (muy bueno) a 1 (muy malo).

Como es bien sabido por todos, uno de los problemas más graves que, actualmente (abril 2006) se tienen en las explotaciones ganaderas en general y en las de porcino en particular (por razones culturales y religiosas, fundamentalmente), es el de la mano de obra.

Hoy en día, en muchas regiones de España, es muy difícil encontrar personas que quieran trabajar en una granja de cerdos y casi imposible encontrar a un personal cualificado y/o susceptible de estar bien cualificado en un corto plazo de tiempo.

Desgraciadamente, desde este punto de vista, muchas explotaciones porcinas se encuentran ubicadas relativamente cerca de núcleos urbanos donde, por ejemplo, la construcción ofrece, directa e indirectamente, muchos más atractivos para la mano de obra directa, que una explotación porcina (especialmente, las que tiene reproducción).

### Temperatura media real durante la carga

En realidad, deberíamos hablar de la "sensación térmica real", porque se tienen en cuenta la temperatura, la humedad relativa y la velocidad del aire. Se trata de un aspecto clave.

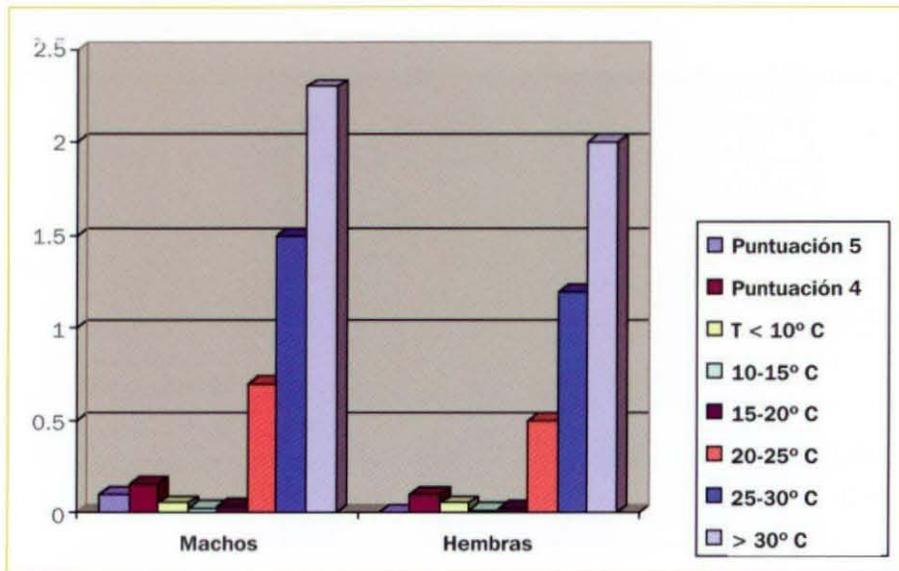
En contra de lo que muchas veces se piensa, el intervalo termoneuro real de los cerdos cebados (especialmente a los pesos finales a los que se llevan actualmente) son relativamente muy "cortos o estrechos"; los estimamos entre los 15 °C y los 22-24 °C, partiendo de la existencia de unas humedades relativas entre el 55 y el 70% y unas velocidades del aire < 1m/seg.

En la Figura 6 se reflejan los porcentajes de incidencias en función de las temperaturas medias que hubo durante los 322 procesos de carga controlados.

Como se puede comprobar, las diferencias en el porcentaje de incidencias, según las diversas "temperaturas de operación" son significativas.

Como ya se ha indicado repetidas veces, la cualificación, el "bien hacer" de la mano de obra durante la carga, es absolutamente fundamental.

En la Figura 5 se pretende reflejar el nivel de incidencias surgidos en 322 cargas directamente controladas. La mano de obra que intervino en el proceso se clasificó a posteriori (se hicieron clasificaciones individuales y luego se hizo la media



**Figura 6.** Porcentaje de incidencias registradas durante 322 cargas, en función de las temperaturas medias de carga (datos indicativos). Fuente: elaboración propia.

Aunque esta realidad es conocida por todos, en la práctica no siempre se actúa de forma consecuente; bien es cierto que en ocasiones el ganadero (que es quien, al fin y a la postre "paga el pato"), está supeditado a las conveniencias de terceros (por ejemplo, del transportista de ganado y/o del propio matadero).

## Primeras conclusiones

En el caso de los cerdos cebados, el proceso de la carga, con destino al matadero, cuya complejidad y trascendencia, hemos pretendido poner en evidencia lo largo de los párrafos precedentes, no siempre es adecuadamente valorado por los ganaderos.

El porcentaje de incidencias que surgen durante su realización es, de acuerdo con nuestra experiencia, importante pero muy variable, en función básicamente de los siguientes siete aspectos:

- La época del año.
- La hora en que tiene lugar la carga.

- Las actitudes y aptitudes de la mano de obra implicada.
- Las características de la base animal afectada.
- Las características de diseño, de los alojamientos y de los pasillos de la explotación.
- Las características de la zona de carga.
- Las condiciones que reúne el medio de transporte para efectuar la carga.

Por su parte, la actual legislación, en el ámbito de la UE (fundamentalmente el Reglamento CE 1/2005), referido al transporte de animales de renta, también establece una serie de condiciones a respetar y que también afecta en algunos casos directamente a la carga (por ejemplo, las densidades).

Partiendo de todas estas premisas, hemos pretendido exponer, a título meramente indicativo, los resultados obtenidos, a lo largo del año 2005, en 104 días de control; controles efectuados en diversas explotaciones, de 322 cargas (en algunas de ellas estuvieron implicados varios camiones), que supuso un total de

casi 40.000 cerdos controlados (para ser exactos, 38.760 cabezas de porcinos cebados); unos 3.300 cerdos/mensuales, casi 750 cerdos/semana.

De acuerdo con nuestros resultados (que, insistimos, sólo tienen un valor orientativo) en la bondad de los resultados de la carga inciden muy especialmente, además de otros parámetros ya mencionados:

- El tipo de ayuno en alimento sólido.
- La calidad, real y aplicativa, de la mano de obra directa.
- La temperatura media real durante la carga (en realidad, juegan aquí cuatro factores que interaccionan: temperatura-humedad relativa-intensidad de la luz natural-velocidad del aire)
- El sexo de los animales (los actuales machos, nos referimos a los machos enteros, que son extraordinariamente eficientes en el cebo, en contra de lo que a veces se piensa, suelen ser por su propio temperamento más susceptibles a ciertos factores generadores de estrés que las hembras).

Sin duda, la inmensa mayoría de los técnicos vinculados a nuestro sector porcino, son perfectamente conocedores de todo lo que se ha expuesto aquí. No obstante, en la práctica y en ocasiones las cargas se hacen de manera que muchas de las cosas que se han expuesto en los párrafos que preceden, no se tienen adecuadamente en cuenta.

No obstante, si alguien lo duda le invitamos cordialmente a acompañarnos, por ejemplo, en los meses de julio o agosto (durante el periodo de vacaciones, para no interferir en el quehacer cotidiano), de noche cerrada o de madrugada, a presenciar y/o a participar, en algunos procesos de carga de cerdos cebados, con destino a matadero. Casi seguro que después de esta experiencia, estaremos bastante de acuerdo.