

El daño al sector transportes acarrea otro tipo de costos indirectos que no pueden ser cuantificados por falta de datos, como por ejemplo los costos extraordinarios en que incurre la población usuaria al utilizar medios o rutas alternativas de transporte y las pérdidas de ingresos generadas a los microempresarios o microempresarias que con sus pequeños establecimientos o sus actividades comerciales “viven de la carretera”.

vi) Costos indirectos al transporte internacional. Los mayores costos indirectos del transporte pesado se calcularon con base en los flujos de carácter interurbano. Sin embargo, entre ellos hay camiones que se dedican al transporte internacional, específicamente al regional, que no pudieron desagregarse por falta de información en la situación con sismo.<sup>56</sup>

Por este motivo no fue posible determinar la incidencia que han tenido en el comercio regional las fallas en la vialidad salvadoreña. Cabe comentar en términos cualitativos que debería tener significación, toda vez que los márgenes de utilidad versus costos de transporte son estrechos en el comercio internacional, además de que la eficiencia del comercio internacional depende en buena medida de la oportunidad de la llegada a destino de los productos negociados.

vii) Parque automotor. No fue posible obtener información pormenorizada acerca del número y tipo de los vehículos destruidos o dañados por los deslizamientos y demás fenómenos ocasionados por el sismo. Ello no obstante, se realizó una estimación gruesa acerca de la pérdida directa en el parque vehicular.



En lo referente a los **subsectores portuario y marítimo**, gracias a las características del fenómeno natural, no se presentaron daños de significación, lo que se tradujo en que muelles, terminales, dársenas, etc., no resultaron amenazadas por fenómenos de altas mareas, fuertes oleajes, pleamares, etc. Se estima que los escasos daños reportados en el puerto de Acajutla se absorberán dentro de las actividades rutinarias de mantenimiento.

En relación con el **subsector ferroviario** debe señalarse que en El Salvador existen tres redes ferroviarias: el tramo comprendido entre San Salvador-La Unión, en el Golfo de Fonseca (Distrito 1); la red que vincula San Salvador con Metapán, en la frontera con Guatemala, y con conexión al ferrocarril guatemalteco (Distrito 2); y el que une San Salvador con el Puerto de Acajutla (Distrito 3).<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> Dicho antecedente debió surgir de encuestas de origen y destino a realizar después del terremoto en varias estaciones de conteo, y ello no se ha hecho, y más aún, la ejecución de dichos censos, y luego la elaboración de la información estadística resultante, demora bastante tiempo.

<sup>57</sup> Los antecedentes referentes al sistema ferroviario fueron proporcionados por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) que tiene a su cargo el sistema ferroviario del país.

**Distrito 1.** Este distrito está en desuso desde 1995 a causa de la falta de rentabilidad económica y financiera del servicio; el muy mal estado de la vía, trazado y estructuras; la trocha angosta de la vía férrea, y la competencia ventajosa del transporte automotor en el vínculo del mismo par origen-destino.



En esta red se produjeron daños en el trazado y estructuras, que no serán reparadas, puesto que el costo de oportunidad sería nulo. Sin embargo, existe un interesante estudio que recomienda la rehabilitación del Distrito 1, con modificación de la trocha, de 1 metro actualmente a 1.80 metros, con lo que sería competitivo en el transporte internacional, y también en el tráfico hacia el puerto que se proyecta establecer en el Golfo de Fonseca. Además, el estudio citado recomienda que la explotación e inversión sea realizada conjuntamente por el Estado con operadores privados, iniciativa que ya está teniendo buena acogida entre operadores ferroviarios internacionales, por estimarse que la inversión es suficientemente atractiva. Por otra parte, el puente sobre el río Lempa en San Marcos, que resultó muy dañado, se usa como alternativa vial para el transporte automotor, por lo que es usado con relativa frecuencia, y así su reparación es claramente conveniente.

En este contexto, se estima que los costos ocasionados por el sismo tienen valor económico, toda vez que los derrumbes y colapsos de estructuras deberán ser superados, tanto para rehabilitar el puente, como también en la eventualidad de que se ejecute la iniciativa descrita, y en consecuencia con ello, se requiera modernizarlo aprovechando buena parte del trazado actual.

**Distrito 2.** No sufrió daños de consideración a raíz del sismo, aunque la ocurrencia del mismo precipitó la decisión —en estudio en la víspera del terremoto— de prescindir del tramo Apopa-San Salvador, porque presentaba, mucho antes de que se produjera el sismo, serios problemas de socavación, con consiguientes asentamientos y hundimientos, que constituían una amenaza a la seguridad de la operación ferroviaria, además que imponían serias disminuciones de velocidad. De esta manera, el ferrocarril sigue funcionando, solamente desde Metapán hasta Apopa habiéndose suspendido la operación en el citado tramo Apopa-San Salvador.

Esta situación no se ha traducido en mayores costos para la empresa ferroviaria ni para sus usuarios. En primer lugar, el principal usuario del Distrito 2 era el transporte de cemento que recurría al ferrocarril para enviar solamente 32,000 bolsas de cemento al mes, y ello, sólo cuando estaba saturada la capacidad de transporte por camión. Al respecto cabe destacar que la pequeña cantidad mencionada constituye apenas el 1 % del total de la producción que se transporta desde la fábrica a los mercados en camiones. A raíz del sismo, el 100% de la producción accede a los mercados a través del transporte carretero, a costos similares a los del pasado. Así, la supresión del ramal referido no se ha traducido para la empresa cementera en incrementos de fletes. En segundo lugar, la suspensión del uso del tramo Apopa-San Salvador se tradujo para la empresa ferroviaria en la anulación de costos de mantenimiento del tramo deteriorado, lo que constituye