

21 de octubre de 2005

Fuente: [Ecoportal](#)

Nota de Federico García Morales

El huracán Katrina desbordó las noticias: muchos descubrieron por primera vez New Orleans, y oyeron hablar del jazz, del blues, de los carnavales. Y en estos días, los nombres, los sonidos, los sabores se deslizan entre cascadas de cadáveres, angustia y pestilencia.

Katrina o las consecuencias... lo que el viento se llevó

El huracán Katrina desbordó las noticias: muchos descubrieron por primera vez New Orleans, y oyeron hablar del jazz, del blue, de los carnavales, y pudieron asomarse a los mesones del Barrio Francés, y hasta imaginarse disfrutando una copa de absinthe frente a un “Nu'wlins Style Gumbo”o un “BBQ Shrimp Mix”, a pocas cuadras de la casa de Faulkner, allá en Pirate’s Alley. Y afinamos la vista a través de los ventanales para distinguir si Scott Fitzgerald o Tennessee Williams, antiguos vecinos, vienen acercándose a este mismo restaurante. Podíamos haber llegado por el Aeropuerto Louis Armstrong. “Cómo creció”—me digo, que lo ví en otro aeropuerto, con sus labios marcados por la boquilla de la trompeta. Y en estos días, los nombres, los sonidos, los sabores se deslizan, entre cascadas de cadáveres, astillas, angustia y pestilencia. Y lo más pestilente: un gobierno que no supo qué hacer cuando venía el huracán: y lo dejó hacer.

La noticia siguió rumiando las desgracias, a veces de contornos épicos de la gente que no pudo salir, de los que quisieron salir y no llegaron a ninguna parte, de las soledades, de aglomeraciones aterradoras que no producían solidaridades. De la destrucción de su sistema político. Y había alguno que reflexionaba-“en Cuba no habría sucedido eso.” Muchas veces, si, se descubrió cómo funcionaba la discriminación, y el sentido de propiedad en medio del horror. Bush llenó páginas contemplando la nada desde su avión, su fotografía tocando la guitarra en las horas de la desgracia circuló por el planeta. Todos nos preparamos para admirar el calzado que compró Condolezza Rice en esas horas. Nos olvidaremos de las colecciones de Imelda.

En estos días las columnas de los diarios y horas de TV, serán dedicadas a los soldaditos que regresaron de Irak—algunas compañías—alborotados por volver, y que se encontraron con un desastre en donde no asomaban sus casas ni sus familiares, hundidos en el barro maloliente. Muchas tragedias. Desde América Latina, mientras tanto, los gobiernos de los países más pobres enviaban su comida, y como se trataba de la potencia militar más grande del mundo, les enviaban también refuerzos de soldados. Algunos, se limitaban a enviar bolsas para los cadáveres. Pero en los pueblos del Mississippi, la gente ya se habituaba, y los muertos seguían pudriéndose donde habían caído., mientras el gobierno discutía con diversas corporaciones del negocio funerario el precio de su recuperación.

Este artículo no quiere reiterar sobre todo eso; Aquí queremos llamar la atención sobre la importancia que tenía en la economía norteamericana y mundial esas riberas del Mississippi, y las consecuencias que ha traído y puede traer esa destrucción.

Louisiana y el Mississippi

Estos son los estados directamente más afectados, Louisiana y Mississippi, a los que en su conjunto parece referirse la declaración de zona de desastre, que cubriría unos 250 mil kilómetros cuadrados. Aunque en Georgia —que quedó más lejos y fuera de esa estimación— se reporta la voladura de importantes gallineros. Para darse una idea, una superficie el doble de la de Cuba, algo así como Uruguay y Paraguay juntos, y desde Europa, se podría decir, “más o menos del porte del Reino Unido”o lo que fuera Alemania Occidental, o la mitad de la superficie de Francia. Y veremos que la zona amagada es mucho mayor.

Estos dos estados tienen una población cercana a los siete millones de habitantes, y comparten una extensa cuenca hidráulica y marítima donde se escalonan más de doscientos kilómetros de puertos, con sus muelles y almacenes que recogen lo que va y viene desde todos los estados centrales de la Unión americana.

Entre copas de bourbon cuesta descubrir a veces la importancia geopolítica de esta zona. Entre el bullicio del Carnaval, el Mardi Gras, o el murmullo de los casinos del río, no se escucha las sirenas de miles de barcos cargueros que marcaban en su estela la vívida comunicación de los Puertos del Sur de Louisiana con el mundo. ¿Qué traían o que iban a buscar esos barcos? Pongamos al frente una lista de los productos de Louisiana:

Allí se concentra las mayores instalaciones petroleras, de gas natural y de refinerías del mundo occidental. Es famosa la extensión de sus explotaciones de bombeo en zonas del Golfo. La cuarta parte de la producción de gas de EEUU procede de Louisiana. Y la cuarta parte de la producción petroquímica. Pero también es gran productor de caña de azúcar, de camote, de algodón y arroz y uno de los más importantes centros pesqueros de EEUU—llegando a cubrir el 25% del consumo (camarones, ostras, pescado fresco)...y sesenta millones de fósforos al día. Y está el negocio de sus puertos, el de Nueva Orleans y el inmenso de Louisiana del Sur, por donde se exporta al mundo el 40% de la producción granera de EEUU. Esos puertos manejan el 25 % del total de las exportaciones e importaciones de EEUU. Todo lo mueven grandes centrales eléctricas, o movidas por energía nuclear, gas, petróleo, carbón o sistemas duales, grandes carreteras, transporte fluvial, puertos mecanizados, almacenes, grandes grúas y elevadores de granos.

Natchez Adams

Los puertos son el punto estratégico, dominan el escenario, que será luego el escenario de la tempestad, y están:

Los megapuertos de Nueva Orleans, del Sur de Louisiana y Baton Rouge, que ocupan 172 millas por ambas riberas del Mississippi. El puerto de Nueva Orleans, con una extensión de 33 millas, siendo mayores el del Sur de Louisiana, con 53 millas, que se extiende desde Nueva Orleans hasta Baton Rouge, y este último con 84 millas. Estos puertos tienen diferentes profundidades que permiten el acceso de naves de diferente calado (y diferente tipo de cargas —el 20% de lo que se exporta en EEUU). Pero está también Alexandria, Natchez, Biloxi, y tantos otros.

El Gulf of Mexico Ballast Water Profile Ports of Lower Mississippi Gulf of Mexico Program Pagina 10, señala:

“Las cargas más importantes del Puerto del sur de Louisiana son: petróleo crudo (77%), mineral de aluminio (13%) y productos del petróleo (6%). Maíz (41%) alimento para animales (16%), semillas oleaginosas (16%), y trigo (14%). Esto es lo que domina en las exportaciones del puerto. Este puerto maneja la mitad de todas las exportaciones de EEUU en materia de granos... Otras exportaciones son cal, madera, caña de azúcar, algodón, arroz, fertilizantes y resinas.

A través del Puerto de Nueva Orleans, se importan cargas de acero, crudo, productos refinados del petróleo, goma, Madera

prensada, café, algodón, maquinaria y alimentos. Y se exporta productos forestales, acero, alimentos, químicos, algodón, caucho. Durante 1996, las exportaciones de carne de ave aumentó en un 14.1% a 123 mil toneladas, y las exportaciones de papel y cartones aumentó en un 16% a 353.259 toneladas. En el terminar de France Road, terminal de contenedores, la autoridad del puerto declaró haber manejado 50,681 contenedores que totalizaban 826,764 toneladas en 1996. De este tonelaje de contenedores, 257,836 ton eran importaciones, y 583,928, exportaciones.”

A eso habría que sumar el trasiego de turistas y de cruceros de lujo. Un negocio en continua expansión que se traducía en fuertes inversiones dedicadas a la expansión de los muelles frente a New Orleans.

Esta información, aunque se refiere a una situación de un tiempo pasado, da una idea de la importancia y de la diversidad de actividades de estos puertos.

Pero había más. No sólo atracaderos, sino también grandes almacenes especializadas para el manejo de toda suerte de productos en las funciones de descarga y carga y estacionamiento de las mercaderías.

En Baton Rouge, la infraestructura para guardar granos incluía elevadores. algunos con una capacidad para 7.5 millones de bushels, que se empleaba para la soya, el trigo, el maíz y otros granos. Las industrias de molazas precisaban de otras facilidades, con capacidad para tratar con millones de galones. Nada de eso se hizo de la noche a la mañana, precisó de grandes inversiones y de tiempo.

Y por supuesto a todo eso se agregaba la dedicación y lenta especialización de cientos de miles de trabajadores que dieron lugar a una fuerte expansión urbana. Esos trabajadores, un 14%, podía estar dedicado a manufacturas de exportación, otros al trabajo de los puertos, donde la carga y descarga de cada barco podía echar hasta una semana, y los que trabajan en empresas extranjeras (alemanas, inglesas, holandesas, francesas) instaladas en el lugar. E imaginemos la vasta extensión de los servicios, desde las burocracias a los sirvientes de restaurantes, bares y casinos. Sumemos familias, sumemos cesantes, artesanos y poetas—esto en una proporción que podría parecerse a cifras del subdesarrollo. Los puertos y sus labores, no se conciben sin esa población.

Naturalmente la importancia de los puertos de Louisiana se fue reforzando a medida que se extendían los mercados y los intereses

norteamericanos se hacían como nunca del mundo latinoamericano. Louisiana fue el puerto de entrada privilegiado en los Tratados de Libre Comercio. La producción Centroamericana iba a Louisiana. El espeso trasiego del canal de Panamá, llevaba las producciones de Sudamérica hacia los puertos del Mississippi. Y a la inversa, gran parte de la producción de los otros estados de la cuenca del Mississippi, y hasta los Grandes Lagos, que incluía a Missouri, Kansas, Nebraska y las Dakotas., buscó su salida hacia los puertos del Golfo de México, de donde partían también destinos a África, Asia y Europa.

Gulfport

En el estado de Mississippi la agricultura absorbe en 2004 a un 30% de la fuerza de trabajo que entregaba una producción estimada en 5.5 billones de dólares. Pero también el trabajo hacia su parte en la carga y descarga de barcos que se acercaban a puertos que se empinaban por el río, como afirmando que esa producción tenía destinos lejanos. En efecto, se iba hacia el Mundo, por esos puertos carga por 3,557,419,409 US dólares. Y los destinos son: Canadá, México, China, Bélgica, Honduras, Japón, España, Reino Unido, Alemania, República Dominicana, y así. En estas "canastas" iban: pollos,(Louisiana producía anualmente 79 millones de broilers) huevos (1.6 mil millones al año), maderas (mil millones de dólares), algodón, soya, millones de cabezas de ganado, pescado, maíz, arroz, azúcar... Las canastas van por camiones y por barcazas, y se lanzan desde arriba de Greenville, bajando hacia Vicksburg (que se amarra a la carretera 20) o a Natchez, mas abajo, que se une a la 84. Ya frente a N.Orleans, en otros afluentes, cayendo hacia el Golfo está Picayune, y ya sobre el mar, Claremont, Gulfport, Biloxi y Pascagoula.

Biloxi

Pero, qué entra a esos puertos, digamos, por ejemplo, desde Latinoamérica? Pues los puertos del Mississippi, New Orleans incluido, es la principal vía de entrada de los productos latinoamericanos a EEUU: allá va el café de Brasil, la cerveza Mexicana, los textiles salvadoreños y las autopartes de Honduras. A su vez el 15 % de las exportaciones totales, van hacia compradores latinoamericanos. Para América Latina es como el Puerto de Palos o el Cádiz de otra fase colonial.

Los puertos son terminales. Allí se llega desde ultramar. Pero hasta allí se parte y se llega también por tierra, en otro tramo del alborotado ir y venir de humanidades y mercancías. Para que funcione el puerto, deben estar accesibles sus instalaciones, por

el mar, por el río, y por las rutas terrestres: carreteras y ferrovías. Aeropuertos, redes de tuberías transportadoras, redes eléctricas, telefónicas, fibra óptica...y todos los agentes que se vinculan en el sostenimiento de estos servicios. Y los puertos de Louisiana y Mississippi son servidos no sólo por algún administrador General, sino por la eficiencia de todos estos sistemas. Louisiana central se vincula a los terminales portuarios, y a éstos con el resto del país a través de las carreteras Interestatales, la US Highway, los aeropuertos (de manejo civil y militar, como el de Alexandria) y las vías férreas, donde se mueve el Kansas City Southern y el Union Pacific. A eso se suman las rutas fluviales que acarrearán en las barcazas mercaderías río arriba. Todas esas vías vinculan los parques industriales y los embarcaderos con destinos centrales del estado o interestatales. El sistema se ve fuerte, pero es delicado y hasta sutil. Las carreteras tienen su ritmo, las almacenes también. Y todos estos servicios cruzan ríos, canales y lagunas a través de extensos puentes. En todo este conjunto, la naturaleza ha sido desplazada por la ingeniería. La orografía y la hidrografía de las bocas del Mississippi es una función de la corporación trasnacional que impuso a la naturaleza una geografía de acuerdo a sus necesidades. Un triunfo del arte fue el propio puerto de Nueva Orleans, cuyos barrios se fueron expandiendo por debajo del nivel del lago Pontchartrain y del nivel del mar.

Y vino el desastre.

Un huracán prolijamente anunciado frente a cuya fuerza sólo cabía una evacuación ordenada y con anticipación. Se dio la fuga. Los dueños de todo salieron primero, como es "natural", luego los que podían. Buena parte de la población más pobre quedó atrapada, o fue conminada a una diáspora de la que aún no vuelve. Se llegó a ofrecer a Puerto Rico una bondadosa suma de 30 mil refugiados. Los primeros sobrevuelos sobre la cuenca del Mississippi mostraron la envergadura de destrucción. Haciendo un breve inventario:

- Los principales puertos y ciudades - citados en este artículo- quedaron destruidos e inhabitables.
- Hay muchos muertos y desaparecidos y una diáspora de la población trabajadora y clases medias.
- Las carreteras, puentes y vías férreas

quedaron destruidas o bajo el agua en numerosos tramos.

- El sistema de agua potable, gas y alcantarillado queda dañado o inservible
- Los almacenes y frigoríficos y manejo de contenedores refrigerados de muchos puertos quedaron inutilizados, semidestruídos, sin energía o inundados
- Hay una destrucción no bien evaluada de mercadería de paso o almacenada
- Muchos elevadores de granos quedan carentes de capacidades de operación
- Se interrumpe el funcionamiento de al menos una planta termonuclear y el flujo de electricidad a puertos y ciudades. Se pierden miles de postes y muchas subestaciones.
- Hay una pérdida substancial de barcazas
- Hay una pérdida mayoritaria de vehículos de transporte personales y colectivos (250 mil carros sumergidos)
- Hay una masiva pérdida de empresas y talleres manufactureros.
- Las plataformas de bombeo de gas o petróleo, paralizadas o encalladas.. Muchas refinerías, fuera de combate.
- El sistema agropecuario de una vasta zona experimenta grandes pérdidas en plantaciones y animales.
- Queda bloqueado por un tiempo indeterminado el transporte de granos hacia los puertos de embarque.
- Los servicios de las ciudades (ej. hospitales, policía, escuelas) quedan fuera de servicio
- Maquinaria esencial para la operación de

fábricas y puertos queda parcialmente inutilizada

- Los puertos se cierran hasta nueva orden y las flotas en curso buscan desesperadamente puertos de alternativa.
- El tráfico por el río se suspende.
- Grandes derrames de petróleo, químicos y desechos orgánicos crean una situación de riesgo todavía no suficientemente evaluada.
- Hay una pérdida de orientación por parte de todos los niveles de gobierno y una fuerte trizadura o inmovilización del sistema social
- Los proyectos inmediatos comienzan a marcar prioridades en el restablecimiento de la gobernabilidad, la evacuación de poblaciones, remilitarización, operaciones sanitarias y la reconstrucción de las redes de comunicación.

En la destrucción de las ciudades, y aquí New Orleans y Biloxi son paradigmáticos -que hay que ver como infraestructura necesaria para el funcionamiento de los puertos—viene a sobresalir la completa obliteración de los barrios populares, y la generación de una situación ambiental que ningún modelaje de riesgos había siquiera imaginado. Llevará muchos meses, quizás años tornar nuevamente habitables estos lugares. Sus conexiones-importantes en la movilización laboral, entre los distintos puntos de la dispersión del Sur del Mississippi, estarán cortadas por muchos meses. La pérdida patrimonial viene a ser excesiva y redundante, ya que cierra círculos de intercambios y negocios, induce una cierta infertilidad del capital. En las empresas locales sólo hay aliento para calcular las pérdidas.

Las consecuencias

En el corto plazo, es un hecho práctico, irrefutable, la destrucción de los puertos y ciudades de las bocas del Mississippi, y su inhabilitación para restaurar o seguir sosteniendo el movimiento que antecedió al Katrina. Pasarán varios meses hasta que lo fundamental, que es la carga y descarga de barcos, así como el

transporte fluvial, puedan ser restablecidos. Algunos periodistas han querido alentar esperanzas en contrario, a partir del descubrimiento de que algunos sistemas puntuales han quedado prácticamente intactos. Por ejemplo, que un 60% de las elevadoras de granos podrían funcionar. Por ejemplo, cuando también se dice que ya se restablece la “normalidad” del comercio porque al cabo de 15 días, sólo dos terminales de los 76 de New Orleans están en condiciones de recibir algún barco. Pero el problema aquí tiene dos niveles de complicación: las redes de comunicación que quedaron cortadas o sumergidas, y la imposibilidad de reinstalar mano de obra bajo las actuales condiciones de desarticulación ciudadana. O también la imposibilidad de que muchos barcos de mayor calado puedan acceder a esas facilidades profundamente dañadas.

De modo que en el corto plazo—dos o tres meses—veremos una disminución sustantiva de la actividad de movimiento de mercaderías desde y hacia esta región. Los importadores o exportadores que usaron esos terminales del Mississippi buscarán otras alternativas, indudablemente, o también enfrentarán fuertes golpes económicos. Por otra parte no será fácil encontrar esos puertos de alternativa, y todo terminará agregando nuevos azares a las economías de los estados centrales de EEUU.

Es este impacto cortoplacista el que ha generado una discusión sobre el modo como vendría a gravar al crecimiento norteamericano, en una difícil etapa colindante con la recesión. Desde luego se aplana ese crecimiento, y hasta podría originar alguna presión inflacionaria. Pero en la región aledaña ese crecimiento se verá aún más afectado por la pérdida de muchos proyectos, la parálisis industrial, el desastre agrario, el desempleo, la dificultad para sacar cosechas en las semanas que vienen, que se veían como un respiro para estados que habían vivido una extensa sequía.

En el corto plazo también se deciden algunas cosas de gran importancia, como ser la reconstrucción o reubicación de New Orleans. En este asunto intervienen desde temprano enconadas luchas de intereses, no sólo de Louisiana, y no sólo productivistas sino también especulativos y clasistas. Por ejemplo, entre los ricos de la ciudad “Easy” apareció la idea de una reconstrucción feliz, “sin los pobres”. Hay flotando como una voluntad de erradicar, con la ayuda del huracán y de la mafia política, a los pobres, a los desempleados, y si fuera posible, a los propios trabajadores de hasta la semana pasada. Se los amenaza con que la recuperación de sus puestos será difícil. Mientras buena parte del sector mediano, lejos de encontrar perspectivas financieras sanas para la

reconstrucción de sus hogares, se encuentran con la amenaza del remate de sus tierras hipotecadas. La cuestión del empleo de toda esta gente todavía está por verse. Muchos quizás no regresen más. Y hay que pesar qué empresas, cuántas, continúan en pie, y qué porcentaje de su antiguo personal estará en condiciones de aceptar. El atascamiento de tan inmensos puertos significa también que quedaron fuera de función miles de empresas exportadoras—y su personal.

¿Qué habrá pasado con empresas manufactureras medianas y pequeñas? ¿Qué ocurrirá con “la inversión directa” y las agencias alemanas, holandesas, inglesas y francesas? Hay que pensar que hasta hace poco, las compañías extranjeras que operaban en Louisiana empleaban a 50 000 trabajadores. ¿Qué parte de la gran ayuda federal—que seguramente vendrá—auspicará la renovación de los casinos y del bon vivant del Mississippi? En lo inmediato eso no se ve. Y queda todavía otro problema que comienza a alzarse en el horizonte, y que tomó primero la forma de una disputa de si serían los gobiernos estatales o el federal quien encabezaría la organización de la reconstrucción, que se ve venir como un articulado y gigantesco paquete de negocios. Las condiciones harán que sea el federal y sus publicanos favoritos los que encabecen este esfuerzo—y se verá—como resultado de la composición del poder político (Ejecutivo y Congreso)—que manará una “generosa ayuda” a las arcas corporativas y sus rumbos.

Otra cuestión de gran importancia, será la conducta que adopten los armadores, las navieras y los negocios internacionales con relación a esta zona de desembarques. Y a veces no es fácil encontrar puertos de alternativa que no afecten los costos de la operación.

Y viene otra preocupación central: qué pasará con la producción petrolera y gasera de esta región—que participa de algún modo de la amenaza de estar ya casi al borde la extinción de sus reservas... Aquí los analistas son cautos, el Wall Street Journal, por ejemplo, ecuanímente se mueve entre dos posibilidades, la buena y la mala, la buena, que esta es sólo una pequeña crisis, que restringirá en algo la producción petrolera norteamericana, digamos en un 5%, y que podría inducir bajas en el producto bruto por debajo del 0.5%, o la pesimista, que lleva a poner la parálisis petrolera embarcada en una gran crisis, que podría arrastrar la llegada de una recesión, que se iniciaría con una baja del PB superior al 3%. En ambos casos se daría un alza en los precios mundiales del petróleo y derivados.

Esta última situación se vería refrendada por la orden presidencial

para recurrir a las reservas—unas reservas que parcialmente son inutilizables cuando gran parte de las refinerías en el sitio están paralizadas. Por otro lado, la baja de las reservas americanas es un indicio que se vincula a potenciales alzas del producto, que originan muchas otras reacciones en cadena.

Entretanto, el petróleo conduce otro escenario, guiado por los derrames masivos (se habla de 400 derrames y de millones de galones). Amén de otros derrames químicos, que vienen a significar una catástrofe ecológica que afecta a todo el Golfo de México.

En un plazo más extenso, nos encontramos con los resultados de los primeros intentos por volver a echar a andar esta maquinaria-y los costos de esa operación, que hasta el momento responden a estimaciones siempre crecientes. Sigue el impacto que para entonces se habrá dejado sentir—estamos hablando de los próximos seis meses- originados en el atascamiento de la salida de los millones de toneladas de grano que debían ser exportados, y el impacto de la retención petrolera, para hablar sólo de dos rubros mayores. En una perspectiva en donde se hace valer desde hace años la destrucción de las economías campesinas del tercer mundo, el derrumbe de muchas soberanías alimentarias, y la consecuente dependencia del grano norteamericano, la interrupción del flujo de las cosechas que ya comienzan, genera un pronóstico sombrío.

En el terreno internacional habrá que examinar la sensibilidad de diversas áreas receptoras o exportadoras de este comercio que tenía su centro precisamente en el centro de EEUU, que mantenía comercio con 194 destinos en el mundo, y el peso de estas situaciones en diversos procesos de capitalización y sobre factores multiplicadores. La sola detención o variación de puertos de embarque, el cambio de kilometraje en el traslado de algunas mercancías son condiciones de ganancia o de pérdidas. La crisis de derrumbe en los estados del Mississippi, puede fácilmente crear una inestabilidad en las tendencias consumistas de otros estados vecinos y en la orientación de sus inversiones.. Sin tener que elaborar sobre una nueva zambullida en la recesión, sólo esto bastaría para dar un golpe al modelo maquillero que esclaviza a Centroamérica y México.

En este espacio de tiempo más largo, también se dejarán ver otros procesos hasta ahora casi invisibles: el efecto de la moratoria de hecho sobre las deudas de Louisiana y de los otros estados afectados por Katrina. Donde la gran mayoría de la población vivía endeudada, amarrada a sus tarjetas de crédito y a sus

obligaciones hipotecarias. Dudamos que el sistema financiero norteamericano esté tan bullente como para otorgar generosos perdonazos. Bajo el modelo imperante alguien tendrá que pagar. Y se diseñarán más temprano que tarde las estrategias.

Es indudable que Katrina origina otros efectos—basta ver como puso fuera de balance a la figura presidencial, pero además de lo que pueda ser la comodidad de Mr. Bush en la Casa Blanca o en su rancho, puso en duda la credibilidad de sus políticas y guerras imperiales. Para el huracán hubo muchas fallas—y la gente lo sintió profundamente—porque su gobierno estaba preocupado por sus guerras lejanas. Si hasta la Guardia Nacional de Louisiana estaba en servicio en Irak cuando más se la necesitaba en su tierra. Por otro lado, sólo muy tardíamente Bush y su entorno político, económico, burocrático y militar empezaron a entender lo que pasaba en el Mississippi, porque se estaban preparando para otros escenarios, en donde sobresalía el casi inmediato ataque a Irán. Katrina, para ellos era una cosa secundaria—quizás por eso el Congreso otorgó inicialmente una ayuda miserable de sólo 10 mil millones. Mucho después se darían cuenta que necesitaban más de 50 mil millones. Y hasta se fueron de visita y fotografía al lugar del desastre. Donde, por si acaso, Cheney todavía pudo hacernos el favor de mostrar lo que tenía en el guardarropas: “somos capaces de librar simultáneamente varias guerras”. Es decir, el proyecto guerrerista (en el fondo petrolero) no ha sido abandonado. Pero quisiéramos creer que al menos ha sido pospuesto.

El día 13 de setiembre, The Times-Picayune, informaba:

Aunque los barcos todavía floten por delante de sus oficinas en los bancos del Río de Mississippi, ellos encabezan el norte porque no ha quedado nadie en Nueva Orleans para descargarlos.

Los camiones, que típicamente llevan el 60 por ciento de la carga que entra en el puerto, tienen prohibido entrar en Jefferson o en parroquias de Orleans porque los funcionarios locales quieren guardar las veredas libres para vehículos de emergencia.

Los trenes, que llevan el otro 40 por ciento, no pueden hacerlo en la ciudad porque las seis líneas que tiene el servicio de Nueva Orleans están bajo el agua o han perdido millas de pista por los vientos de 100 millas por hora que derribaron la región cuando Katrina golpeó.

www.EcoPortal.net