

CRÍTICA

MAXIM SAMSON

ARQUITECTOS DE LA TIERRA

CÓMO LOS HUMANOS
DOMINARON LA
GEOGRAFÍA Y
REINVENTARON
EL MUNDO

A LA VENTA EL
10 DE JUNIO

MATERIAL EMBARGADO
HASTA PUBLICACIÓN

AUTOR DISPONIBLE
PARA ENTREVISTAS

PARA AMPLIAR INFORMACIÓN:

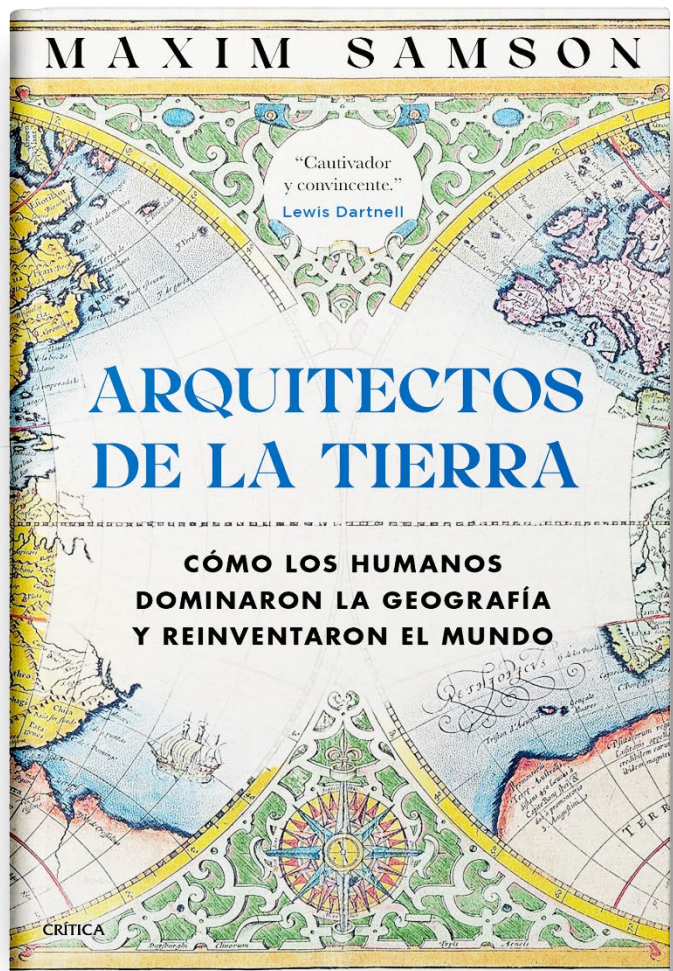
Laia Barreda

Responsable de Comunicación

Área Ensayo

659 45 41 80/

laia.barreda@planeta.es



SINOPSIS

Lejos de ser prisioneros de la geografía, Max Samson demuestra cómo hemos aprendido a moldear el mundo

Las montañas, los ríos, los meridianos y las fronteras son algunos de los elementos que dibujan el mundo en los mapas y en nuestro imaginario. Sin embargo, la geografía dista mucho de ser inmutable. En el breve lapso de nuestra existencia en el planeta hemos aprendido no solo a habitar el territorio, sino a transformarlo profundamente, convirtiéndonos en auténticos arquitectos del entorno que nos rodea.

Desde el “Gran Camino” inca y el Canal de Panamá hasta las redes ferroviarias coloniales de Mozambique y la ciudad inteligente en Arabia Saudí, pasando por la sagrada cordillera Baekdu-daegan en Corea, la Gran Muralla Verde en África o las calles de Chicago, Samson explora cómo modelamos el mundo que nos rodea. Y, a la vez, cómo el hecho de grabar nuestras necesidades en el paisaje natural también impactamos en el curso de la historia.

A través de fascinantes historias, *Arquitectos de la Tierra* revela que en nuestro deseo de establecer conexiones geográficas, los seres humanos hemos atravesado todo tipo de fronteras, transformado paisajes y conquistado terrenos inhóspitos. Lejos de estar limitados por la geografía, somos en realidad sus creadores.



© Alex Papadopoulos

EL AUTOR

MAXIM SAMSON es profesor de la Universidad DePaul de Chicago (Illinois), especializado en geografía, globalización, multiculturalismo y urbanización. En *Crítica* hemos publicado *Fronteras invisibles* (2024).

EXTRACTOS DE LA OBRA

«La historia de la humanidad se ha escrito en relación con la geografía, y cuando se sabe qué buscar, estas historias, tanto desconocidas como famosas, están por todas partes. Este libro ahonda en las razones por las que nos relacionamos con nuestro entorno a través de la conexión y cómo, a través de nuestras acciones, escribimos nuestra propia historia y una historia muy específica en el suelo».

«Cada uno de los capítulos de este libro presenta un medio por el que utilizamos el poder de la conexión geográfica para dar forma y remodelar el mundo. Abarcan todo el planeta tanto geográfica como temporalmente, pero todos comparten el tema de los seres humanos que buscan modificar su entorno para plasmar su visión del mundo en la Tierra. Sin embargo, la remodelación de la Tierra nunca es apolítica y sus repercusiones suelen ser de gran alcance. Del mismo modo que estas conexiones han moldeado profundamente los paisajes locales, creando ramificaciones y legados que trascienden las fronteras, también se han enfrentado a la oposición, cuyas visiones de la conectividad pueden diferir de manera significativa».

«Abarcando diferentes continentes y abordando una serie de cuestiones pertinentes, a lo largo de ocho capítulos veremos una y otra vez cómo los seres humanos moldeamos nuestro entorno, alimentando un deseo y una determinación perpetuos de gestionar nuestro mundo complejo como mejor nos parezca. Porque la geografía nunca es una inevitabilidad y las conexiones rara vez son inocuas [...]. Políticas y potentes, fundamentadas y pertinentes, todas estas conexiones ilustran las formas singularmente humanas en que nos relacionamos con nuestro planeta y nuestra dedicación a adaptarlo según nuestras percepciones y prioridades. Nunca basta con pensar en un lugar de forma aislada, y es erróneo suponer que nuestra relación con el mundo es inexorable. Las apariencias pueden ser engañosas, lo cual nos obliga a profundizar cada vez más en nuestro entorno y en los procesos y elecciones que hay detrás de su apariencia: al examinar las conexiones geográficas, somos más capaces de controlar el presente y dirigir el futuro».

Capítulo 1. Orden: el Qhapaq Ñan

«Con una extensión de cuarenta mil kilómetros (y casi con total seguridad mucho más) en la cordillera más larga del mundo sobre el nivel del mar y la más alta fuera de Asia, este sistema de carreteras, el Qhapaq Ñan, conectaba la selva tropical más grande del planeta, el Amazonas, con el desierto más árido y cálido, el Atacama, sus volcanes más altos, como el Ojos del Salado, y el océano más grande, el Pacífico. Al fusionar los cuatro suyus (regiones) de su imperio Tahuantinsuyo, la “gran carretera” o “camino de los poderosos” de los incas materializó su

singular integración de ingeniería y espiritualidad, y demostró su capacidad para supervisar todos los aspectos de su dominio».

«Para los incas, el Qhapaq Ñan era sin duda un instrumento de control que aportaba orden tanto al mundo natural como a las diversas poblaciones. Los nuevos territorios se anexionaban mediante la diplomacia y las alianzas matrimoniales entre las élites, o se conquistaban por la fuerza, y eran rápidamente conectados a la red de carreteras existente».

«El sistema de carreteras también inscribió una serie de conexiones conceptuales en el paisaje, estructurando tanto Cuzco como el propio imperio Tahuantinsuyo en cuatro partes según caminos rituales invisibles. Pero, en última instancia, Tahuantinsuyo se vio paralizado por la extensión, la eficiencia y la excelencia técnica de su sistema de carreteras: los conquistadores españoles aprovecharon esa extraordinaria hazaña de intervención geográfica para sus propios fines, sacando partido de sus ventajas funcionales para llegar rápidamente a Cuzco, saquear sus recursos y diezmar este efímero imperio».

«En menos de cien años, una civilización analfabeta de Cuzco que no utilizaba ruedas, arcos, mapas, máquinas ni moneda y que no sabía fundir hierro demostró que las carreteras pueden utilizarse como herramienta para formalizar el control sobre una multitud de regiones y rivales anteriormente fragmentados a lo largo de una variedad única y extrema de paisajes naturales».

«Aún más espeluznantes que sus puentes, especialmente los de cuerda, que se hundían en el centro y se balanceaban con la más mínima brisa, lo cual provocaba que los aterrorizados conquistadores españoles se arrastraran boca abajo, eran las oroyas, cestas colgantes que se utilizaban para transportar a dos o tres personas sobre barrancos más grandes. Independientemente de su tipología, esos puentes eran esenciales para la misión inca de llegar y conectar zonas que de otro modo estarían aisladas, y como reflejo del meticuloso nivel de organización de esta sociedad, se nombró a un inspector oficial (el chaka suyuyuq) para garantizar que todos los eslabones de la cadena imperial fueran coherentes con la política estatal».

«Medio milenio después, los incas han desaparecido y buena parte del Qhapaq Ñan se ha perdido en el tiempo. Sin embargo, desde la etnicidad hasta el estatus socioeconómico, y desde los símbolos nacionales hasta los espacios sagrados, las identidades de los seis países que heredaron las tierras que unía y las vidas de millones de sus habitantes siguen vinculadas, tanto directa como indirectamente, al mayor logro infraestructural de la América precolombina».

Capítulo 2. Extracción: los ferrocarriles de Mozambique

«La extracción [de minerales] puede integrarse en el paisaje desde cero, como ocurrió con los ferrocarriles de Mozambique. Los colonizadores portugueses concibieron esas rutas como un medio para transportar la riqueza mineral del interior de África meridional a la costa, al tiempo que enviaban mano de obra barata en sentido contrario. Sin embargo, los portugueses no fueron los únicos en reconocer el potencial económico y geopolítico de los ferrocarriles, y en poco tiempo, las rutas destinadas a legitimar su soberanía se adaptaron a los intereses de sus rivales coloniales. Desde una brutal guerra civil tras la independencia hasta las continuas disputas sobre el poder de las industrias extranjeras, el pasado y el presente de Mozambique han estado profundamente marcados por la fragmentada red ferroviaria que dejaron los colonizadores europeos, cuyo objetivo principal sigue siendo la extracción».

«Debemos empezar por comparar la forma del país y la distribución de sus ciudades con sus rutas ferroviarias. Mientras que la mayoría de las redes ferroviarias nacionales conectan de manera relativamente lógica los principales núcleos de población de un país, las tres ciudades más grandes de Mozambique —Maputo (y Matola, su mayor suburbio), Beira y Nampula— están claramente desconectadas».

«Es notable cuánto se parece el panorama actual de la política ferroviaria mozambiqueña al del período colonial. Es cierto que las partes implicadas en este rincón tan maltratado del sur de África son diferentes, y que incluso la multinacional más poderosa del mundo carece del control político de las naciones coloniales europeas. Sin embargo, en el sentido de que distintas empresas pueden actuar como representantes de gobiernos extranjeros, dictar el trazado de las líneas ferroviarias que conectan las reservas minerales con los puertos y, por tanto, hacer que regiones enteras dependan de su funcionamiento eficaz, la propensión de los poderosos extranjeros a ver Mozambique principalmente a través del prisma de la extracción de recursos es duradera».

«¿Contará Mozambique algún día con una red ferroviaria que satisfaga sus propias necesidades o las líneas actualizadas son simplemente más de lo mismo, un intento apenas velado de someter a Mozambique y a su pueblo a las cambiantes prioridades ideológicas de las potencias internacionales a la vez que se explota su potencial natural?».

Capítulo 3. Comodidad: el canal de Panamá

«Una de las formas más habituales en que interactuamos con el mundo que nos rodea es en nombre de la conveniencia, y ningún lugar lo resume mejor que el canal de Panamá. Podría decirse que es el logro infraestructural más impresionante de la humanidad, una conexión acuática entre

dos océanos cuyo desarrollo impulsó la (cuasi) independencia de una nación y cuya administración tensó las relaciones entre sus comunidades».

«El canal se ha convertido en un elemento esencial para la vida moderna en todo el planeta. De hecho, el canal de Panamá, una especie de camino acuático deseado, hizo mucho más que acelerar el transporte mundial de mercancías. Su finalización bajo el mando de Estados Unidos marcó además un cambio de paradigma en el equilibrio de poder mundial, en el que una nueva superpotencia tecnológicamente avanzada se situaría en el centro de la atención mundial».

«La idea cobró un renovado impulso con la guerra hispano-estadounidense de 1898, un momento en que las fuerzas navales estadounidenses habrían agradecido no tener que bordear Sudamérica en un peligroso viaje de dos meses. Puesto que el resultado de ese conflicto fueron nuevas reivindicaciones territoriales a ambos lados de América —incluyendo Puerto Rico y Cuba en el Caribe, y Guam y Filipinas, así como la recientemente anexionada Hawái en el Pacífico—, estaba claro que ningún otro país del mundo se beneficiaría tanto como Estados Unidos de una conexión marítima directa».

«El canal, que ofrece comodidad a los consumidores desde Canadá hasta Australia, pero que genera complicaciones medioambientales a nivel local, tiene unas repercusiones para Panamá y otros lugares que siguen siendo tan importantes como las hazañas de ingeniería que hay detrás de su evolución».

«Los panameños se encuentran constantemente con recordatorios sutiles de la importancia conectiva e internacional de su país: el canal une dos lugares que llevan el nombre de exploradores europeos (el italiano Cristóbal Colón y el conquistador español Vasco Núñez de Balboa), mientras que su puente más antiguo, el puente de las Américas, vuelve a unir tardíamente las dos mitades de América. Desde un punto de vista más pragmático, al aprovechar su nueva libertad para gestionar el canal como una empresa con ánimo de lucro, Panamá goza hoy en día de una importante bonanza económica frente a sus competidores regionales y, además, gracias a un período de estabilidad política solo comparable al de Costa Rica, se ha convertido en uno de los países de más rápido desarrollo, no solo en Centroamérica, sino a nivel mundial. Puede que Panamá no notara los beneficios del canal de forma inmediata, pero esa infraestructura en la actualidad es parte integrante de su presente y su futuro».

«La retirada de Panamá de la iniciativa Franja y Ruta en febrero de 2025 mientras la segunda administración de Trump alegaba que la vía acuática había caído bajo el control chino ha sido otro recordatorio de que el canal sigue siendo tan relevante para Estados Unidos como lo era hace un siglo».

Capítulo 4. Reinención: THE LINE

«Arabia Saudí está utilizando el poder de la geografía para imaginar de nuevo nuestro planeta y nuestra relación con él, centrándose en THE LINE, su emblemática “ciudad inteligente”. Dicha ciudad no solo pretende redefinir Arabia Saudí como un centro de talento e innovación en la encrucijada de Asia, África y Europa, sino que, al defender un diseño profundamente interconectado, THE LINE también nos exige que reconsideremos qué es y cómo es una ciudad. A la vez idilio resplandeciente y distopía orwelliana, esta controvertida ciudad es un ejemplo interesante de cómo la imaginación y la ambición, junto con la conexión física y conceptual, pueden alimentar un paisaje renovado y remodelado».

«Los impulsores de THE LINE sostienen que su ciudad, que estará formada por dos rascacielos idénticos de doscientos metros de ancho pero ciento setenta kilómetros de largo, “redefinirá” el concepto mismo de ciudad y “cómo serán las ciudades del futuro”. Con una población objetivo de nueve millones de habitantes para 2045, los cuales vivirán en un área más o menos equivalente a la mitad de San Marino, el modelo de desarrollo urbano extenso y de baja densidad tan apreciado por muchos urbanistas estadounidenses podría pasar a la historia».

«A pesar de la supuesta sostenibilidad y protección del mundo natural a la que aspira el proyecto, THE LINE tendrá un impacto medioambiental inevitable y mucho mayor del que anuncia la campaña publicitaria de la ciudad. La fase de construcción implicará el desarrollo de cantidades asombrosas de vidrio, acero y hormigón, lo que sin duda conllevará una huella de carbono bastante considerable. Incluso una vez terminada, salvo que se produzca una evolución radical en el transporte aéreo en ese tiempo, la ciudad generará emisiones de carbono desde su aeropuerto internacional, mientras que el uso de la siembra de nubes para crear lluvia artificial puede propagar sustancias tóxicas como el yoduro de plata».

«En parte, lo que resulta tan fascinante de THE LINE es que nos obliga a afrontar una verdad que intentamos negar: que demasiadas ciudades existentes no logran atender adecuadamente a la mayoría de sus habitantes [...]. ¿No es posible crear un lugar en el que la ciudad y los residentes estén unidos en una relación tan íntima que los beneficios lleguen a todas partes y a todos?».

Capítulo 5. Resistencia: la Cadena Báltica

«Otra forma en que las conexiones geográficas pueden despertar la imaginación en lugar de ser únicamente tangibles: la resistencia. Tendemos a concebir la geografía como elementos claramente físicos del mundo que nos rodea y, en el caso de la resistencia, esto es tan cierto para los túneles militares de Vietnam o Gaza como para los sótanos interconectados que utilizaban

los contrabandistas que eludían la ley seca en Moose Jaw. Sin embargo, en otros casos, las redes de resistencia conectivas adoptan una forma más conceptual».

«Aunque solo existió momentáneamente como entidad física [el 23 de agosto de 1989], la cadena humana que unía Tallin con Vilna, pasando por Riga y las capitales de Estonia, Lituania y Letonia, expresaba un deseo popular y duradero de mirar hacia Occidente, de dar la espalda al oso ruso y compartir un vínculo tanto ideológico como geográfico. No se trataba de una mera declaración idealista de la soberanía e independencia de cada nación. La Cadena Báltica supuso una declaración tangible de dónde terminaban el poder y la influencia de la Unión Soviética al margen de lo que pudiera implicar un tratado o de lo que pudieran indicar los mapas que mostraban sus fronteras».

«Pocos ejemplos de protesta pacífica han sido tan aparentemente rudimentarios y, sin embargo, tan ambiciosos e impactantes como lo que podría calificarse de primer flash mob del mundo. Combinando la intensidad visual de la envergadura con la simultánea normalidad e incongruencia de la “gente corriente”, punkis y sacerdotes uno al lado del otro, la Cadena Báltica, o Camino Báltico, fue original al utilizar la conexión geográfica como una forma de protesta capaz de derribar a una superpotencia. Al hacerlo, cambió el mundo. No es exagerado decir que el mapa contemporáneo de Europa del Este sería muy diferente sin esa manifestación».

Capítulo 6. Restauración: la Gran Muralla Verde

«El objetivo principal de esta iniciativa es restaurar de aquí a 2030 cien millones de hectáreas del terreno más degradado del planeta a lo largo de un recorrido ininterrumpido de ocho mil kilómetros que conecta Senegal, Mauritania, Malí, Burkina Faso, Níger, Nigeria, Chad, Sudán, Etiopía, Eritrea y Yibuti [...].

Aunque el plan original era conectar las costas occidental y oriental de África con una pared continua de quince kilómetros de ancho con árboles resistentes a la sequía, la Gran Muralla Verde ha evolucionado hasta convertirse en un mosaico lineal de paisajes productivos que incluye bosques, praderas, sabanas, granjas y huertos comunitarios. Sin embargo, no hay que pensar que esta interpretación más flexible de una muralla verde resta valor a su poder de conexión. Aunque la nueva visión pueda parecer menos grandilocuente, sus valores esenciales y sus objetivos fundamentales para restaurar el Sahel y mejorar los medios de sustento de la población local no solo son muy similares, sino que su construcción es también mucho más realista. Los aspectos prácticos son primordiales: una muralla interrumpida por largos tramos sin árboles no es realmente una muralla».

«A pesar de algunos éxitos importantes en la rehabilitación de tierras áridas, una fatídica mezcla de desertificación, pobreza, terrorismo y conflicto sigue impidiendo el desarrollo del proyecto, concebido como panacea para estos problemas, y magnifica los retos que plantea abordar cuestiones que, al igual que la propia iniciativa, trascienden las fronteras nacionales».

«Aunque la imagen de las arenas avanzando de manera amenazante hacia las tierras verdes es lo bastante impactante como para captar la atención de la gente, no sirve de nada para combatir la desertificación. Lo cierto es que los árboles no son adecuados para ejercer de barrera contra el desierto, a menos que se mejore primero el suelo y el suministro de agua. Por desgracia, la iniciativa aprendió esa lección por las malas: el norte de Nigeria fue testigo de cómo tres cuartas partes de sus cincuenta millones de árboles nuevos morían en solo dos meses».

«La Gran Muralla Verde, en su versión moderna, personifica el creciente reconocimiento internacional de que los habitantes del Sahel pueden hacerse cargo de sus asuntos».

«Al mismo tiempo que barcos llenos de migrantes africanos abatidos emprenden el peligroso viaje a través del Mediterráneo, este proyecto supone un incentivo convincente para quedarse».

Capítulo 7. Integración: las crestas y vías fluviales de Chicago

«Al igual que las conexiones geográficas pueden moldearse cuidadosamente para preservar el medio ambiente, también pueden modificarse de forma mucho más sustancial con fines muy diferentes. Chicago presenta un caso ilustrativo de unas conexiones geográficas apreciadas por algunos que son arrebatadas y manipuladas hasta quedar irreconocibles. Aquí, los colonos se beneficiaron del conocimiento indígena de las cordilleras y vías fluviales del Medio Oeste americano para, primero, apoderarse y de un entorno natural gestionado y, después, remodelarlo y transformarlo en una bulliciosa metrópolis industrial. Hasta el día de hoy, la batalla por el reconocimiento persiste en una ciudad cuyos orígenes y formas de vida indígenas —que se basaban en un interés espiritual por la interdependencia entre los seres humanos y la naturaleza— quedaron rápidamente ocultos por una de las formas más sistemáticas y evidentes de remodelación del terreno en toda la historia».

«Aquel remoto y pantanoso puesto militar y agrícola se convirtió en una metrópolis moderna prácticamente de la noche a la mañana. Lo más notable fue el crecimiento explosivo de la población de Chicago. Mientras que, en 1837, cuando pasó de ser un “pueblo” a una “ciudad”, solo vivían allí cuatro mil personas, en 1890 tenía más de un millón de habitantes. En veinte años,

esa cifra se duplicó. Ninguna otra ciudad del mundo creció tan rápido en el mismo período de tiempo. Paralelamente a esa expansión, la mentalidad de los colonos maduró, y en lugar de limitarse a repartir la tierra que les ofrecía la naturaleza, la manipulaban para que la tierra y el agua satisficieran mejor las crecientes demandas de los seres humanos.».

«Se había cometido un grave error en la gestión de residuos: el sistema de alcantarillado vertía todo tipo de desechos al río Chicago, cuyo cauce es lento y desemboca en el lago Míchigan. No es difícil adivinar cuál era la fuente de agua potable de Chicago. [Para solucionar el problema] se excavó un nuevo canal sustitutivo a través de la cresta que divide los sistemas de drenaje del río Misisipi y los Grandes Lagos, con una profundidad suficiente para que, una vez conectado con el río Chicago, el agua fluyera por gravedad no hacia el lago Míchigan, sino hacia San Luis. El plan fue un éxito».

«En lugar de construir una metrópolis en una zona que se inunda siempre después de un aguacero, de realizar cultivos intensivos en las praderas hasta llevarlas al límite o de introducir especies invasoras que pueden destruir los bosques de una región y poner en peligro las plantas y los animales endémicos, respetemos lo que la naturaleza nos ofrece en lugar de moldearla y remodelarla a nuestro antojo. La inspiración para conservar el medio ambiente, que para la mayoría de nosotros se ha convertido en una prioridad de forma tardía, siempre ha estado ahí. Sencillamente, estábamos demasiado distraídos con juguetes nuevos y brillantes como para darnos cuenta».

«Es indiscutible que el paisaje de Chicago sigue manifestando una visión del mundo conectada y una narrativa histórica de una sociedad muy diferente de su pasado indígena. Desde sus monumentos a los exploradores blancos (no solo Colón, Marquette y Jolliet, sino también Leif Erikson) hasta los rascacielos que albergan muchas de las empresas que cabría esperar en una ciudad global, el área metropolitana oculta con bastante eficacia el hecho de que, con sesenta y cinco mil miembros, hoy es el hogar de la mayor población indígena urbana del Medio Oeste y la segunda más grande al este del río Misisipi».

Capítulo 8. Vitalidad: el Baekdu-daegan

«Esta cordillera, llamada Baekdu-daegan (literalmente, “gran cordillera de la cabeza blanca”), actúa como columna vertebral de la península coreana en un sentido físico, dividiéndola no de oeste a este como la zona desmilitarizada, sino de norte a sur. Sin embargo, también funciona como columna vertebral en un sentido espiritual, como conducto del poder coreano que debe ser aprovechado y aumentado, cosa que la convierte en un elemento fundamental de la identidad

cultural de Corea como comunidad nacional única, independientemente de lo que pueda implicar la zona desmilitarizada actual».

«La creencia de que el Baekdu-daegan posee un significado divino tiene su origen en la geomancia, la práctica de interpretar diversos elementos del planeta y relacionarlos con la suerte de las personas».

«La geografía humana de Corea es un palimpsesto del compromiso de la nación con el pungsujiri. Cuando se consideraba que un lugar por lo demás atractivo carecía de un pequeño detalle, los seres humanos modificaban cuidadosamente el paisaje, por ejemplo, erigiendo una colina artificial para complementar o conservar mejor las energías locales debilitadas, construyendo una pagoda o un santuario o simplemente cambiando el nombre de algunos lugares como compensación simbólica por una deficiencia topográfica. Del mismo modo, las comunidades rurales podían alcanzar la armonía con la naturaleza remodelando paisajes locales complejos o defectuosos para darles la forma de un animal u objetos simbólicos, lo cual tenía el efecto de personificarlos y hacerlos más familiares y significativos.»

«[Durante los años de dominio japonés, hasta 1945], Japón reconceptualizó la geografía coreana según sus preferencias topográficas, lo cual supuso descartar la idea de un sistema montañoso unitario Baekdu-daegan y sustituirlo por el concepto más internacional de cadenas montañosas individuales, con el efecto de que el más corto “Sobaek-sanmaek” se separó conceptualmente del “Taebaek-sanmaek”. No menos grave desde la perspectiva coreana, modificó por completo paisajes que antes resultaban familiares en Corea, despojando a los agricultores de sus tierras, talando grandes extensiones de bosque y construyendo nuevos asentamientos, líneas ferroviarias, carreteras, presas y minas en toda su cordillera sagrada. De este modo, Corea pasó de ser una sociedad eminentemente agraria a convertirse en una colonia industrial orientada a satisfacer las necesidades de Japón, una forma diferente de conectividad que consolidó el control de este último tanto en la práctica como simbólicamente.»

«En las décadas de 1980 y 1990 hubo un debate especialmente acalorado en torno a la acusación generalizada de que Japón había cometido una especie de terrorismo feng shui contra Corea, clavando astutamente estacas de hierro en sus montañas con el fin de cortar los flujos de gi y, de ese modo, someter el patriotismo y el vigor de los coreanos».

«La partición desde 1945 no ha logrado erosionar la importancia central de esta cordillera para el sentido de identidad de los coreanos, independientemente del lado de la frontera en el que vivan [...]. Reforzado por actividades de ocio y acciones políticas que enfatizan su potencial para

vínculos transfronterizos, el Baekdu-daegan ofrece la muy necesaria esperanza de que Corea algún día pueda volver a ser una sola».

Epílogo

«La verdad es que forjar vínculos es inherente a nuestra naturaleza. Ya sea trazando nuevos caminos de deseo en nuestros paseos diarios o eligiendo seguir los pasos de una figura a la que admiramos (me viene a la mente la Vía Dolorosa, que representa el camino que recorrió Jesús hasta su crucifixión), no podemos evitar incluirnos a nosotros mismos y nuestras convicciones en el paisaje. Las conexiones que producimos y reproducimos aportan un registro de nuestra existencia, archivando las formas idiosincrásicas en que entendemos el mundo que nos rodea y animando a otros a verlo de la misma manera. Los que de otro modo serían lugares desconocidos han sido puestos en el mapa, en sentido figurado, gracias a conexiones creadas en el pasado».

«Una paradoja de la remodelación del terreno, con la que deben lidiar constantemente los creadores de la Gran Muralla Verde (así como el gobierno de Mozambique y, tal vez en el futuro, los creadores de espacios de THE LINE), es que, por muy sólido que sea nuestro concepto integrador, las conexiones que creamos solo son tan resistentes como su eslabón más débil. En cuanto los componentes esenciales de la cadena se rompen, se debilitan o se cortan por completo, todo el sistema es susceptible de romperse. La Cadena Báltica demostró que cuando las decisiones se toman con el objetivo inequívoco de lograr la aceptación popular, puede florecer una visión conectiva. El reto para iniciativas en curso como la Gran Muralla Verde es garantizar que personas que durante mucho tiempo se han sentido marginadas por los proyectos comunitarios vean ahora que ellas también pueden formar parte de una idea paradigmática que transforma el planeta.

Estas cuestiones podrían sugerir que nuestra forma de moldear la Tierra acabará por dañar el planeta y socavar las oportunidades disponibles para gran parte de sus habitantes, pero sabemos que no hay una única forma de relacionarnos con nuestro mundo. Como han demostrado desde hace tiempo comunidades específicas de Chicago, el Sahel y Corea, siempre hay formas de trabajar a favor y no en contra de la naturaleza, de utilizar las conexiones como un medio para respetar la naturaleza, reforzar las afinidades compartidas y, en el proceso, alcanzar el objetivo concreto que nos hemos propuesto».

«Dar forma al mundo que nos rodea es inevitable; por la misma razón, la geografía de nuestro planeta no lo es. La Tierra muestra innumerables signos de nuestra tendencia a ver e interactuar con el mundo a través de conexiones. La pregunta, siempre, es si somos capaces de leer las pistas».

CRÍTICA

Para ampliar información, contactar con:

Laia Barreda (Responsable de Comunicación Área Ensayo):

659 45 41 80/ laia.barreda@planeta.es