

CARTOGRAFÍAS DE LA (DES)ESPERANZA: POLÍTICAS Y NAUFRAGIOS DESDE LA POSMODERNIDAD

LUIS VIVES-FERRÁNDIZ SÁNCHEZ¹

Museo Nacional de Cerámica y Artes Suntuarias "González Martí"

Abstract: Shipwrecks have been a constant theme in Western visual culture and this subject has featured in political and moral contexts to express a variety of concepts. The aim of this text is to describe the relationships between shipwrecks, sea and Hope in the complex background of Western visual tradition to depict the survival of such notions in contemporary culture. Aesthetic preferences are superseded by political positions to study postmodern shipwrecks, a shift that highlights the social commitment of art historians. Walter Benjamin claimed to write the history of the defeated and now, following his advice, we can put them into images. It is then that images take political positions.

Key words: shipwreck / Hope / visual culture / postmodernity / politics.

Resumen: El tema del naufragio ha sido una constante en la cultura visual occidental y ha servido para adjetivar asuntos morales y políticos de diverso signo. El presente texto aborda las relaciones del mar, el naufragio y la Esperanza en el complejo panorama de la tradición cultural de occidente para, a modo de telón de fondo, cartografiar las dimensiones de dichos temas en la cultura contemporánea. Las preferencias políticas ocupan el lugar de la estética a la hora de afrontar los naufragios de la posmodernidad y delimitan el compromiso social del historiador. Si Walter Benjamin reclamaba escribir la historia de los vencidos, bien podemos ahora escribir y poner en imagen a los naufragados. Es en ese momento cuando las imágenes toman posición política.

Palabras clave: naufragio / Esperanza / cultura visual / posmodernidad / política.

*Il faut être nomade, traverser les idées comme on
traverse les villes et les frontières.*

F. Picabia, *Écrits*.

La esperanza está en el mar

El tema del naufragio ha sido una constante en la cultura visual occidental y ha servido para adjetivar asuntos morales, alegóricos y políticos de diverso signo.² En el mar no sólo acontecen los naufragios sino que allí navegan las naves del Estado o de la Iglesia y es el lugar en el que se encuentra la Esperanza.

La genealogía marina de la Esperanza es resultado de la confluencia de la tradición clásica y de la cristiana. En cuanto a la primera, es Píndaro quien

desarrolla la metáfora de las esperanzas humanas que ruedan como olas, subiendo y bajando: "las humanas esperanzas surcan un mar de vanas falsedades: arriba muchas veces, abajo otras, van rodando".³ Por otro lado, es san Pablo quien explica el origen de uno de sus atributos, el ancla, pues en la *Epístola a los Hebreos* dice que "mantenemos esta esperanza como un áncla sólida y firme de nuestra alma".⁴

La tradición visual occidental mantuvo y enriqueció la esencia náutica de la Esperanza. La descrip-

¹ Fecha de recepción: 15-02-2012 / Fecha de aceptación: 10-7-2012.

² Sobre los naufragios véase BLUMENBERG, H., 1995 y GUILLÉN, E., 2004.

³ PÍNDARO, 1988, XII, 5-6.

⁴ Hb 6, 18-19.



Fig. 1. Andrea Alciato, *Spes proxima*, 1549.

ción de Ripa de la misma no olvida el ancla ya que ésta "siempre nos auxilia en los mayores peligros de fortuna".⁵ Un grabado de Pieter Bruegel, por ejemplo, representa a *Spes* sobre una gran ancla en medio de un mar tempestuoso que ocasiona naufragios: ante los peligros del mar y las tormentas, el ancla es el único auxilio. A partir del siglo XVI, *Spes* contará con el barco como otro de sus atributos, un tipo iconográfico originado probablemente a finales de la Edad Media en Rouen.⁶ Así aparece en el emblema 43 de Alciato, pues está dedicado a la esperanza cercana, *Spes proxima*,

y presenta a un barco como imagen de la misma (fig. 1). Dice Alciato que "nuestra República es zarandeada por innúmeras borrascas, y sólo queda la esperanza de una salvación futura: no de otro modo está en medio del mar a la que arrastran los vientos y ya se abre a las aguas saladas".⁷ Barco, naufragio y ancla de la Esperanza se encuentran unidos en un emblema de Jean Jacques Boissard que habla de las tribulaciones de la vida del cristiano, de sus peligros y naufragios ante los que hay que mantener la esperanza de la vida eterna.⁸

La política, como la Esperanza, también tiene una raíz marina. El mar y los navíos también han servido para representar tanto las políticas de estado como las de la fe, si es que ambas no fueron de la mano en muchos momentos de la historia. La emblemática ha dado buena cuenta de este recurso, con ejemplos que aluden al buen gobierno equiparando al monarca con el buen piloto que dirige la nave del estado a la seguridad del puerto, como ocurre en sendas empresas de Saavedra Fajardo.⁹ En otros casos, el barco articula una metáfora existencial ya que el monarca se equipara al navío que parte hacia el feliz puerto de la vida eterna, como muestra uno de los emblemas de las exequias fúnebres de Felipe IV en el Convento de la Encarnación de Madrid.¹⁰ Por otra parte, la comparación de la Iglesia con la nave es un tema antiguo que se reavivó especialmente tras la Contrarreforma. En este caso, la protección teológica de la *Spes* no puede faltar. El *Barco de la Eucaristía* representado en la *Psalmodia eucharistica* del fraile mercedario Melchor Prieto¹¹ es un bajel armado de virtudes y dogmas para defender a la Iglesia de los ataques de sus enemigos: el ancla asegura que la nave no naufragará pues ante eventuales peligros es una sujeción segura. Del mismo modo, el grabado de la *Navis Institoris* de Pedro Perret, de 1610, muestra a la nave de la Orden de la Merced como el barco óptimo en el que realizar la navegación de la vida.¹² La presencia de los santos fundadores, del Papa Gregorio IX, Cristo sobre el palo trinquete, Dios Padre sobre la cofa del palo mayor, el Espíritu Santo sobre el palo de mesana, los mercedarios como expertos merce-

⁵ RIPA, C., 1996, tomo I, p. 354.

⁶ PANOFSKY, D.; PANOFSKY, E., 1975, p. 48.

⁷ ALCIATO, A., 1993, p. 78.

⁸ BOISSARD, J.J., 1593, p. 99.

⁹ SAAVEDRA FAJARDO, D., 1981, p. 231 y p. 442.

¹⁰ RODRÍGUEZ DE MONFORTE, P., 1666, s.p.

¹¹ KASL, R., 2009, pp. 198-201.

¹² ZURIAGA, V., 2002, pp. 611-622.

nautas que manejan las jarcias, convierten al grabado de Perret en una imagen militante de las políticas de la Fe. La *Navis Institoris* se defiende con los cañones de las virtudes (teológicas y cardinales) y con los remos de los diez mandamientos, armas que apartan los bateles de los enemigos: el diablo, la tentación de la carne, la tentación del mundo y los moros, los norteafricanos, los *Mauro-rum servitus*. El cañón de la Esperanza, entre otros, apunta a los musulmanes. En ambos casos, el estado y la fe, la nave es un recurso al servicio de la ideología que la emplea para transmitir, persuadir y convencer de sus ideas. La nave es, por lo tanto, una representación de las políticas barrocas, unos bajeles que en ningún caso naufragan.

El naufragio sublime

La rebelión romántica de finales del XVIII y principios del XIX dio una vuelta de tuerca a las figuraciones del mar y el naufragio, mostrando unas navegaciones más inseguras en las que naufragio, esperanza y política se encuentran entrelazadas de un modo diferente al que la retórica visual barroca había mostrado. La estética de lo sublime barnizó a los naufragios con un tono subjetivo de dolor y trauma, al tiempo que la seguridad de las naves del estado dejó paso a la crítica política del poder. A partir del siglo XVIII, las estrategias alegóricas o retóricas que habían dominado las figuraciones de naufragios pasaron a ser preferencias estéticas. No conviene olvidar que tras el barroco se produce la clausura de un paradigma milenario que tuvo a la alegoría como una práctica creadora y hermenéutica.¹³ La retórica visual fue una potente estrategia interpretativa del mundo que comenzó a palidecer a partir del Neoclasicismo y la filosofía del siglo XVIII. Este ocaso no significa que la alegoría como figura retórica desapareciera sino que el nuevo orden epistémico basado en el *logos* y la razón que empieza a dominar en occidente a partir del XVIII recurre a otras estrategias hermenéuticas para dar sentido al mundo. El naufragio, con el romanticismo, fue elevado a la categoría de sublime porque es una experiencia de dolor, trauma y sufrimiento que lleva al espectador a experimentar la emoción más fuerte que puede sentir.¹⁴

El naufragio de la esperanza de Caspar David Friedrich es una imagen paradigmática de esta situación ya que la naturaleza representada alberga una variedad de significados. Es un vehículo en el que sostener estados de ánimos y representaciones de emociones subjetivas, el conflicto entre las pulsiones del hombre y las fuerzas elementales de la naturaleza. El lienzo de Friedrich es el paradigma de una concepción dialéctica del paisaje romántico, de una naturaleza, vale decir el mar, que es apacible y, a la vez, arrasadora, cruel e inhumana.¹⁵ El cuadro, también titulado *Mar glaciar*, está inspirado en un acontecimiento real¹⁶ aunque ha estado sujeto a interpretaciones alegóricas que apuntan que sería la esperanza del hombre la que está siendo oprimida por los témpanos de hielo. La naturaleza, al mismo tiempo que es expresión de lo subjetivo, es un instrumento para la alegoría política, pues el barco podría significar para Friedrich las esperanzas que había albergado tras la derrota de las fuerzas francesas de ocupación en el año 1815. El imponente hielo que atrapa el barco *Esperanza* sería una grandiosa imagen con la que aludir a la paralizada, detenida, congelada, situación política en la Alemania del momento, de manera que el cuadro sería expresión visual del desencanto político y la creciente resignación que el pintor iba albergando en su interior. El hielo de Friedrich es, por lo tanto, una apropiada y reveladora metáfora de la situación germana tras el Congreso de Viena y las guerras contra Napoleón, un escenario que se caracterizó por el recrudescimiento de medidas antidemocráticas más propias del Antiguo Régimen. Pero, además, la atmósfera política presente en el cuadro tuvo lecturas contemporáneas en los años 70 del siglo pasado, momento en que el desencanto también se instaló en la conciencia de la Alemania Oriental.¹⁷

Que el naufragio está ligado a la política da buena cuenta otro de los más conocidos naufragios de la cultura visual europea, *La balsa de la Medusa* de Theodor Gericault. Al igual que el lienzo de Friedrich, está inspirado en un acontecimiento real que provocó una tormenta política en la Francia del momento, pues puso de manifiesto tanto la incompetencia del capitán de la fragata (nombrado por influencias políticas pero sin ninguna

¹³ Sobre esta clausura, véase MÉNDEZ, S., 2006, pp. 147-180.

¹⁴ Para el naufragio romántico, véase GUILLÉN, E., 2004, pp. 19-43.

¹⁵ ARGULLOL, R., 2006, pp. 93-101.

¹⁶ Podría tratarse de la expedición que William Edward Parry realizó para descubrir el paso del noroeste entre el Atlántico y el Pacífico aunque también se ha propuesto la propia experiencia del pintor ante el río Elba. Véase GUILLÉN, E., 2004, p. 38.

¹⁷ OESER, H.C., 1984, pp. 60-75.

experiencia naval) como la corrupción del estado que favorecía la posición social frente a la experiencia a la hora de obtener un cargo de estas características. Política y esperanza se encuentran representadas en el lienzo. La primera, por mostrar y denunciar en imagen un acontecimiento que señalaba la incompetencia política de los gestores. La segunda, por la forma piramidal en la que se disponen los naufragos que gradualmente va ascendiendo desde la desesperación y la melancolía en la base hasta la esperanza del negro que trata de llamar la atención de la nave *Argos*, enviada a rescatar los posibles supervivientes. El trágico episodio de la *Medusa* permitió a Gericault hacer una crítica política que ocasionó la dimisión del ministro de la Marina francesa y, al mismo tiempo, representar un tema sublime, romántico, pues mostraba a gran escala los sufrimientos del hombre corriente.¹⁸

Otro sublime naufragio con sensibles tintes políticos fue pintado por William Turner hacia 1840. Su título, *El barco de esclavos*, hace referencia a la historia de un barco negrero de 1783, el *Zong*, que ante la llegada de un tifón arrojó al mar los 132 esclavos que transportaba con la intención de cobrar un alto seguro. Turner pintó este lienzo en el contexto de la campaña antiesclavista desarrollada en Inglaterra a mediados del siglo XIX. Turner sitúa al observador a distancia del naufragio pero cerca de los esclavos encadenados que gritan y se ahogan en la parte inferior derecha, destacando el momento de su lucha por sobrevivir, una lucha que se adivina infructuosa. Un verso de la poesía *The seasons* de James Thomson, recogido por Turner, resume la escena: las falacias de la esperanza.¹⁹

Tomar posición: de la estética a la política

Los naufragios de Friedrich, Gericault y Turner aportan tres visiones diferentes de la esperanza pero con un trasfondo político en todos ellos. Son lienzos que ponen de manifiesto esa estrecha vinculación que se da entre el mar, el naufragio, la esperanza y la política. Los naufragios contemporáneos, los que suceden y vemos hoy en día, sin

embargo, no encuentran acomodo en las estrategias alegóricas o estéticas que habían dominado las figuraciones de los desastres náuticos. No hay lugar para la estética y la categoría de lo sublime, tan arraigada en los naufragios románticos, en propuestas como la de Valeriano López (fig. 2) titulada *Top balsa*, una video-performance en la que manteros senegaleses reinterpretan *La balsa de la Medusa* de Gericault y, en un volapié retórico, terminan vendiendo el registro de la acción a los consumidores habituales del *top manta*.²⁰ Lo sublime que el discurso de la historia del arte podría asociar al drama de *La balsa* desaparece ante una imagen que nos interpela de una manera mucho más directa y próxima. Tampoco hay lugar para lo sublime ni la alegoría en secuencias como la fotografiada por Juan Medina que le valió el premio *FotoPres'05* y que, con el título *Morir tan cerca, secuencia de un naufragio*, muestra un naufragio real ocurrido frente a las costas de Fuerteventura en noviembre de 2004 y en el que murieron once de los cuarenta tripulantes de la embarcación.²¹ El vocabulario estético fracasa, naufraga podríamos decir, ante propuestas como el trabajo de Rogelio López Cuenca titulado *Alyazira Al Andalus* donde intercala y enfrenta escenas de naufragios de inmigrantes con la publicidad contemporánea para profundizar en una idea que es común a su trabajo: la representación es una estrategia de dominación que tiene el mundo occidental.²²

Diversos autores han señalado la necesidad de adoptar una posición política a la hora de abordar (o abordar, por emplear un término náutico) las imágenes que genera nuestra posmoderna contemporaneidad, sean artísticas, periodísticas o de otro tipo. Moxey defiende que las preferencias estéticas pasan a ser políticas cuando se violan, se traspan, los límites convencionales que separan el arte del no-arte.²³ Moxey aboga por tomar una posición política a la hora de abordar el estudio de imágenes como las de Juan Medina, Valeriano López o Rogelio López Cuenca, pues su ontología desafía esos límites tradicionales que la disciplina de la historia del arte ha establecido para sus ob-

¹⁸ CLARK, K., 1990, pp. 182-187; GUILLÉN, E., 2004, pp. 47-51.

¹⁹ Sobre estos tres naufragios véase el estudio de MOLINUEVO, J.L., 2001, pp. 11-23. Para el de Turner, véase también BOASE, T.S.R., 1959, pp. 332-346.

²⁰ En: <http://www.valeriano-lopez.es/top_balsa.htm> (Fecha de consulta: 1-1-2012).

²¹ Para el contexto de la inmigración véase la original propuesta audiovisual, en todos los sentidos, de FIBLA, C.; CASTELLANO, N., 2008.

²² GUTIÉRREZ VALERO, A., 2004, pp. 80-83.

²³ MOXEY, K., 2005, pp. 27-37.

jetos de estudio. Los naufragios contemporáneos protagonizados por la inmigración no pueden ser vistos desde la óptica de la estética, no hay nada de sublime ni épico en ellos sino que nos conmueven de un modo totalmente diferente.²⁴ Se trata de un conmoción ante la que el historiador no puede quedar impasible sino que, tal como ha reclamado Didi-Huberman, obliga y empuja a tomar posición política,²⁵ un posicionamiento que formaría parte de las reflexiones posmodernas en el campo de la cultura. Así, según Jameson, "toda posición posmodernista en el ámbito de la cultura (...) es, también y al mismo tiempo, *necesariamente* una toma de postura implícita o explícitamente política sobre la naturaleza del capitalismo multinacional actual".²⁶ Tampoco se puede olvidar que el capitalismo está detrás de estos naufragios (se pongan en imagen o no), son un resultado de él y de una sociedad política global más preocupada del mercado de valores que de los derechos del hombre.²⁷ Pero, quizás, también haya que pensar que la reflexión estética es la que ha llegado a terrenos que la voluntad política no ha alcanzado y que esa misma autoridad tenga capacidad de crear organismos que puedan intervenir donde sus reglas caen en el vacío.²⁸

La toma de una posición política no hace sino retomar la propuesta de Walter Benjamin sobre el papel del historiador, un proyecto que alentaba a escribir una historia con tintes éticos que abordase el olvido de los vencidos. En sus *Tesis de filosofía de la historia* proponía recordar a los derrotados y a los que no tiene voz con la intención de mostrar las trampas de una historia que siempre escriben los vencedores. La esperanza, para Benjamin, está en manos del historiador: "sólo tiene derecho a encender en el pasado la chispa de la esperanza aquel historiador traspasado por la idea de que ni siquiera los muertos estarán a salvo del enemigo, si éste vence. Y este enemigo no ha dejado de vencer".²⁹

Con estas premisas, el papel del historiador adquiere unos tonos éticos y políticos que perfilan su dimensión social: ante imágenes como las de



Fig. 2. Valeriano López, *Top balsa*, 2007.

Juan Medina o Rogelio López Cuenca, el historiador debe tomar posición y escribir y poner en imagen a los naufragados, los vencidos y oprimidos que no tienen lugar en la historia.³⁰ Su esperanza está depositada en nosotros, algo que Benjamin ya advirtió a los historiadores. Somos, por lo tanto, espectadores de sus naufragios, los depositarios de sus esperanzas y los encargados de escribirla.

Cartografías de la (des)esperanza

Una vez situados nosotros, no se puede pasar por alto que los naufragios protagonizados por la inmigración en pateras y cayucos son imágenes que forman parte de las llamadas *new African diasporas* o *black diaspora*, es decir, los movimientos y desplazamientos de la población africana que, por diferentes motivos, han tenido lugar desde antiguo y que siguen produciéndose hoy en día.³¹ La *black diaspora* se asocia preferentemente con la esclavitud y los traslados forzados de población negra africana que las potencias europeas lideraron desde el siglo XVI hasta la abolición de la es-

²⁴ GUILLÉN, E., 2004, pp. 93-96.

²⁵ DIDI-HUBERMAN, G., 2008.

²⁶ JAMESON, F., 1991, p. 14. En cursiva en el original.

²⁷ OLIVARES, R., 2008, p. 8.

²⁸ DYANGANI, E., 2007, pp. 87-98.

²⁹ BENJAMIN, W., 1971, pp. 79-80. Véase también MATE, R., 2006, pp. 113-128.

³⁰ Así lo explica en la tesis VII. Véase, BENJAMIN, W., 1971, p. 81 y MATE, R., 2006, pp. 129-141.

³¹ SEGAL, R., 1995; KOSER, K., 2003. Para las causas actuales, ROCA, A., 2007, pp. 29-41.

clavitud. Los naufragios de inmigrantes africanos en pateras o cayucos en el estrecho de Gibraltar o en las rutas hacia las islas Canarias actualizan el trauma de la diáspora hacia una pluralidad de experiencias que ya no son consecuencia exclusiva de la esclavitud. Hay, por lo tanto, diferentes tipologías de diásporas que permiten emplear el término como una herramienta conceptual flexible que ayuda a entender, en nuestro caso, las travesías, los naufragios y los movimientos poblacionales que esos viajes implican.

Las diásporas implican un desplazamiento desde un lugar de origen a otro de destino, un movimiento que se produce y empieza desde un presente hacia un futuro, hacia los anhelos (digamos las esperanzas) que se esperan cumplir con el viaje. En estos casos, los desplazamientos están marcados por las rutas clandestinas que se siguen para llegar a Europa y que determinan la existencia de un mapa, de una cartografía de la desesperanza basada en deseos de cambio que no siempre se cumplen. Rogelio López Cuenca incide en la dimensión geográfica de la inmigración en su obra *No(w)here*, el mapa de una línea de metro ficticia en el que las diversas estaciones que lo conforman aluden a diferentes términos asociados con la inmigración norteafricana.³² No se puede olvidar que los mapas son también representaciones y no meras trasposiciones a escala de un espacio geográfico. Los mapas son una *escritura del mundo*, si se hace caso a su etimología, una representación del mundo y, por lo tanto, con todas las implicaciones de control y dominio que el término conlleva. Los mapas no son imparciales sino una estrategia de representación de la realidad que se asocia a ideologías y a fórmulas de control de las clases dominantes, requiriendo una estrategia de deconstrucción que revele las fórmulas de dominación que se enmascaran bajo esa supuesta verdad objetiva que son los mapas.³³

El trabajo de Rogelio López Cuenca se mueve en estos parámetros al presentar un mapa de la inmigración que no se basa en escalas convencionales sino que, precisamente, desenmascara y muestra las fórmulas de dominación que occidente asocia con la inmigración. Además, las convenciones visuales de los mapas del metro, lo que se denomi-

na el sistema *Way Finder*, evidencian que ni los más detallados ni más detallistas mapas son las mejores representaciones de la realidad.³⁴ Si la geografía es una escritura del mundo, la obra *No(w)here* insiste en los juegos lingüísticos que el fenómeno de la inmigración depara, abogando por afrontar críticamente un lenguaje y un vocabulario que no es nada inocente ni arbitrario y que no hacen sino profundizar en el estereotipo del extraño, lo insólito y lo distinto.³⁵ El viaje (*travel* es la primera estación) comienza para encontrar un *travail* (trabajo en francés), sin que falte la estación del *Estrecho* que posibilita entrar en el espacio *Schengen* (la Europa sin fronteras que amplía sus dimensiones al mismo tiempo que hace más estrecho el paso por Gibraltar, definido también como *rígido, angosto, ceñido o reducido*), ni los juegos de palabras con los términos *hostil, host* o *hostage* (invitado y rehén en inglés, respectivamente) que lanzan un mensaje del tipo "los inmigrantes son invitados hostiles que viven como rehenes". El mapa de López Cuenca es una auténtica subversión cartográfica pues aborda un trabajo que vuelve a nombrar el mundo al incluir nombres y conceptos que no aparecen en los mapas convencionales pero que, sin embargo, forman parte y definen las rutas de las *new black diaspora*.

La misma subversión cartográfica está detrás del *Plano esquemático del desastre*, un mapa de metro de la crisis actual que la asociación altermundista *Attac* distribuyó en las manifestaciones y actos que protagonizaron en los meses posteriores al movimiento del 15-M del año 2011. El mapa, distribuido en forma de tríptico, aborda con espíritu reivindicativo una tarea que también vuelve a nombrar el mundo. Los nombres de las estaciones, las líneas de metro, o la información al usuario, se refieren a conceptos e ideas que explicarían la génesis de la crisis: la *Corrupción Política*, la *Especulación*, el *Derroche* o el *Imperialismo* son los andenes de un viaje que siempre conduce a la crisis. La imaginaria Línea 7, que discurre entre las estaciones de *Puerta de la Infamia* y termina su azaroso trayecto en *Las Hambrunas* cuenta con la estación *Emigración Forzosa*. Si uno continúa su viaje puede bajarse en la estación *Emigrantes explotados*, andén interconectado con el trayecto de la Línea

³² LÓPEZ CUENCA, R., 2000, pp. 128-129.

³³ Para las cuestiones de los mapas véase DE DIEGO, E., 2006, pp. 97-116. Las reflexiones sobre el mapa como representaciones de poder, en HARLEY, J.B., 1989, pp. 1-20.

³⁴ Sobre las convenciones de los mapas de metro, véase, TURCHI, P., 2004, pp. 43-44.

³⁵ LÓPEZ CUENCA, R., 2008, pp. 72-74.

5 cuyas estaciones tienen una temática de corte imperialista. El mapa deconstruye el fenómeno de la crisis y muestra una cartografía de la misma en la que las estructuras de poder que la han provocado quedan desenmascaradas y que, al igual que el trabajo de López Cuenca, no aparecen en los mapas convencionales.³⁶

Hablando de mapas e inmigración en los términos en los que nos movemos, quizás la cartografía de la esperanza está más cerca de lo que pensamos, pues el plano (real) del metro de Madrid cuenta con ese nombre como una de sus paradas: la línea 4 que une Argüelles con el Parque de Santa María dispone de la Estación Esperanza, un lugar que fue reinterpretado por el cantante Manu Chao en su álbum *Próxima Estación Esperanza* publicado en el año 2000. No sólo sirvió como título del disco sino que el cantante registró con una rudimentaria grabadora el sonido de la voz femenina que anuncia la próxima estación del trayecto en la línea madrileña. Ese fragmento, "Próxima estación Esperanza", repetido en diversos momentos del disco y descontextualizado, se convierte en un mensaje inspirador que enlaza de un modo muy poderoso con la propia actitud política y activista del cantante. Manu Chao es un poeta que quiere dar voz a los que no la tienen, a los oprimidos y represaliados, a los desesperanzados. Sus discos tratan sobre la inmigración clandestina, la hegemonía de occidente sobre los países en vías de desarrollo o la situación de los más desfavorecidos por la sociedad.³⁷ Sus discos son un mosaico sonoro, como un libro de *collages* en el que se combinan sonidos, ritmos e imágenes muy heterogéneas en un fluido musical en continuo movimiento. Se trata de canciones que ponen música a la *new black diaspora*, un discurso musical sobre la inmigración que se plantea como una contrahistoria, una representación del pasado y el presente que ofrece una contranarrativa al colonialismo occidental. Los mapas de Rogelio López Cuenca, la música de Manu Chao o la *performance* de Valeriano López son, todas ellas, narrativas alternativas que desenmascaran los modos que occidente asocia con la inmigración.

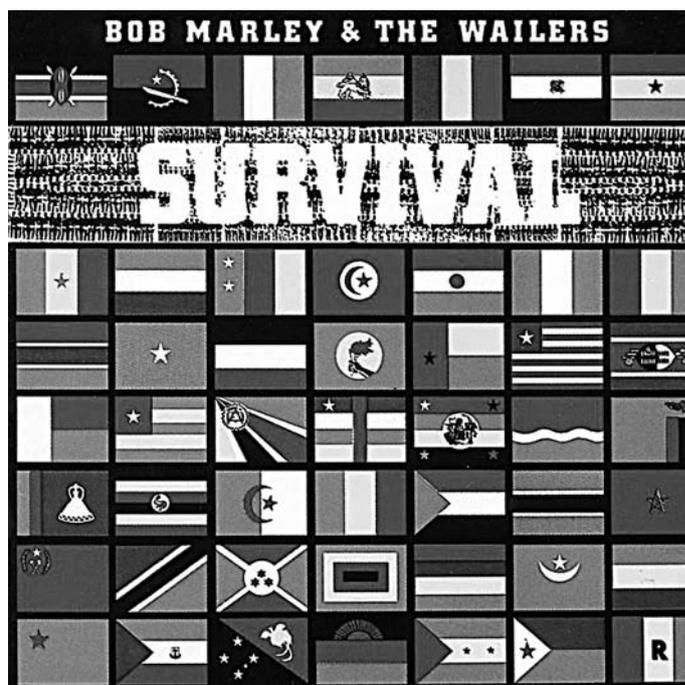


Fig. 3. Bob Marley & The Wailers, *Survival*, 1979.

Las anti-arcas

Siguiendo con música y política, y rebobinando un poco el hilo musical, un disco de Bob Marley abordó con una clara conciencia política la situación de los esclavos africanos y recordó lo que se denominó, dentro del proceso de trata de esclavos, como el *middle passage*, aquella parte del viaje que se realizaba por mar desde las costas de África hacia Europa o América. El *middle passage* era la parte del viaje en la que la experiencia traumática de la diáspora cobraba todo su sentido.

El disco *Survival*, grabado en 1979 por *Bob Marley & The Wailers*, es el álbum con el mensaje más político de los realizados por el cantante jamaicano y un disco decididamente militante en favor de la solidaridad panafricana. La portada del mismo (fig. 3) despliega las banderas de los nuevos países

³⁶ Más información en: <<http://www.attac.org/es>> (Fecha de consulta: 10-2-2012). *Attac* es una asociación internacional que surge en Francia en 1998 influida por el ambiente cultural e intelectual de *Le Monde Diplomatique*. Sus acciones se orientan hacia el desarme de los sectores financieros, el cierre de paraísos fiscales, la anulación de la deuda externa a los países en vías de desarrollo, una agricultura social y ecológica, la implantación de la *Robin Hood Tax* o la socialización del sector bancario.

³⁷ Información sobre Manu Chao, sus discos y actividades se puede encontrar en: <www.manuchao.net> (Fecha de consulta: 16-8-2011). La presentación del disco en París se realizó en la estación de metro de Menilmontant, que entre el 28 de mayo y el 3 de junio de 2001 se habilitó con la música y los colores del disco: se convirtió en la Estación Esperanza.

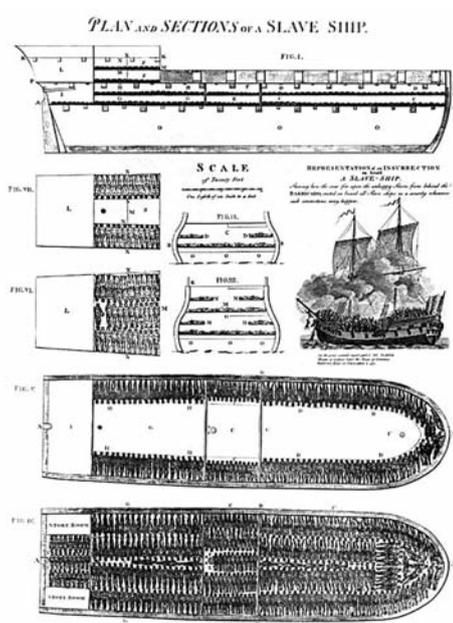


Fig. 4. Descripción del barco negro *Brookes*, 1789.

africanos nacidos tras el proceso de descolonización. Sobre ellas se disponen las letras que dan título al mismo, *Survival*, bajo las cuales se encuentra la referencia al *middle passage* pues representa la sección de uno de los barcos de esclavos ingleses, el *Brookes*, que se dedicaron a transportar por mar a la población negra para ser esclavizada en América o Europa. La imagen original forma parte de la *Description of a slave ship*, una intensa propaganda abolicionista que la *Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade* publicó en 1789 con la intención de mostrar las condiciones inhumanas en las que se trasladaban los esclavos.³⁸ La propaganda más influyente de la *Society* se centró en la presentación del cargamento de esclavos en el casco del barco, una propaganda en la que el grabado del *Brookes* fue la imagen más famosa y reproducida. No en vano, el *middle passage* fue el primer lugar sobre el que escribir y denunciar el trauma de la esclavitud ya que la manera de disponer a los esclavos enfatiza su total pasividad y prioriza su status de víctimas, una estrategia que piensa decididamente en el espectador occidental para provocar en él un sentimiento de

culpabilidad, un diálogo (naufragio – espectador) que Blumenberg ha analizado pormenorizadamente. Se trata de imágenes que obligan al espectador a *tomar posición política*.

El grabado del *Brookes* fue realizado según las convenciones visuales de la ingeniería naval pues el barco se muestra desde diferentes puntos de vista y se detalla el contenido de cada una de las secciones del casco, las bodegas o el puente (fig. 4). La referencia a la ingeniería confiere autoridad y formalidad a la imagen ya que entronca con la tradición constructiva de navios. Sin embargo, el modelo de un barco cargado de seres vivos entronca con otra tradición, la cristiana, y el poderoso referente del arca de Noé. La *Description* del *Brookes*, y con ella las representaciones del *middle passage*, son un anti-arca, por usar el término de Baudrillard, ya que su poder no viene por las semejanzas y similitudes sino por las diferencias que se pueden establecer. De este modo, barcos de esclavos, cayucos o pateras de la contemporaneidad, son todas antítesis del arca porque esta última enfatiza el valor único de cada cosa creada, las parejas de animales que sobreviven perfectamente guardadas y archivadas, mientras que los primeros enfatizan una carga homogénea e impersonal.³⁹ No conviene olvidar que el arca de Noé ha sido un paradigma para la mentalidad de diferentes épocas. En el barroco, lo fue para los galeones que atravesaban el océano con el deseo de llegar a un nuevo mundo en el que podrían empezar una nueva vida.⁴⁰ En el siglo XIX, fue un paradigma, o referente, sobre el que denunciar la disposición de los esclavos por parte de las sociedades abolicionistas.⁴¹ En el siglo XXI, es de nuevo un paradigma con el que entender los naufragios de la inmigración.

El erudito barroco Athanasius Kircher abordó la monumental tarea de describir el arca, su contenido y las circunstancias que rodearon el diluvio, recordando que el mítico navío fue concebido y creado con una estructura en simetría con el cuerpo humano. En su descripción dispuso un diagrama en el que efectúa una comparación entre el cuerpo humano y el arca de Noé. La imagen muestra un cuerpo masculino idealizado, con los brazos extendidos en forma de cruz y dispuesto sobre

³⁸ WOOD, M., 2000, pp. 14-77.

³⁹ WOOD, M., 2000, pp. 29-31. Para el anti-arca, véase BAUDRILLARD, J., 1987, p. 32.

⁴⁰ GÓMEZ DE LIAÑO, I., 2002, p. 48.

⁴¹ Es interesante constatar cómo se construyeron maquetas de la *Description* del *Brookes* para defender las tesis abolicionistas hacia finales del siglo XVIII, unas maquetas que recuerdan a las arcas de Noé que los niños de la época tenían para jugar y conocer la historia sagrada. Sobre este punto, véase WOOD, M., pp. 29-30.

una cuadrícula, siguiendo un esquema familiar a los teóricos de la arquitectura del Renacimiento pues recuerda al hombre de Vitrubio.⁴² Kircher sigue las proporciones del arca que recoge san Agustín en *La Ciudad de Dios*: "Sus mismas dimensiones de longitud, anchura y altura, significan el cuerpo humano, en cuya realidad anunció que vendría a los hombres, como realmente vino. (...) Por eso el arca fue hecha de trescientos codos de longitud, cincuenta de anchura y treinta de altura".⁴³

El arca tiene, por lo tanto, una dimensión humana pues se corresponde con el cuerpo de Cristo. Una relación entre el cuerpo y el arca que otro erudito e intelectual, Benito Arias Montano, reflejó en su *Biblia sacra* de 1572 al disponer un fantasmal cuerpo de Cristo sobre la representación del arca de Noé, una figuración que convierte a esta última en un ataúd (fig. 5). La forma del arca guarda relación con su función, pues su forma basada en las medidas del cuerpo humano se vincula con la función salvífica que se corresponde con el arca. El cuerpo de Jesucristo fue un prototipo sagrado, un canon de origen divino que, según Arias Montano, sirvió de módulo con el que no sólo construir el arca sino también el Tabernáculo y el Templo de Salomón. El cuerpo de Cristo es el canon perfecto para la construcción y el equivalente del hombre vitruviano. Incluso Arias Montano trató de armonizar aspectos de las tradiciones clásica y cristiana y consideraba que si se examinaban con detenimiento los números y medidas que se citan en la Biblia se vería que no son muy diferentes de las proporciones clásicas, hasta el punto de concluir que éstas proceden de las Sagradas Escrituras.⁴⁴ La exégesis de Arias Montano sobre el arca de Noé se sustenta, además, en su sólida formación filológica, preocupándose por perfilar con precisión los matices y sentidos de las palabras que conforman el *Génesis*. Para el humanista, el término hebreo que se refiere al arca, *teva*, se reserva para un tipo de embarcación destinada al rescate de personas en el mar. De este modo, su forma deriva de su función, pues el rescate de seres humanos (y animales, no los olvidemos) impone una forma concreta de embarcación.⁴⁵ Para rescatar y salvar a la humanidad del diluvio, ¡qué mejor que una gran embarcación de salvamento!

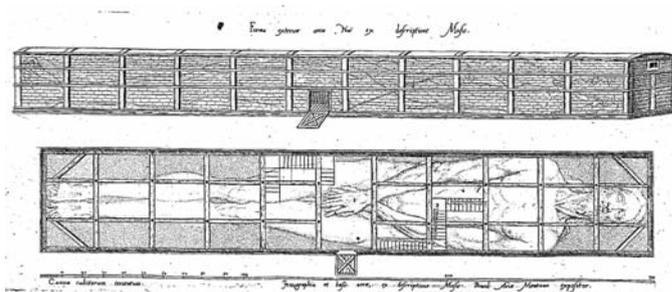


Fig. 5. Benito Arias Montano, *El cuerpo de Cristo como canon del Arca de Noé, Biblia sacra*, 1572.

Que el arca de Noé sea el lugar para la salvación lo ratifica y explica Juan de Borja, pues asocia el arca con el naufragio de los justos en uno de sus emblemas (fig. 6), recordando que "se debe navegar con los justos para que, cuando diéremos al través, quedemos como ellos, sobre los montes".⁴⁶ Un discurso muy similar es el de Juan de Horozco, para quien el arca es un ataúd en el que encontrar la salvación, un féretro cuya proporción también deriva de las medidas del cuerpo humano: "Y en lo que toca al Ataud (...) se ha de hacer cuenta que es otra Arca de Noé, la qual en si represento esto mismo, porque considerando su fábrica y las medidas della viene a ser en su proporción la medida del cuerpo humano, de manera que sin duda tendría el arca la misma forma del ataud, y aso bolvemos a decir que en este arca debemos acogernos para ser libres y fuera della no puede haber seguridad alguna".⁴⁷

Sin embargo, son de nuevo las diferencias en este aspecto las que definen a las anti-arcas de la contemporaneidad. Un vistazo al diagrama del *Brookes* y el modo de disponer los cuerpos de los esclavos, en ocasiones mostrando un angustioso *horror vacui*, muestra una antropometría totalmente diferente a la empleada en el arca en la que la relación con el cuerpo humano ha quedado dramáticamente desplazada. Si el arca es un barco con relación al cuerpo humano (el cuerpo de Cristo que proporciona las medidas que debe tener), en el caso del diagrama del *Brookes* y los cayucos, esa relación se modifica en pos del hacinamiento de

⁴² KIRCHER, A., 1676, pp. 33-34. Véase también GODWIN, J., 2009, p. 274.

⁴³ AGUSTÍN, 1988, 15, 26.

⁴⁴ MARTÍNEZ RIPOLL, A., 1994, pp. 94-99.

⁴⁵ SHALEV, Z., 2003, pp. 56-80.

⁴⁶ BORJA, J., 1998, p. 22.

⁴⁷ HOROZCO, J., 1589, lib. III, fol. 176v.



Fig. 6. Juan de Borja, *Piorum naufragium*, 1581.

cuerpos (fig. 4). El canon del arca no es válido para las anti-arcas, lo que lleva a pensar que la alegoría salvífica que encierra la primera tampoco se corresponde con la segunda. No hay esperanza para los que navegan en las anti-arcas. Ni la forma ni la función se corresponden con la que tenía el arca. Siguen siendo ataúdes pero es precisamente esa función la que niega cualquier posibilidad de éxito al viaje. Un viaje en las anti-arcas está condenado al naufragio. No hay esperanza de llegar a buen puerto.

La asociación entre la tumba, el barco o el viaje por mar ya se puede encontrar en el vocabulario relacionado con los barcos negreros pues recibían el nombre de *tumbeiros* en el tráfico angoleño del siglo XVIII. Un simbolismo de la muerte y la trata de esclavos que también se extendía a los que desempeñaban trabajos relacionados con el tráfico marítimo de esclavos, pues *tumbeiros* eran también los que trasladaban los esclavos desde el interior de África a los puertos costeros donde iban a ser embarcados.⁴⁸ Antonio de Guevara describió en su *Arte de marear* que “la mar es un ci-

minterio a do infinitos están enterrados” y que “no hay navegación tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya más de una tabla”,⁴⁹ mientras que Quevedo define al mar, “imperio cerúleo, húmedo y fiero” como una “sepultura natural”.⁵⁰ Y es que el mar ha sido, desde antiguo el lugar del mal, del miedo y de la muerte.⁵¹ El discurso periodístico que en los últimos años ha reflejado el drama de la inmigración ha denunciado con diversos recursos esa asociación entre la muerte y el Estrecho de Gibraltar. Sendas viñetas de Máximo publicadas en el diario *El País* definían al estrecho como un “Cementerio Marino” o lo rebautizaba como el “Estrecho de los Naufragos”, mientras que una viñeta de Carlos Villanueva publicada en *EuropaSur* hablaba del paso del estrecho como el “Tanatorio de Gibraltar”. No faltaron denuncias en las que las pateras se imaginaban con la forma de un ataúd, como el caso de una viñeta de Carlos Méndez publicada en *El Correo*, una de Peridís en *El País* o la de Carlos Villanueva en *EuropaSur*.⁵²

La música tampoco ha sido ajena a esta asociación de la muerte con el mar y el viaje en patera. El grupo catalán-marroquí *Chab Samir* hace música *raí* con canciones dedicadas plenamente al tema de la inmigración. El *raí* es una expresión musical que en sus orígenes se vincula con la migración argelina de los años 60 y, hoy en día, sigue siendo un espacio en el que articular identidades norteafricanas desplazadas y desarraigadas. El *raí* hispano-marroquí de *Chab Samir* se centra en presentar los riesgos físicos que se corren cuando se cruza ilegalmente el estrecho de Gibraltar. Una de sus canciones, *Patera*, habla de los riesgos y traumas que implica el viaje ilegal hacia la Europa soñada, hacia la tierra esperada. En las letras se habla de la muerte como un riesgo inherente al viaje y se describe a Tarifa como un cementerio. El propio cantante, Samir, reconoce que la canción está pensada para el espectador occidental (todos los naufragios tienen su observador, ya lo advirtió Blumenberg) pues ningún inmigrante quiere revivir ni recordar el trauma del viaje: “¿Para qué voy a cantar canciones de muerte en el mar? Ya lo saben. Eso se lo canto a gente que no se le ocurriría pensarlo. Casi todos los que estamos aquí conocemos a alguien que llegó de ese modo. ¿Tú te imaginas lo que debe de ser estar en el mar catorce

⁴⁸ SMALLWOOD, S.E., 2007, p. 138.

⁴⁹ GUEVARA, A., 1984, p. 357 y p. 324.

⁵⁰ QUEVEDO, F., 1983, núm. 134, vv. 7-8.

⁵¹ DELUMEAU, J., 1989, pp. 53-69.

⁵² Viñetas recogidas en MARTÍN CORRALES, E., 2002, p. 231.

horas en un bote de goma a merced del viento? Eso no son catorce horas, no se pueden medir; eso es mirar la muerte cara a cara, y luego cuando llegas a la costa volver a nacer..., pero en una vida nueva, solitaria, extraña, no la que dejaste atrás o la que conocías”.⁵³

El testimonio de Samir incide en que los sistemas de medida occidentales no son válidos para entender el trauma del viaje. Ni el tiempo ni el espacio de occidente describen la diáspora en el Estrecho. Nuestro canon de medidas no es válido. Las horas que pasan son como mirar a la muerte y las embarcaciones que utilizan amontonan los cuerpos sin medida. Samir también habla de una resurrección muy particular. El desembarco es un renacimiento a una nueva vida, quizás no a la vida esperada ni soñada antes del viaje y la diáspora (ni la que promete el arca), pero una nueva vida que arrastra consigo el trauma del naufragio o del viaje nocturno por los húmedos reinos del miedo.

La esperanza no forma parte de la tripulación de las anti-arcas. Lo confirma la presencia actual del buque hospital *Esperanza del Mar*,⁵⁴ un barco al servicio del estado español y propiedad del *Instituto Social de la Marina* que desde 1982 presta apoyo logístico y sanitario a la flota pesquera en las aguas atlánticas entre Canarias y el Sahara y, en muchas ocasiones, se encarga del rescate de cayucos e inmigrantes. A veces, los naufragos que rescatan han fallecido durante la travesía y lo que encuentran es un cayuco convertido en ataúd, un auténtico *tumbeiro*, como el caso de aquel cayuco encontrado con siete cadáveres a bordo en el año 2007.⁵⁵ El suceso informa que la *Esperanza* ha adoptado posición política y confirma la diferente antropometría que gobierna estas embarcaciones (siete cadáveres para un ataúd-*tumbeiro*) y, de modo especial, actualiza aquello que Walter Benjamin solicitó a los historiadores: las esperanzas de los desesperanzados están en nuestras manos. Porque ante los naufragios, como bien cantó el poeta Hopkins, la esperanza se pone de luto.⁵⁶

Bibliografía

ALCIATO, A. *Emblemas* (ed. de Santiago Sebastián. Madrid: Akal, 1993).

AGUSTÍN. *La ciudad de Dios* (trad. de Santos Santamar-

ta del Río y Miguel Fuetes Lanero. Madrid: BAC, 1988).

ARGULLOL, R. *La atracción del abismo. Un itinerario por el paisaje romántico*. Barcelona: El Acantilado, 2006.

BAUDRILLARD, J. *América*. Barcelona: Anagrama, 1987.

BENJAMIN, W. *Angelus novus*. Barcelona: Edhasa, 1971.

BOASE, T.S.R. "Shipwrecks in English romantic painting". *Journal of the Warburg and Courtauld Institutes*, 1959, nº 22, pp. 332-346.

BOISSARD, J.J. *Emblematum liber*. Francofurti ad Moenum: Theodor de Bry, 1593.

BORJA, J. *Empresas morales* (ed. de Rafael García Mahiques. Valencia: Ayuntamiento de Valencia, 1998).

BLUMENBERG, H. *Naufragio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*. Madrid: Visor, 1995.

CLARK, K. *La rebelión romántica*. Madrid: Alianza, 1990.

DELMEAU, J. *El miedo en occidente (siglos XIV-XVIII). Una ciudad sitiada*. Madrid: Taurus, 1989.

DE DIEGO, E. "Dibujando mapas/recorriendo mapas/tachando mapas. Algunas subversiones cartográficas y otros disturbios en la geografía colonial de Occidente". En *La multiculturalidad en las Artes y en la Arquitectura*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart, 2006, pp. 97-116.

DIDI-HUBERMAN, G. *Cuando las imágenes toman posición*. Madrid: Antonio Machado, 2008.

DYANGANI, E. "Diáspora africana y arte contemporáneo". En INIESTA, F. (ed.). *África en diáspora. Movimientos de población y políticas estatales*. Barcelona: Cidob, 2007, pp. 87-98.

FIBLA, C.; CASTELLANO, N. *Mi nombre es Nadie. El viaje más antiguo del mundo*. Barcelona: Icaria, 2008.

FotoPres'05. Barcelona: Fundación La Caixa, 2005.

GODWIN, J. *Athanasius Kircher. Le théâtre du monde*. Paris: Éditions de l'Imprimerie Nationale, 2009.

GÓMEZ DE LIAÑO, I. *Athanasius Kircher. Itinerario del éxtasis o las imágenes de un saber universal*. Madrid: Siruela, 2002.

GUEVARA, A. *Menosprecio de corte y alabanza de aldea. Arte de marear* (ed. de Asunción Rallo. Madrid: Cátedra, 1984).

GUILLÉN, E. *Naufragios*. Madrid: Siruela, 2004.

GUTIÉRREZ VALERO, A. (com.). *Hojas de ruta. Rogelio López Cuenca*. Valladolid, Museo Patio Herreriano, 2004.

HARLEY, J.B. "Deconstructing the map". *Cartographica*, 1989, nº 26, pp. 1-20.

HOPKINS, G.M. *El naufragio del Deutschland y otros poemas* (ed. de Emilio del Río. Madrid: Rialp, 1984).

HOROZCO, J. *Emblemas morales*. Segovia: Juan de la Cuesta, 1589.

JAMESON, F. *El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo avanzado*. Barcelona: Paidós, 1991.

KASL, R. (ed.). *Sacred Spain. Art and belief in the Spanish world*. New Haven and London: Yale University Press, 2009.

KIRCHER, A. *Arca Noë, in tres libros digesta*. Amstelodami: Appud Joannem Janssonium à Wesberge, 1676.

⁵³ Citado en NAIR, P., 2006, p. 129.

⁵⁴ Información del barco en: <http://www.seg-social.es/ism/gsanitaria_es/ilustr_anexos/anexo1.htm> (Fecha de consulta: 4-8-2011).

⁵⁵ En: <<http://www.europapress.es/00073/20071026085242/buque-esperanza-mar-dirige-senegal-cadaveres-siete-inmigrantes-bordo.html>> (Fecha de consulta: 4-8-2011).

⁵⁶ HOPKINS, G. M., 1984, p. 39.

- KOSER, K. *New African diasporas*. London: Routledge, 2003.
- LÓPEZ CUENCA, R. *Obras*. Granada: Diputación de Granada, 2000.
- LÓPEZ CUENCA, R. "Exótico". *Exit*, 2008, nº 32, pp. 72-74.
- MARTÍN CORRALES, E. *La imagen del magrebí en España. Una perspectiva histórica: siglos XVI-XX*. Barcelona: Bellaterra, 2002.
- MARTÍNEZ RIPOLL, A. "Del arca al templo. La cadena ejemplar de prototipos sagrados de B. Arias Montano". En RAMÍREZ, J.A. (ed.). *Dios, arquitecto. J.B. Villalpando y el Templo de Salomón*. Madrid: Siruela, 1994, pp. 94-99.
- MATE, R. *Medianoche en la historia. Comentarios a las tesis de Walter Benjamin "Sobre el concepto de historia"*. Madrid: Trotta, 2006.
- MÉNDEZ, S. "Del barroco como el ocaso de la concepción alegórica del mundo". *Andamios*, 2006, nº 4, pp. 147-180.
- MOLINUEVO, J.L. *Estéticas del naufragio y de la resistencia*. Valencia: Alfons el Magnànim, 2001.
- MOXEY, K. "Estética de la cultura visual en el momento de la globalización". En BREA, J.L. (ed.). *Estudios visuales. La epistemología de la visualidad en la era de la globalización*. Madrid: Akal, 2005, pp. 27-37.
- NAIR, P. *Rumbo al norte. Inmigración y movimientos culturales entre el Magreb y España*. Barcelona: Bellaterra, 2006.
- OESER, H.C. "Ice as metaphor for political stagnation: some cultural parallels between Germany after 1815 and West Germany after 1972". *The Maynooth Review*, 1984, nº 11, pp. 60-75.
- OLIVARES, R. "Nosotros, los otros". *Exit*, 2008, nº 32, pp. 8-9.
- PANOFSKY, D.; PANOFSKY, E. *La caja de Pandora. Aspectos cambiantes de un símbolo mítico*. Barcelona: Barral Editores, 1975.
- PÍNDARO. *Obra completa* (ed. de Emilio Suárez de la Torre. Madrid: Cátedra, 1988).
- QUEVEDO, F. *Poesía original completa* (ed. de José Manuel Blecua. Barcelona: Planeta, 1983).
- RODRÍGUEZ DE MONFORTE, P. *Descripción de las honras que se hicieron a la Católica Magestad de D. Phelippe quarto Rey de las Españas y del Nuevo Mundo en el Real Convento de la Encarnación*. Madrid, 1666.
- RIPA, C. *Iconología* (trad. de Juan Barja y Yago Barja. Madrid: Akal, 1996).
- ROCA, A. "Causas de los movimientos poblacionales africanos". En INIESTA, F. (ed.). *África en diáspora. Movimientos de población y políticas estatales*. Barcelona: Cidob, 2007, pp. 29-41.
- SAAVEDRA FAJARDO, D. *Empresas políticas* (ed. de Francisco Javier Díez de Revenga. Barcelona: Planeta, 1981).
- SEGAL, R. *The black diaspora. Five centuries of the black experience outside Africa*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 1995.
- SHALEV, Z. "Sacred geography, antiquarianism and visual erudition: Benito Arias Montano and the maps in the Antwerp Polyglot Bible". *Imago Mundi*, 2003, nº 55, pp. 56-80.
- SMALLWOOD, S.E. *Saltwater slavery: a middle passage from Africa to American diaspora*. Cambridge: Harvard University Press, 2007.
- TURCHI, P. *Maps of the imagination: the writer as cartographer*. San Antonio: Trinity University Press, 2004.
- WOOD, M. *Blind memory. Visual representations of slavery in England and America. 1780-1865*. Manchester: Manchester University Press, 2000.
- ZURIAGA, V. "La *Navis Institoris* de Pedro Perret en la formación de la imagen de la Merced". En BERNAT VISTARINI, A. CULL, J.T. (eds.). *Los días del Alción. Emblemas, Literatura y Arte del Siglo de Oro*. Palma de Mallorca: José J. de Olañeta, 2002.