RESUMEN

Hace 23 años atrás se realizó uno de los últimos estudios sobre transporte de madera rolliza en chatas; a la fecha el parque de embarcaciones de transporte de madera rolliza por vía fluvial ha sufrido una variación tecnológica, es decir que se han incrementado la capacidad y la potencia de las chatas y remolcadores respectivamente; así mismo en los últimos años se han fabricado las denominadas motochatas, que no es mas que una chata con su propio motor, constituyendo una sola embarcación.

El transporte fluvial es considerando como una gran actividad económica dentro de la producción forestal por el capital invertido, por los puestos de trabajo que genera y por el volumen de madera que transporta por año, no existiendo en la actualidad un estudio técnico que caracterice a esta actividad, ni que respalde las tarifas que vienen cobrando por transporte de madera rolliza.

Los objetivos fueron: caracterizar las chatas, motochatas y equipos auxiliares que operan en el puerto fluvial de Pucallpa; elaborar un mapa de la red hidrográfica de la cuenca del río Ucayali; analizar las características de la carga con la finalidad de determinar la capacidad real de las chatas y motochatas; y determinar y analizar el costo unitario de transporte de madera rolliza de los diversos puertos de embarque a la ciudad de Pucallpa.

El método empleado para la recopilación de datos fue a través de observaciones directas a las embarcaciones en los puertos o en pleno proceso de transporte y a

través de encuestas a los propietarios de las embarcaciones, a los propietarios de la carga y a la tripulación de las embarcaciones.

Los resultados ponen en evidencia el rango de la potencia de los remolcadores y motochatas, el número de motores con que operan los remolcadores y motochatas, el número de chatas que remolcan los remolcadores y la capacidad de carga de las chatas y motochatas. Así mismo contiene resultados del contenido de humedad promedio de la madera rolliza y de la corteza, la densidad verde y anhidra promedio de la madera, los componentes de la carga (madera – corteza – agua). La longitud de los ríos navegables durante todo el año y el costo unitario de transporte fluvial de madera rolliza en embarcaciones: remolcador – chata(s) y motochatas.

SUMMARY

About twenty three years ago, of the last studies about the transport of round timber on chatas took place currently, the available, stock of vessels for the transport of round timber through rivers has suffered a technological variation, that is to say, the capacity and power of chatas and tug boats have increased respectively. At the some time during the last few years the so-called motochatas have been fabricated, which is just a self-powered chata.

River-way transport is considered as a very important economic activity within the forestal production because of the invested capital, the number of jobs generated and for the annual volume of timber transported. At the moment there are not technical studies characterizing this activity nor one that supports the fees charged for the transport of round timber.

The objectives were the following, to characterize the chatas, motochatas, and auxiliary equipment which operate in the river port of Pucallpa; to elaborate a hydrographic chart of the Ucayali river basin; to analyze the cargo characteristics in order to determine the real capacity of the chatas and motochatas; to determine the per unit (p. u.) cost of round timber throught all the shipping ports of the city of Pucallpa

The method used for the gathering of information was one of direct observation of vessels while at ports or during the transport process, also through the polling of vessel owners, cargo owners and vessel crew.

The study`s findings show that the power range of the tug boats and motochatas, the number of engines with which these operate, the number of chatas towed by the tug boats and the cargo capacity of chatas and motochatas. At the same time it contains results about the average water content of round timber and its bark, the average green and anhydrous density of the wood, the cargo components (wood – bark – water). The length of the navigable rivers during the entire year and the per unit cost of transport of round timber in vessels; tug boats chatas and motochatas