

Informe de las visitas de Diciembre y Enero del 2015, de los trabajos de la “incorporación de limo-arcilla en la pista principal

ANTECEDENTES

Desde nuestros inicios en el asesoramiento a Monterrico, se viene planteando el gran problema que se tenía con el tipo de arena que tenía la pista. Era una arena de granulometría bastante pareja y que carecía de algún material que haga liga. Por esta característica hacía que la pista no se compactara bien en la parte superficial y si lo hacía en la parte profunda contra la base. Cuando la pista se ponía muy dura, una medida de manejo de mantenimiento de pista era incorporar mas arena. Este proceso se ha reiterado varias veces aumentando significativamente el nivel de la arena de la pista. Este hecho se constata en el día de hoy viendo lo bajo de la altura de las barandas.

Nuestra propuesta siempre fue un cambio en la composición de la arena y desde hace por lo menos dos años estamos buscando una arcilla que incorporada con la arena actual haga una combinación correcta.

Luego de analizar una infinidad de muestras encontramos un material que se ajustaba bien a lo que técnicamente se buscaba, al volumen disponible y a los valores que se podían manejar. Se realizaron varias pruebas de laboratorio y se llegó a la conclusión de incorporar un 55% de volumen de arena.

En marzo del 2014, después del Latino, se realizó una prueba en la pista, en el boquerón de los 1.800 contra el lado externo desde los 1700 a los 1600. Se hizo la prueba con un ancho de 5m y se solicitó a varios entrenadores que nos apoyaran en probar ese sector con caballos y jockey.

Fecha 29-01-2015

Los resultados fueron sorprendentes y se siguió evaluando este sector con resultados muy buenos. Mantenía la humedad, se formó una zona de transición encima de la base y al decir de los jockeys y escuchar el paso de los caballos no quedaba dudas de que ese era el cambio que la pista necesitaba.

Trabajos realizados

1. Cálculos de volumen y procedimientos para realizar la mezcla.

Luego de las mediciones de espesor de la base, se definió incorporar el 35% del volumen de arena con arcilla.

Si bien el porcentaje definido en laboratorio era incorporar un 50 a 55% se optó por hacer una primera etapa con este 35% para luego hacer el ajuste final, en el correr del próximo año.

Para la incorporación se contrataron 3 Moto niveladora además de todo el equipo disponible en Maestranza.

2. Logística de los trabajos

En un principio se pensaba hacer los trabajos luego de los vareos pero después se decidió suspender el vareo por cinco días.

Se necesitaba incorporar 4500m³ de arcilla que en viajes de camiones son aproximadamente 270 viajes.

Una clave para un buen resultado de este trabajo, es que esa arcilla que queremos incorporar, se haga con la mejor distribución posible.

Es muy estresante controlar los camiones y buscarle el lugar correcto para descargar y hacerlo a una velocidad que permita coordinar los trabajos de las moto niveladoras. A todo esto se le suma que los camiones con el tránsito de Lima y el horario de carga en la cantera una, verdadera carrera.

Fecha 29-01-2015

Es de destacar el trabajo y esfuerzo que realizaron todos los funcionarios de Maestranza. El Sr. Juan Soto, jefe de Maestranza y el encargado de pista Sr. Oscar Aguirre estuvieron y se comprometieron con sus mayores esfuerzos y responsabilidad en que este trabajo se hiciera de la mejor forma posible y son hoy gran parte del resultado que se obtuvo.

3. Dificultades y problemas no esperados.

Una dificultad extra que se tuvo fue la contaminación con piedras de algunos viajes de la arcilla.

Se hizo, específicamente, una visita a la cantera para confirmar el volumen de material existente y cerciorarse de que no hubiera la posibilidad de contaminación con piedras. En la visita se confirmaron estos dos puntos. Lamentablemente, como el volumen era muy importante, algunos de los viajes de arcilla vinieron con piedras.

Asociado a este inconveniente, los primeros viajes de arcilla salieron bastante secos y en excelentes condiciones, a medida que avanzamos en el trabajo, el material llegaba cada vez más húmedo y esto dificultaba mucho la descarga, distribución y como si fuera poco, hacía imposible ver que la arcilla venía contaminada.

Con un gran esfuerzo estos problemas fueron solucionados con mas trabajo de moto niveladora y formando una cuadrilla de gente que junto piedras. Hasta el día de hoy se sale con un equipo de gente a retirar piedra que por suerte ya prácticamente no existen.

4. Preparación de pista para vareos y carreras

Todos los trabajos que se detallaron fueron para hacer el mezclado inicial.

Después se comienza a realizar los trabajos de rutina para preparar la pista para el entrenamiento y para las carreras.

Fecha 29-01-2015

Los trabajos que se realizan son los habituales: Drag Master, rastras, rodillo y riego. Moto niveladora para ajuste final de nivelación y pendientes.

5. Compactación de la pista

Como era de esperar el comportamiento de la pista para el trabajo de los caballos ha cambiado sustancialmente.

En los primeros entrenamientos ya se podía observar el trabajo de los caballos totalmente diferente, la pista quedo” sorda”, *liviana pero NO dura*. Esta es una apreciación muy importante de no confundir la pista puede quedar más” *liviana-ligera*”, con una mayor firmeza para el apoyo del caballo en base a una plasticidad otorgada por la nueva combinación de arenas-arcillas.

Con el material anterior “*Arena de Lomo de Corvina*” cuando la pista quedaba *ligera* era sin duda porque quedaba *dura*.

Hoy en día tiene una plasticidad diferente que permite que el casco del caballo tenga un impacto con la pista más suave, menos profundo y que le permite apoyarse y afirmarse mucho mejor.

6. Periodo de asentamiento, mezclado y ajuste de la nueva arcilla

El incorporar arcilla a la arena existente es un proceso que lleva un determinado periodo de tiempo.

Para lograr que la arcilla se desgrane totalmente, se distribuya entre las partículas de arena y se mezcle con ellas, lleva un trabajo y un tiempo que debemos ser conscientes del mismo.

El asentamiento de estos materiales lleva alrededor de 5 a 6 meses.

Durante este periodo hay que hacer trabajos con los implementos que pueden generar que el estado de la pista no sea siempre exactamente el mismo.

Fecha 29-01-2015

Se trata de evitar esos cambios pero de toda forma pueden ocurrir pequeñas variaciones en la compactación, en diferentes zonas de la pista, como también diferencias en toda la pista, de un día para otro. Estos inconvenientes se trataran de disminuir al máximo y se tratara de informar el estado de la pista con precisión.

NUEVA PISTA DE MONTERRICO

Sin ninguna duda, la incorporación de arcilla en la pista de arena, será para Monterrico un cambio tan significativo que podríamos hablar de la NUEVA PISTA DE MONTERRICO.

Este concepto es muy importante tenerlo en cuenta, está implícito en el que se deberán hacer una cantidad de *cambios y ajustes* en varias situaciones:

- Trabajos de mantenimiento.
 - Riego.
 - Planillas y controles de mediciones diarias.
 - Trabajos de los preparadores, vareadores y jockeys
 - Performance y rendimientos de los caballos.
-
- Trabajos de mantenimiento

Se deberán ajustar los tipos de trabajos para el mantenimiento de pista y en este sentido durante esta última visita se estaban probando dos tractores VALTRA con un resultado muy destacable.

Recalamos que para el equipo de maquinaria existente sería fundamental incorporar este tipo de maquinaria al equipo de Maestranza.

En cuanto a equipo se está bastante completo.

Para cumplir 100% con los requerimientos de trabajos y los tiempos de preparación de pistas los días de carrera es imprescindible adquirir un tractor y sumar otra Drag Master.

Fecha 29-01-2015

Se definió comenzar con realizar una sola intervención de mantenimiento durante el vareo, desde las 8³⁰ hasta las 9 h incorporando durante el periodo de verano una pasada de riego. Este cambio hará mejor trabajo para los vareadores, prolonga el tiempo de vareo y hace una economía de todos los costos al servicio de mantenimiento.

➤ Riego.

Con el nuevo material dinámica de la humedad en la pista varía sustancialmente.

La arcilla va ayudar mucho a conservar esta humedad y es por este motivo que el sistema de riego se debe ajustar.

Junto con la humedad de pista, los trabajos que se realizan también se deben ajustar porque la respuesta a los mismos, varía según la humedad con que estemos trabajando.

Afortunadamente se está incorporando una nueva cisterna que permitirá regar en forma homogénea toda la pista durante las carreras.

Es muy importante tener en cuenta, que con este nuevo material, el tema de la compactación de las huellas de los camiones de riego, tiene mayor relevancia porque este material se puede compactar más fácilmente con el sucesivo pasado por el mismo lado y que por este motivo se hace imprescindible el tener los brazos de riego excéntricos y hacer las variaciones necesarias.

➤ Planillas y controles de mediciones diarias.

Como venimos comentando el valor de las planillas de control y de las mediciones de humedad y compactación se hacen cada vez más relevantes. Próximamente, en febrero del 2015, se dictará un curso de capacitación en mantenimiento de pista, para todo el personal de maestranza en el cual se hará hincapié en este tema para diseñar un modelo de planilla sencillo y práctico, ajustado a las necesidades de Monterrico.

Fecha 29-01-2015

➤ Trabajos de los preparadores

LA NUEVA PISTA, para el caballo, cambia totalmente varios factores que hacen que el entrenador deba ajustar su sistema de trabajo. Las exigencias, el esfuerzo físico, las preparaciones y los vareos deben cambiar con este nuevo material.

El conocimiento, la observación y la lectura que cada entrenador hace de su pupilo, determinara cuales serán esos ajustes o cambios en el trabajo de cada día.

Las estrategias de las carreras, los remates u atropelladas finales tienen también sus modificaciones. Se debe tener en cuenta que la velocidad final, además de poder ser mayor, la aceleración o el tiempo que lleva para llegar a esa velocidad final será menor en cada uno de los caballos.

Con esta implicancia, los entrenadores podrán desarrollar una infinidad de cambios y ajustes adecuados a su experiencia y sabiduría.

Vareadores y jockey también deberán hacer sus experiencias ya que, como se comento, los rendimientos y las performance de los caballos van a evolucionar.

➤ Performance y rendimientos de los caballos.

Ya venimos confirmando que la pista está más ligera, bajaron en general todos los tiempos. Esto es simplemente una consecuencia, no es un objetivo final.

Nuestro objetivo verdadero es lograr una pista **MAS SANA**, que lo caballos puedan desarrollar todo su potencial, que se puedan preparar tranquilamente y que las posibilidades de lesiones sean de la menor incidencia.

La pista convencional exigía un esfuerzo físico muy alto y el riesgo de lesiones por impacto del casco en un suelo sin plasticidad ni transición atentaba contra toda la hípica.

Fecha 29-01-2015

Como consecuencia de esta pista más ligera, se han batidos varios record en un breve lapso de tiempo. Sobre todo fue llamativo un fin de semana que se batieron 4 records. Estas situaciones pueden seguir ocurriendo hasta que la pista no este del todo asentada. Lamentablemente esto es producto de los trabajos que se están haciendo para lograr un mezclado homogéneo en toda la pista. Estamos planificando y organizando los trabajos y el riego de forma tal de disminuir, al máximo posible, estas distorsiones.

Consideraciones generales y propuestas de trabajos a realizar

❖ Sistema de comunicación Maestranza-Entrenadores

Como en este periodo que viene pueden surgir cambio rápidos en los trabajos a realizar y en el estado de la pista es muy importante tener una comunicación rápida y fluida entre Maestranza y los entrenadores para poder comunicar y recibir estado y comentarios en general de la evolución de la pista así como algunos cambios de horarios. Este punto responde a un reclamo-sugerencia de un entrenador que con toda razón pide que esos cambios o modificaciones se hagan con una anticipación que permita una planificación de sus trabajos.

❖ Compra urgente de Penetrómetro

Medir la compactación de la pista se hace, en el momento actual, un elemento de suma importancia. Es un factor para tener, en forma objetiva, un valor que, junto con la medida de humedad, nos define que trabajo debemos realizar.

Se debe concretar la compra de un penetrómetro manual o digital.

Fecha 29-01-2015

❖ **Planillas electrónicas**

Como ya se comento durante el curso de capacitación se elaboraran un modelo de planilla para llegar registro de trabajos realizados, Valores de compactación, humedad de la pista, máximo y mínimo de temperatura riego aplicado entre otros registros

❖ **Tractores Valtra o similares.**

Reiteramos que si fuera posible sería muy importante adquirir estos tractores u otros similares. Técnicamente pensamos que sería fundamental tener la idea de conformar un equipo de tractores todos de la misma marca. Esto simplifica el tema de la compra de repuestos y podría mejoras el tema de una marca que tenga interés en hacer una publicidad y así facilitar los planes de recambio

❖ **Características de la Nueva Pista**

Si bien estamos en un período en que la pista se está asentando de toda forma ya se observan cambios muy positivos.

i. Esfuerzo físico de los caballos

El esfuerzo de los caballos, al terminar las carreras, se aprecia una situación bastante más favorable. De 10 a 15 minutos luego de la carrera, los caballos caminando llegan a tener la respiración y el ritmo cardiaco casi normal.

ii. Disminución en el sangrado

Algunos entrenadores comentaron que sus caballos tenían una menor incidencia o mejor dicho eran más suaves los problemas de sangrado.

iii. Esperable disminución en problemas de cañas en nueva tanda de potrillos

Creemos que las ventajas más importantes se van a manifestar en los potrillos de la próxima tanda.

Fecha 29-01-2015

iv. Pista de arena mas competitiva

La pista al tener características más similares a la pista de césped va a generar la posibilidad que muchos caballos que antes no se animaban a correr en pista ahora lo puedan hacer

v. Tiempos de carreras

No solo hay que pensar en los tiempos record.

Los tiempos de carreras serán importantes también desde el punto de vista ranking o clasificación de los animales para su comercialización al exterior y para la clasificación de las carreras de Monterrico.

❖ Planificación y programa para próxima visita

▪ **Curso de Capacitación**

Como ya se comento desde el día 8 al 17 de febrero se realizará un curso de capacitación en mantenimiento de pistas para todo el personal de Maestranza y el personal de Vilcarana que se dedica a la pista de césped. El curso es teórico-práctico con una duración de 20 horas y una evaluación del mismo.

▪ **Evaluación de la nueva pista**

Durante este periodo se seguirá de cerca como viene siendo la evolución de la pista

▪ **Cambios o ajustes en trabajos de mantenimiento y de riego**

Se harán las modificaciones que se vean necesarias

▪ **Reunión con profesionales: entrenadores y veterinarios**

Será de máxima importancia que se organice una reunión con dichos profesionales para llevar juntos estos análisis de la pista.

▪ **Reunión con los jockeys y vareadores**

Esta reunión puede ser junto con la anterior pero prácticamente sugiero hacer en otro momento.

Fecha 29-01-2015

❖ **Pista de césped**

Se están esperando los nuevos implementos y se organizaran los trabajos para el próximo cierre de pista.

Además, se presento un presupuesto para realizar un proyecto (Informe Técnico) de una NUEVA PISTA DE CESPED del cual aún no hemos tenido una respuesta concreta.

❖ **Anexos**

- ✚ Se adjunta a este informe una presentación en Power Point que se presento a una reunión con la prensa en el local de la Asociación de Propietarios de Caballos de Carrera del Perú
- ✚ Programa del curso de capacitación en mantenimiento de pistas.

Estamos a disposición para aclarar cualquier duda.

Ing. Agro. José Pedro Cristina

- *Latin American Racing Channel*
- *Yaguari Sistemas y Servicios Ltda*