

Estados Unidos se desmorona

Por: [Larry Romanoff](#)

Globalización, 29 de diciembre 2019

Región: [EEUU](#)

Tema: [Economía](#), [Política](#)

En junio de 2013 un puente interestatal sobre un importante corredor entre Seattle, Washington y Vancouver (Canadá), se desplomó y cayó sobre el río tras ser golpeado por un camión. No fue una colisión a gran velocidad sino que el camión simplemente chocó a baja velocidad contra uno de los principales pilares del puente, pero el debilitado y ruinoso pilar se rompió debido a la tensión y sin ese soporte adicional todo el puente se vino abajo inmediatamente.

En inspecciones anteriores no solo se había considerado que este puente con un tráfico intenso estaba obsoleto desde el punto de vista funcional sino también que era deficiente desde el estructural y que se debería cambiar por otro.

Este no es sino uno de miles de casos ya que la inmensa mayoría de la infraestructura física de Estados Unidos, incluidos carreteras, diques, puentes y otras infraestructuras, está en condiciones parecidas. Más de 160.000 puentes de Estados Unidos están catalogados oficialmente como peligrosos y en peligro de desmoronarse, y esos desmoronamientos están ocurriendo regularmente ahora [1] [2] [3].

La mayoría de las infraestructuras de Estados Unidos se construyeron entre principios y mediados del siglo XX, cuando se dotaba simultáneamente de electricidad y de teléfono al continente al tiempo que se construían grandes proyectos como la Presa Hoover o el puente Golden Gate, así como el sistema de carreteras interestatales que incluía miles de puentes más pequeños y túneles. Pero desde hace casi 60 años Estados Unidos casi no ha gastado dinero en el mantenimiento y reparación de ninguna de estas infraestructuras. La situación actual es grave y en muchos casos crítica, pero ya no se dispone de dinero. Solo los caminos y carreteras requieren 100.000 millones de dólares al año, y los puentes necesitarían muchos cientos de miles de millones de dólares al año. Muchos están llegando al final de su vida útil y no bastaría con repararlos, sino que cada vez será más necesario cambiarlos.

La Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles elaboró un exhaustivo informe de evaluación de todas las infraestructuras de Estados Unidos en el que clasificó todas ellas excepto una en la categoría “D”, es decir, como insatisfactorias, inadecuadas o en peligro de fallar. En la lista se incluía el agua potable, el tratamiento y gestión de aguas residuales, la red de energía eléctrica, los aeropuertos e instalaciones de aviación, las instalaciones ferroviarias y el transporte, el transporte fluvial, los caminos y carreteras, los puentes, las presas, los residuos peligrosos, las escuelas y el transporte. Cada categoría fue clasificada “D” [4] [5] [6].



La Sociedad Estadounidense de Ingenieros Civiles calificó más de 4.000 presas en Estados Unidos como no seguras y peligrosas, y observó que los fallos aumentaban a un ritmo preocupante puesto que desde 1875 aproximadamente el 40 % de todos los fallos de presas en Estados Unidos se habían producido en solo los últimos diez años. En un año, 2004, en un solo condado de Nueva Jersey fallaron o se vieron gravemente dañadas 30 presas debido a unas fuertes lluvias. En un periodo de solo cinco años que acabó en 2006 fallaron 130 presas importantes y Estados Unidos sufrió mil de lo que los ingenieros denominaron “incidentes en presas” que revelaban unas deficiencias tan graves que podían poner en peligro toda la presa. En un caso importante Estados Unidos salvó una presa solo con abrir las compuertas de la inundación y soltar todo el agua. Los ingenieros afirman que la cantidad de presas no seguras aumenta mucho más rápido que las que se reparan [7] [8].

Antes de que el huracán Katrina devastara Nueva Orleans en 2005 los ingenieros querían reconstruir los diques para evitar que se desmoronaran, pero no había dinero para pagar los mil millones de dólares que costaría hacerlo. Después del Katrina el gobierno federal tuvo que gastar 17.000 millones de dólares para hacer unas reparaciones de mala calidad que no solucionaron muchos de los problemas originales.

Estados Unidos tiene más de 300.000 kilómetros de carreteras, la mayoría de las cuales se construyeron en las décadas de 1940 y 1950, y que muy pocas veces han tenido un mantenimiento adecuado. En Washington, la capital de la nación, el 65 % de todas las carreteras requiere actualmente o bien una revisión exhaustiva y cara o cambiarlas totalmente. Hoy en día muchos estados de Estados Unidos están levantando sus carreteras asfaltadas y volviendo a las carreteras de grava y tierra de la década de 1950, ya que tanto las carreteras como los puentes están llegando al final de su vida útil, pero no hay dinero para hacer reparaciones costosas.



Los túneles de las carreteras de Estados Unidos también están en pésimas condiciones, incluidos túneles nuevos que se desmoronan con cierta regularidad, como ocurrió en el centro de Boston en 2006. Este desmoronamiento, como muchos otros, no fue un “accidente”, como afirmaron al principio las autoridades, sino que se demostró que la causa fue unos materiales de construcción de baja calidad y no homologados, y un trabajo de construcción poco meticuloso exacerbado por la incompetencia y falta de cuidado, los mismos problemas que Estados Unidos suele afirmar que son endémicos de China [9] [10].

Se calcula que cada año los vetustos sistemas de alcantarillado de Estados Unidos arrojan varios millones de metros cúbicos de aguas residuales sin tratar que contaminan ríos y provocan enormes problemas de salud . La red eléctrica de Estados Unidos cada vez es más insuficiente de modo que regularmente paraliza la nación y deja a ciudades enteras sin electricidad.

Casi a diario se producen descarrilamientos y otros accidentes en la deteriorada y poco segura red ferroviaria de Estados Unidos que, al igual que la de las carreteras, solo se ha parcheado de manera urgente en vez de ser mantenida y reparada adecuadamente. Lo mismo ocurre con las redes del metro y de los sistemas ferroviarios elevados urbanos como los de la ciudad de Nueva York: desvencijados, sucios, peligrosos y con muchos motivos para venirse abajo. Muchos de los aeropuertos y estaciones de tren de Estados Unidos están en peores condiciones que los de países del tercer mundo y muchas de las escuelas de la nación no están en una situación mucho mejor [11] [12] [13] [14] [15].

Como punto de comparación, China gasta el 9 % de su PIB en infraestructuras, mientras que los gastos en infraestructuras de Estados Unidos llegaron a su punto más alto del 3 % hace casi 60 años y desde entonces han disminuido. Mientras que China, otras naciones occidentales y otros países en desarrollo han ido aumentando sus inversiones en elementos físicos, Estados Unidos ha ido en la otra dirección y ha dejado un legado de una nación que se desmorona ya desesperadamente endeudada y sin medios de cambiar de dirección [16] [17] [18].

Vale la pena señalar que diferentes sectores del gobierno estadounidense, el Banco

Mundial, el FMI, “profesores de economía” como Michael Pettis y otras personas insisten de forma unánime y cada vez más estridente en que China debe abandonar inmediatamente sus programas de inversión de capital en infraestructuras porque son “insostenibles” y desarrollar su economía al verdadero estilo estadounidense animando a la ciudadanía china a utilizar al máximo la tarjeta de crédito para “reequilibrar” así la economía china de forma “sostenible”. Y de este modo unirse a Occidente en su inminente colapso histórico.

Hay dos explicaciones causales de este deterioro generalizado de los elementos físicos de Estados Unidos sin parangón en ninguna otra nación del mundo. El primero es, a todas luces, que en los últimos 60 años el gobierno estadounidense gastó su dinero en efectivo y diez billones de dólares de dinero prestado en guerras devastadoras a beneficio del 1 % de personas más ricas que no van en metro ni les interesan las fugas del alcantarillado que sufre la ciudadanía.



La segunda causa clara ha sido la privatización de la infraestructura de la nación. Los banqueros y las empresas de capital privado tomaron el control de gran parte de los elementos físicos de Estados Unidos únicamente para sacar valor a esos activos, un proceso que no fue acompañado de gastos de mantenimiento, reparación o de inversiones a largo plazo. Una autopista de peaje por la que inversores privados pagan 2.000 millones de dólares puede proporcionar unos 20.000 millones de dólares de beneficios, pero en este cuadro no encajan reparaciones que no sean las más mínimas y urgentes.

Basándose en el credo del máximo beneficio, el plan más sólido desde el punto de vista financiero es calcular el mantenimiento y las reparaciones de un modo tan preciso que cuando se devuelva el activo al acabar el arrendamiento su valor se haya depreciado a cero. En otras palabras, el propio activo se desguaza lentamente a lo largo del arrendamiento para potenciar los beneficios. Sin embargo, en un giro verdaderamente extraño de los acontecimientos los banqueros estadounidenses y sus apoyos en los medios de comunicación afirman ahora que una solución para los abrumadores problemas de infraestructuras que tiene Estados Unidos es transferir otros 500.000 millones de dinero público a los propietarios privados.

Larry Romanoff

Larry Romanoff: *Consultor de gestión y empresario jubilado. Ha ocupado cargos ejecutivos en empresas consultoras internacionales y fue propietario de un negocio internacional de importación y exportación. Fue profesor visitante en la Universidad Fudan de Shanghai donde presentó estudios de casos de relaciones internacionales a los cursos superiores de Executive Master of Business Administration (EMBA). Vive en Shanghai y actualmente escribe una serie de diez libros relacionados en su mayoría con China y Occidente. Se puede contactar con él en esta dirección de correo electrónico 2186604556@qq.com. Escribe regularmente para Global Research.*

Notas:

[1] “Deadliest bridge collapses in the US in the last 50 years”, <https://www.cnn.com/2018/03/15/us/bridge-collapse-history-trnd>

[2] <https://news.yahoo.com/government-keeps-american-bridges-collapsing-162153121.html>

[3] <https://www.cbsnews.com/news/thousands-of-us-bridges-vulnerable-to-collapse>

[4] “ America’s Infrastructure Report Card 2017 | GPA: D+”, <https://www.infrastructurereportcard.org>

[5] <https://www.cnbc.com/2017/03/09/engineers-give-americas-infrastructure-a-near-failing-grade.html>

[6] <https://www.businessinsider.com/asce-gives-us-infrastructure-a-d-2017-3>

[7] https://www.huffpost.com/entry/america-crumbling-dam-infrastructure_n_573a332be4b08f96c183deac

[8] <https://weather.com/news/news/2019-11-10-associated-press-aging-dams-risk-united-states>

[9] “Falling apart: America’s neglected infrastructure”, <https://www.cbsnews.com/news/falling-apart-america-neglected-infrastructure>

[10] “US infrastructure falling apart”, <https://www.businessinsider.com/asce-gives-us-infrastructure-a-d-2017-3>

[11] <https://www.scientificamerican.com/article/us-electrical-grid-on-failure>

[12] “1950s Railroads, The Industry In Decline”, <https://www.american-rails.com/1950s.html>

[13] <https://www.nytimes.com/2017/11/18/nyregion/new-york-subway-system-failure-delays.html>

[14] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_American_railroad_accidents

[15] <https://www.usatoday.com/story/travel/flights/todayinthesky/2015/07/28/-usas-worst-air-port-if-not-laguardia-then-where/30786531/>

[16] <https://www.cfr.org/backgrounder/state-us-infrastructure>

[17] <https://www.americanactionforum.org/research/infrastructure-spending-trends/>

[18] <https://www.brookings.edu/research/shifting-into-an-era-of-repair-us-infrastructure-spending-trends/>

Todas las fotografías del artículo son del autor.

Artículo original en inglés:



[The Crumbling of America](#), publicado el 18 de diciembre de 2019.

Traducido al Español por Beatriz Morales Bastos para Rebelión.

La fuente original de este artículo es Globalización
Derechos de autor © [Larry Romanoff](#), Globalización, 2019

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Larry Romanoff](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca