

EL EMBARQUE DEL GANADO PARA FAENA

Dr. Marcos Giménez Zapiola*. 2006. Informe Ganadero 20/01/2006.

*Consultor en Bienestar Animal.

www.produccion-animal.com.ar

Volver a: [Comercialización y transporte](#)

INTRODUCCIÓN

Cuando llega el momento de vender animales para faena, muchos ganaderos concentran su atención en el precio, las condiciones de venta y el plazo de pago. Cerrada la operación, sólo queda hacer la tropa, sacar la documentación, contratar un transporte, pesar el lote, embarcarlo y trasladarlo a destino.

Parecen detalles menores al lado del tiempo y esfuerzo que cuesta llegar a tener un producto vendible, pero bien dicen los norteamericanos que "el diablo está en los detalles", porque en ellos se puede perder gran parte de lo logrado en los meses o años previos: exceso de desbaste, animales que llegan muertos o caídos, recortes por lesiones, carcasas desvalorizadas debido al estrés y el pH alto, cueros arruinados por contusiones y tajos, etc.

Quien procura indagar las causas de estas pérdidas suele encontrarse con una nebulosa de excusas propias y culpas ajenas. Esto se debe a que el trabajo no ha sido debidamente controlado y no se cuenta con información adecuada para corregir los problemas.

Las siguientes recomendaciones apuntan a suministrar al ganadero herramientas simples y prácticas para manejar mejor la operación del embarque.

I.- LA FORMA DE TRABAJAR

Según sea la calidad del trabajo serán los resultados. Lo más importante es mantener siempre al ganado en calma. Si se logra esto, los resultados serán visiblemente mejores. Si se pone nervioso al ganado, el maltrato será inevitable, y con él vendrán las pérdidas: machucones, estrés, animales lastimados y hasta muertos.

La receta para no poner nervioso al ganado es simple, y se remonta a los orígenes de nuestra ganadería:

"Al recoger no debe gritar la gente ni alborotar los ganados (...) Los cuzcos no valen para nada, y por ello, ni rastro quiero de ellos" (Juan Manuel de Rosas, Instrucciones a los mayordomos de estancias, 1819).

"A ninguna hacienda que se arrea debe sacársela de su paso natural durante la marcha" (José Hernández, Instrucción del estanciero, 1882).

En síntesis:

el embarque no debe ser una operación apresurada ni menos aún violenta.

A estas viejas enseñanzas de nuestra tradición ganadera, muchas veces olvidadas, se suman otras recomendaciones más modernas:

"No hay que empujara los animales, sino dejarlos que se fuguen por sí solos hacia donde queremos que vayan" (Bud Williams, 1990).

"Hay que cortar los lotes de ganado en grupos pequeños y trabajar con los bretes a medio llenar" (Temple Grandin, 1994).

Resumiendo:

1. No gritar. 2. No usar perros. 3. No apurar ni perseguir. 4. No golpear ni azotar. 5. No picanear. 6. No hacinar.

Muchos dirán que es difícil manejar la hacienda sin hacer ninguna de estas seis cosas. Es todo lo contrario: es difícil manejarla, y sobre todo, manejarla bien, precisamente porque se hacen esas cosas. En reemplazo de todas esas prácticas agresivas, basta y sobra con usar señales visuales muy simples, a las que el vacuno responde muy dócilmente. De modo que agregaremos esta séptima recomendación, de nuestra propia cosecha:

7. Para conducir al ganado hay que usar banderas

La bandera es una herramienta sencilla pero poderosa, y se puede construir sin costo con materiales al alcance de cualquier ganadero: bolsas, cañas o varas, alambre. Su buen uso es cuestión de práctica, práctica y más práctica.

Si se cumplen a rajatabla estas siete recomendaciones, es posible alcanzar rápidamente enormes progresos en el manejo del ganado, sin necesidad de cursos de capacitación, videos o lecturas. El asunto es cumplirlas...

El problema que a veces enfrentamos los ganaderos es que muchos de nuestros paisanos sienten que son impotentes para manejar el ganado si no es con violencia. Esto se debe al olvido de las enseñanzas de nuestros antecesores. Hay que corregir años de malos hábitos, disfrazados de tradición campera. En mi opinión, si Rosas se levantara de su tumba y viera algunas cosas que se le hacen a la hacienda hoy, querría estaquear o encepar a unos cuantos. Y Hernández, seguramente nos haría saber, con voz estentórea, que maltratar la hacienda no tiene nada que ver con nuestra tradición.

Dicho esto en cuanto a la forma de trabajar, que vale para cualquier trabajo con el ganado, pasemos al proceso del embarque propiamente dicho.

II.- EL APARTE

El embarque es un proceso que comienza cuando se saca al lote de ganado de su potrero o corral de engorde. En algunos casos, esto sucede varios días antes del embarque propiamente dicho.

Si se cuenta con personal capacitado y con ganado habituado al buen trato, los apartes se pueden hacer a campo. Lamentablemente, estas condiciones son cada vez menos frecuentes. Por ello, más vale contar con buenas instalaciones, a las cuales se pueda llevar un rodeo y apartar una o varias tropas para venta. Más adelante se volverá sobre este tema.

El mero aparte de un grupo de animales de su rodeo, y su traslado a un lugar distinto, pone en marcha mecanismos de alerta que fácilmente pueden evolucionar a la alarma, el pánico y el estrés. Por esta razón, entre el aparte y el embarque debería mediar el menor tiempo posible. Si va a haber demoras -cada vez más típicas debido al papeleo de la trazabilidad- conviene que el o los lotes apartados queden en espera en un hábitat lo más parecido posible al previo. Si se saca animales de potreros grandes y se los deja encerrados en corrales, cada hora de demora va a ser dinero que se pierde. Ni hablar si esos corrales están en un lugar por el que pasan extraños, perros o vehículos.

Entre los cambios que siguen al aparte y que afectan al ganado, se destaca la dieta. Cuanto menos se altere el régimen previo, mejor. La población ruminal cambia lentamente, de modo que cualquier variación en la alimentación tarda días en ser asimilada.

La discusión más frecuente sobre este tema se centra en el período de ayuno más conveniente: encierro de un día, encierro nocturno, encierro mínimo y encierro cero. Hay para todos los gustos. Los australianos no sólo recomiendan minimizar el período de ayuno sino que prohíben expresamente que se prive al ganado de agua y alimentación más allá del tiempo estrictamente necesario para el procedimiento de aparte y embarque. Esto consta en el protocolo de *Meat Standards Australia*, el programa de carne de calidad garantizada que lleva la marca-país.

En nuestro país predomina la idea contraria. Se considera que desbaste y el llenado nominal son una única y misma cosa: peso muerto que ensucia a los animales o va a parar al piso de la jaula. En el caso del engorde a corral, un día completo, o medio día, de alimentación, tendrá además un costo que muchos administradores de feedlot consideran irrecuperable. Sin embargo, no se mide el deterioro del estado y la pérdida de peso de los tejidos que se produce en los animales a causa de la alteración súbita de su rutina alimenticia y el hábitat, que pueden exceder el mero desbaste por vaciado del tracto digestivo.

También es cierto es que si se saca un lote de novillos recontrales de un alfalfar o un comedero y se lo lleva a las apuradas, a los gritos, a los golpes, con perros, y se los mete a presión y a picanazos en una jaula donde viajarán apretados, en suma, si se trabaja mal, quizás sea preferible hacerlos ayunar que cargarlos llenos. Pero si se trabaja bien, el ayuno no hace falta, tal como lo aconsejan los australianos, que en estos temas nos llevan varios años de delantera.

III.- EL EMBARQUE

Además de ajustarse a las recomendaciones de manejo anteriores, hay que tener en cuenta las siguientes pautas:

1. Trabajar con tiempo v sin apuro

Conviene programar la operación con tiempo y atendiendo a los detalles e imprevistos. La venta puede ser hecha en minutos: el embarque, no. Pero además de tener tiempo, hay que trabajar sin apuro. La queja más común (y más justa) de los transportistas es que los operarios del campo vienen con la hacienda a la carrera, como si estuvieran trabajando contra reloj. No importa que los hayan hecho esperar una hora en el embarcadero o que lleguen con tiempo: siempre vienen a las disparadas. El ganado viene nervioso, y encima es común que se lo pase de inmediato por la balanza para pesarlo y por la manga para contramarcarlo, revisarle la caravana, etc. Es natural que suba al camión en un estado de ánimo alterado, que se mantendrá por el resto del proceso. Peor aún si se contramarca o se controlan las caravanas desde arriba del camión, práctica que no por mala deja de ser usada en nuestro medio.

2. No mezclar lotes

Si hay que embarcar animales de distintos lotes, es conveniente no entreverarlos, para que no haya disputas por la jerarquía o el espacio justamente cuando los animales van a estar expuestos a cambios y limitaciones importantes. Hay que embarcar cada lote en un compartimiento distinto, y asegurarse de que al llegar a la planta de faena los mantengan separados hasta el momento de la matanza.

En Australia, donde han estudiado las pérdidas emergentes de la mezcla de lotes, se recomienda no mezclar tropas en terminación en las dos semanas previas al embarque. Esto nos da una medida de la incidencia que tienen los entreveros en el rendimiento animal.

3. No mezclar categorías

Aunque el lote para venta provenga del mismo rodeo, es conveniente armar grupos homogéneos. Si hay que remitir vacas, terneros y toros, el ideal sería tener tres divisiones en la jaula. En el Uruguay, por ejemplo, los acoplados suelen tener una división fija y una segunda móvil, lo que les permite armar tres grupos y ajustar la superficie a las necesidades. Las tres divisiones tienen otras ventajas, porque hacen más difícil excederse en la carga (un animal de más se nota fácilmente en compartimientos más pequeños) y disminuye el bamboleo del ganado causado por la irregularidad de la marcha.

Si pertenecen al mismo grupo de origen, no es indispensable mantener las categorías separadas una vez llegado el carguío a la planta de faena o local de remate, siempre que dispongan de espacio suficiente. El problema surge cuando se los encierra en un espacio muy reducido, como lo es la jaula. Allí, los grandes harán daño a los pequeños.

4. No mezclar animales de tamaño o estado muy distinto

Por la misma razón, hay que evitar las desigualdades. Si hay vacas "fundidas", conviene cargarlas a todas juntas en lugar de repartirlas en lotes que tengan vacas gordas. Lo mismo vale para los novillos: un novillo de 400 kg no debe ir junto con novillos de 480 kg, porque es muy probable que llegue muy golpeado y hasta caído. Aunque no lo parezca, las diferencias de tamaño y estado entre terneros pueden ser mayores aún, y también conviene homogeneizar los grupos para evitar pérdidas.

Si se cargan animales astados y mochos, el resultado es un aumento notable en los machucones. Esta situación ya no tiene remedio el día del embarque, así que hay que resolverla antes, descornando o al menos despuntando al animal astado cuando es más chico.

5. Respetar las recomendaciones de carga

En Australia y Nueva Zelanda, las superficies mínimas por cabeza y densidades de carga, según categoría, se describen en el Cuadro 1.

Cuadro 1.- (ARMCANZ, Land Transport of Cattle, 1999).

Peso Promedio (kg/cab.)	Área por cabeza (m ²)	Carga (cab.) en jaula de 14 x 2.40 m
250	0.77	44
300	0.86	39
350	0.98	34
400	1.05	32
450	1.13	30
500	1.23	27
550	1.34	25
600	1.47	23

Las pautas de la Unión Europea exigen un 10% más de área por cabeza, aproximadamente, es decir, permiten cargar un 10% menos. En mi opinión, esto es excesivo y puede traer problemas en caminos como los nuestros: una carga floja también ocasiona pérdidas pues los animales se bambolean y caen, y deben esforzarse durante todo el viaje para mantenerse en pie.

Si hay animales astados, hay que aumentar un 5% el espacio por cabeza. Esto reducirá los machucones, pero no los eliminará. Por estas razones, el descornado temprano del ganado es una práctica muy rentable: facilita el manejo, abarata fletes y disminuye pérdidas en las carcasas.

No se consignan estas y otras recomendaciones extranjeras por una adhesión automática a lo que viene de afuera, sino porque la práctica indica que son adecuadas a nuestro medio y condiciones de trabajo. Hay otras, como el tope europeo de 8 horas para los fletes de hacienda, que carecen de fundamento científico y de practicidad, y que deben ser rechazados categóricamente.

6. Asegurarse de que los animales estén tranquilos

Esta regla es la base del buen manejo. Si por cualquier razón los animales estuvieran nerviosos, más vale esperar 30 minutos a que se tranquilicen, en vez de cargarlos en mal estado de ánimo.

Para que los animales estén tranquilos, hay que ajustarse a lo ya dicho en las recomendaciones generales. Por ejemplo, no basta dejarlos solos en los corrales, mientras haya perros o gente dando vueltas por los alrededores.

7. Darles tiempo a que se acomoden en la jaula

A medida que se los va embarcando, hay que dejar que se vayan ubicando en el espacio reducido en que se los ha metido. Salvo que haya algún animal caído, el trabajo es simple: dejar que cada grupo se vaya juntando en su compartimiento. A lo sumo, se lo puede ayudar con las banderas. El uso de la picana eléctrica debe tender a cero.

Una vez que se completa la carga, hay un período variable de "zapateo" del ganado. Ese período es más breve cuanto más en calma se haya embarcado el ganado. Cuando cesa el "zapateo", el transportista puede arrancar. Si lo hace antes, los animales van a seguir buscando su espacio a lo largo del viaje, y en particular, en los primeros kilómetros, donde lo más común es que se transite por caminos "movidos".

IV.- EL TRASLADO

Muchos ganaderos consideran que su trabajo termina cuando el transportista biza la puerta-guillotina y recibe la documentación.. Quizás sea poco lo que pueda hacer de allí en adelante, pero es mucho lo que podía haber hecho antes para asegurar a su ganado un buen viaje.

1. Elegir el mejor transportista

El camionero cobra por kilómetro recorrido, no por entregar su carga en buen estado. Visto desde el punto de vista del transportista, esto parece lógico. No es tan lógico que los ganaderos adhieran al mismo criterio, y midan el costo del transporte exclusivamente por la tarifa por kilómetro. Deberían pensar que su negocio, en lo referente al transporte, radica en que el ganado llegue a destino en las mejores condiciones posibles. De eso van a depender sus ganancias, no de ahorrarse un centavo o un kilómetro en el flete.

El mejor transportista no es el que factura más barato sino el que transporta mejor el ganado. No es un simple conductor de camuon: es un profesional del transporte de ganado. Tiene un buen equipo, con un piso seguro, paredes que no lastiman al ganado, puertas protegidas por rodillos. Conoce su carga y sabe que no es lo mismo transportar ganado que granos. Cualquiera sea su tarifa, seguramente terminará siendo el más barato.

2. Elegir el mejor camino

El mejor camino no es el más corto, ni siquiera el mejor pavimentado. Es el que permite un viaje más tranquilo, con una marcha más pareja. No importa que sea más largo ni que se tarde más: lo que importa es que la hacienda no sufra paradas y arranques, o aceleradas y frenadas. Así, los animales van a llegar menos desbastados y agotados, lo que va a redundar más dinero para el ganadero.

3. Elegir el mejor horario

El mejor horario es el que contribuye a mejorar las condiciones del viaje, evitando el estrés calórico, el frío excesivo, el tráfico; las frenadas y arranques, las colas al llegar a destino, etc.

4. Monitorear el traslado

Cada tanto, es bueno seguir al transportista (en lo posible, sin que éste lo sepa) para verificar su desempeño y controlar si lleva una buena marcha, si hace paradas innecesarias, etc.

No se trata de convertirse en un guardián del transportista, pero tampoco es conveniente la práctica habitual, que es cerrar los ojos y absorber las pérdidas.

5. Monitorear la descarga

El traslado termina cuando la tropa fue descargada en su lugar de destino (planta de faena, local de remates). También es útil verificar periódicamente si el desembarque se efectúa sin demoras y en calma. Todo el esfuerzo anterior puede ser desbaratado en pocos minutos si al llegar a destino no se cuida que los animales bajen tranquilos, al paso, y llegulen a sus corrales de espera sin sufrir maltrato. Por ejemplo, si hasta entonces no se ha recurrido a la picana eléctrica, los gritos y los golpes ¿para qué empezar allí?

V.- LAS INSTALACIONES

Para terminar, algunas ideas respecto de las mejoras de trabajo.

1. Corrales de aparte

Si no se cuenta con el personal adecuado -en cantidad y en calidad- para apartar a campo, hay que contar, como mínimo, con dos corrales. El ideal es algo más: un corral de acopio, un callejón de aparte y dos corrales de

salida (uno para la tropa y otro para el rodeo). Con estas instalaciones, dos personas, trabajando de a pie y con banderas pueden apartar cualquier lote sin problemas, corridas ni golpes.

2. Báscula

Lo mejor, si se puede, es pesar los lotes una vez cargados en el camión. Si hay que pesarlos antes de embarcarlos, en una báscula de hacienda, es bueno tener presente algunas cuestiones:

- ♦ Dentro de lo posible, tenerlos pesados antes de embarcarlos, es decir, no superponer el trabajo del pesaje con el del embarque.
- ♦ Lo más importante: no llenar la balanza. Normalmente, si la balanza es para 10 animales (o 5000 kg), se cree que hay que meter 10 cabezas. Es una pésima práctica: se demora más en llenar la báscula, los animales se ponen nerviosos y se golpean más, cuesta más sacarlos y tienden a salir a la disparada.
- ♦ Si la salida es una rampa, es casi inevitable que algunos animales resbalen, caigan o se desgarran músculos en su afán de mantenerse en pie. Esos desgarros afectan cortes muy valiosos, como el lomo o el cuadril. La única forma de evitar estos daños es que la rampa sea de tierra: cualquier otro material termina siendo resbaladizo.

3. Embarcadero

La mayoría de los cargaderos de hacienda que se observan desde las rutas y caminos son muy precarios, lo que indica que los ganaderos no le dan mucha importancia al despacho de su mercadería.

No se necesita invertir mucho dinero para tener un buen embarcadero. Pero algo hay que invertir. No se puede seguir "atando con alambre" instalaciones obsoletas.

Además de la rampa, hacen falta un pequeño embudo, dos corrales para dividir la tropa, y un corral de acopio o encierro un poco más grande.

Una buena rampa, con piso antideslizante, una pendiente de no más de 25% y un tramo final horizontal de por lo menos un metro de largo, es una inversión que va a ahorrar mucho dinero durante muchos años. No debe haber espacio abierto entre la rampa y la puerta de la jaula, tanto en el piso como en los laterales. Si lo hay, se cumplirá la Ley de Murphy: "-Si algo puede salir mal, saldrá mal". En este caso, habrá animales que saltarán hacia fuera, que meterán la pata, que se quebrarán, etc.

Es conveniente que haya una manga corta antes de la rampa, para que los animales formen fila india antes de empezar a subir. Las paredes de la rampa y manga deben ser ciegas, así como el lado izquierdo del embudo, para que los animales no vean al camionero mientras avanzan. De paso, servirán para impedirle que picanee al ganado para contarlo. La pared derecha del embudo debe estar alineada con la de la rampa, y el ángulo debe ser de alrededor de 30°.

Un embarcadero completo cuenta con dos bretes para cortar el lote de acuerdo con la capacidad de los compartimientos del transporte. Si se van a embarcar 15 novillos en la parte delantera de la jaula, hay que cortar 15 novillos, no empujar a 32 para que entren los 15 de adelante. Detrás de estos bretes es conveniente tener un corral de entrada más holgado. Todas estas instalaciones deben tener un buen diseño que facilite el movimiento de los animales, para evitar que el operativo se convierta, como es habitual, en una guerra entre jinetes, perros y ganado.

CONCLUSIÓN

El traslado del ganado es una operación crítica en la cadena de valor de la carne. Parece muy simple, pero es muy compleja. Meses -y a veces años- de esfuerzos pueden ser desbaratados en unas pocas horas de negligencia. Para que esto no suceda, es bueno empezar a cuidar los detalles.

Volver a: [Comercialización y transporte](#)