

INEKE PHAF-RHEINBERGER
UNIVERSITY OF GIESSEN, GERMANY

Resumen

El contenedor es un medio de transporte inventado hace más de siete décadas y construido para navegar sobre los océanos. Ya forma parte también de los paisajes terrestres, donde tiene funciones diversas. Al mismo tiempo, se comienza a elaborar en el arte visual y en la literatura una variante del Container Art, característica por una ‘cartografía intrínseca marítima’ conectada con sus rutas oceánicas. Se discuten dos obras del artista angoleño António Ole y del poeta argentino Sergio Raimondi como ejemplos, mostrando sus interpretaciones, además de enfatizar su conexión con Berlín, símbolo del inicio de la dinámica de la globalización contemporánea.

Palabras claves: *Container Art*, cartografía intrínseca marítima, globalización contemporánea, Berlín como inspiración, migraciones ilegales y tripulaciones precarias.

El contenedor

Desde la década de 1960, un nuevo medio de transporte aparece en el horizonte global, el contenedor, un ‘fetiche del área moderna,’ el vehículo de transporte prototípico en los océanos en nuestros días. El contenedor es una unidad de acero, inventada en los Estados Unidos en la década de 1950, cuya capacidad se calcula de acuerdo con la normativa ISO (International Organisation for Standardization). Su función de transporte requiere una infraestructura portuaria compleja con computadores, grúas, equipos de medida, calculaciones matemáticas, construcciones gigantescas de metal y mapas concisos de las rutas marítimas. Este transporte exige conocimientos especializados, ya que los barcos cargueros, en un viaje, pueden transportar miles de contenedores de una vez que, desembarcados, se van amontonando en las zonas portuarias¹. Pese a haber sido inventado como medio de transporte oceánico, cargados sobre los camiones igualmente ocupan las autopistas dirigiéndose a los lugares geográficos más diversos. Ya son omnipresentes y se consideran parte integral de nuestro hábitat cotidiano, como oficina, museo o hospital ambulante, piscina, escuela, o casa de refugiados (Bergmann 2013).

Con el contenedor se cierra el círculo con la modernidad temprana, cuando Fernando de Magallanes soñó con la circunnavegación del globo. Salió de Sevilla en 1519 muriéndose en las Filipinas en 1521. Luego de haber cruzado el Mar del Sur (el Sur del Atlántico) y llegado al Pacífico, su expedición continuaba sin él dando paso a muchas otras. Este incremento de las expediciones oceánicas tuvo su efecto en la cartografía. El concepto visual de los mapas, hasta entonces concentrado en los territorios y sus costas, comenzaba a descentralizarse ampliándolos con un sinnúmero de detalles geográficos marítimos. En el siglo XVII, la casa Blaeu en Ámsterdam se convirtió en una editorial prototípica de esta modificación cartográfica.

En la actualidad, el contenedor logra situarse en todos los océanos y paisajes terrestres del globo. Sus rutas marítimas se reproducen ahora en mapas distribuidos en las grandes casas comerciales (Rodrigue 2020) y, a primera vista, parecen ser meramente rutas determinadas por las demandas del consumo y el grado de la infraestructura tecnológica. Sin embargo, artistas como Ole y escritores como Raimondi entienden estas rutas de otra manera y, en sus obras, se interesan por estos contenedores más allá de su valor económico y tecnológico, concentrándose también en su contextualización social-cultural. Este aspecto apenas se nota en la discusión sobre esta nueva dimensión artística del *Container Art*. En general, los críticos se limitan a mostrar y comentar los grafitis o pinturas decorativas que cubren sus superficies sin cuestionar su valor estético dentro de un contexto histórico particular, al cual denominamos por lo siguiente su cartografía intrínseca marítima. Para documentarla, analizaremos dos obras. Se trata de *The Entire World. Transitory Geometry* (2010), una instalación del artista angoleño António Ole, y el poema en prosa *Problemas de escribir una oda al océano Pacífico* (2019) de Sergio Raimondi, un autor argentino. Se propone contextualizar estas obras en relación con nuestro momento global. De allí, surgen algunas preguntas: ¿Cómo piensan ese artista/autor esta cartografía marítima intrínseca en su obra? ¿Cuál es su contextualización sociocultural? ¿Cómo se conecta con la historia del arte y de la literatura? Y ¿cómo amplían nuestros saberes del concepto de *Container Art*?

The Entire World: Transitory Geometry, una instalación de António Ole

Cuando António Ole diseñó sus primeros esbozos para el proyecto *who knows tomorrow* (2010, 317-27), se concentraba en las rutas oceánicas de los contenedores. Ole es un artista internacionalmente reconocido con residencia en Luanda, la capital de Angola, en la costa del Atlántico. Luanda tiene una bahía grande, un puerto y una historia centenaria, tal como testimonia la arquitectura colonial de la parte urbana antigua. Ole solía tener su taller allí y domina varios géneros de arte: produce videos, toma fotografías, pinta y dibuja, además de construir instalaciones. Debido a su residencia en una ciudad portuaria, está familiarizado con contenedores. De todas formas, su primera y hasta ahora única instalación basada en estos objetos fue en ocasión de la exposición *who knows tomorrow*, realizada en Berlín, del 4 de junio hasta el 26 de septiembre de 2010. Los organizadores, trabajando con las instituciones estatales de esta ciudad, habían invitado a Ole como uno de cinco artistas de África o de origen africano² para levantar frente a las fachadas de sus museos obras de arte u instalaciones que visualizaran las relaciones entre Berlín y África en el presente y el pasado. La idea para este proyecto surgió como conmemoración de la Conferencia de Berlín, del 15 de noviembre 1884 al 26 de febrero de 1885, convocada por Francia y el Reino Unido y organizado por el canciller Otto von Bismarck, en cuanto a la repartición de África. Esta Conferencia tenía efectos duraderos para la organización política de este continente y Britta Schmitz, una de las iniciadoras del proyecto,

explica que se intenta retomar la presencia simbólica de Berlín, ahora a partir de una perspectiva africana. Como lema sirvió la frase “who knows tomorrow,” con frecuencia inscrita en la parte frontal de los vehículos de transporte colectivo, como en los “Mammy Lorries” en Ghana, y reproducido en la foto de la portada del libro que acompañó el proyecto.

Los artistas invitados tuvieron la tarea de erigir sus instalaciones delante de cuatro edificios históricos en propiedad de la Galería Nacional. El foco residía en la interpretación de temas como identidad y globalización, aplicando medios estilísticos como superposición y amalgamación. A Ole, el comité organizador se le asignó el patio que daba a la entrada del Museo Estación Hamburgo, construido como una estación de ferrocarril e inaugurado en 1847. Durante el tiempo de la RFA (República Federal Alemana) y la RDA (República Democrática Alemana), este edificio se encontró al lado del Muro en el territorio de la RFA y no tenía ninguna función. Solo después, a partir de 1990, la Estación Hamburgo se convirtió en un Museo de Arte Contemporáneo, en el que se halla, entre otras obras más, la instalación *El fin del siglo XX* de Joseph Beuys, un artista con quien Ole simpatiza mucho.

Para su proyecto *The Entire World. Transitory Geometry*, Ole hizo transportar contenedores desde el Puerto Occidental (Westhafen) de Berlín hacia el Museo Estación Hamburgo, colocándolos en el patio a lo largo de un muro, detrás del cual en el interior del Museo se encuentra la famosa “Beuys-Flügel” (ala de Beuys). Su idea era organizar un contraste entre la función de transporte de la antigua estación ferrocarril, símbolo del transporte moderno en el siglo XIX, y la de los contenedores, ‘fetiches’ del transporte en la época contemporánea. De acuerdo con Schmitz, la obra de Ole está basada en memorias intrínsecas de traumas, relacionadas con el tráfico esclavo transatlántico, con el trabajo forzado en general, con la pobreza en África y con Berlín como fuente de inspiración:

Ole’s entire oeuvre is influenced by Angola’s history and its far-reaching interdependencies. For his immense project, he chose interlocked micro-geographies, which simultaneously display global dimensions, as his intrinsic subject matter. A wall will be erected outside the entire Ehrenhofflügel (The Beuys Wing) of the Hamburger Bahnhof-Museum für Gegenwart-Berlin . . . The historic givens of this place are enclosed in the “wall” . . . that will point toward the museum’s front garden. Because he has selected shipping containers as his base material, memory itself is immediately transported to the present: when shown on television news, large container ships are associated with pirates capturing freighters off Somalia’s shore or oil spills that linger when large oil tankers break apart. Within the African context, migration routes also come to mind: emigrants fleeing to Europe use them as they seek refuge and frequently

do not succeed in making it to “fortress Europe.” Those who make it are forced into cheap labor on vegetable plantations, in restaurants, or as black-market salespeople selling imports from China. No matter how they attempt to survive, they are modern slaves without any rights. The untold stories and saltwater literally penetrate the container walls. For Ole, salt occupies a special place as it is one of the most important exchange objects, and it was the link in the slave trade’s complex interdependencies. Then as well as today, memories of the passage tell us something about the drama and the abyss of the present day and pose questions vis-à-vis the historical topics that have never been dealt with before (Schmitz, 377-78).

Para enfatizar la lógica de su *The Entire World*, Ole completó el título con las palabras ‘geometría transitoria,’ ya que los contenedores expresan la dinámica de un sistema de transporte global dando testimonio de su cambio permanente y la fugacidad de sus movimientos³. Menciona que su instalación se inspiraba en una obra suya anterior, *Margem da Zona Limite* (1994-1995), consistiendo en instalaciones de los muros o las paredes exteriores de casas precarias en barrios pobres, como en Johannesburgo (los *townships* como símbolo del *apartheid* del pasado) y en otras grandes ciudades (barriadas, favelas, barrios chabolistas, tugurios, ranchos, barrios marginales, musseques, etc.). En su opinión, aparte de la pobreza y el crimen omnipresentes, estas construcciones también albergan emociones humanas positivas y momentos felices, expresados en con colores alegres y objetos pintados a la manera de *Pop Art*. La instalación *The Entire World. Transitory Geometry*, en contraste, se trata del mundo entero como el título ya indica:

Although the finished installation is reminiscent of the improvised and precarious shanty constructions one might find at the fringes of so-called “Third World” cities, the fact that all the materials come from Berlin points to the often-unspoken squalid living conditions of immigrant populations existing in the outskirts of contemporary “First World” cities (Okeke-Agulu 325).

Ole fijaba a sus contenedores algunos ornamentos: una cámara, un barril o una escalera, así como planas y manchas coloradas, de tal manera dando la impresión de que se tratara de frescos o un mural.

En sus bosquejos para la exposición, publicados en el folleto que la acompaña, Ole diseña las rutas oceánicas de los portacontenedores, todas con Berlín como punto de orientación, y con los contenedores encontrados en su puerto. El hecho de recopilar los materiales para su instalación en la ciudad donde expone es una característica permanente de su arte. Se vio también en otra exposición suya, *Hidden Pages* (Vierke/Hossfeld 2009) en Bayreuth, Alemania, en la que memoriza

la esclavitud con fotos y videos, así como barcos, piedras, bloques de madera, palos, huesos, anillos de hierro, cuyos materiales había encontrado en el basurero de aquella ciudad.

En su texto sobre *Margem da Zona Limite*, Ruy Duarte de Carvalho (2010) lista los materiales que Ole suele integrar en sus obras: palos, piedras, piezas de madera, hojas, pigmentos, polvo, ramas, huesos o animales muertos. Arguye que, a partir de *Margem da Zona Limite*, estos componentes caracterizan la estética del artista. Algunas de sus paredes/muros de madera se parecen a un altar, a muchos altares, indicando sacrificios y ceremonias festivas. A su vez, Delfim Sardo (2009) los considera como una “piel,” llena de arrugas que guardan las memorias de todo que sucede en una ciudad, como una especie de memoria urbana. Y Alfons Hug (2010), mientras tanto, define el arte de Ole como un arte radical, fundamentado en la tradición del *objet trouvé* y en fotografías que reflejan la complejidad de la realidad africana, porque la lucha diaria de sobrevivencia está en el centro de su obra. Por lo tanto, siempre hay un elemento de peligro, de imprevisibilidad, de *uncanny* en sus obras, ya que las precariedades existenciales constituyen su hilo conductor.

Problemas de escribir una oda al océano Pacífico, un poema en prosa de Sergio Raimondi

También para Sergio Raimondi, la presencia de los contenedores es familiar. Vive en Bahía Blanca, una ciudad portuaria importante de Argentina, en la costa atlántica a unos seiscientos kilómetros al sur de Buenos Aires. Aquí lanzó su primer volumen *Poesía civil* (2001), cuya publicación significaba un “watershed in Argentine verse” (Bollig 101). Ya el título es una provocación. Se refiere a un lema oficial del siglo XIX, “civilización y barbarie,” señalando la tensión entre progreso y subdesarrollo, una proclamación expresada por el presidente Domingo Fausto Sarmiento en su libro *Facundo* (1993) sobre un terrateniente y caudillo en el interior del país. Raimondi reemplaza este lema por otro concepto, influenciado por el volumen *El poeta en la calle: poesía civil* (1966) del poeta español Rafael Alberti, quien en sus versos va fabulando sobre historias no-contadas. Inspira a Raimondi, en aquel entonces coordinador del archivo de la historia oral en el Museo del Puerto White en Bahía Blanca, a integrar en su poesía el vocabulario de la dinámica de la vida cotidiana en el puerto de su ciudad. Por ese motivo introduce una terminología innovadora en la tradición de la lírica española, al aplicar palabras que pertenecen a las prácticas industriales marítimas y el comercio exportador de la actualidad. En el poema “¿Qué es el mar?” (2019, 30-31) se abre el escenario a la industria pesquera con sus redes de arrastre con mallas de apertura máxima, tanques con cientos de miles de litros de combustible diésel, salas frigoríficas y compañías internacionales conectadas a este comercio. Y en otro poema, “La historia se ha de escribir sobre una playa pavimentada” (102), Raimondi retrata el mar como un paisaje de “contenedores / sobre contenedores sobre contenedores sobre contenedores” (103).

En el volumen, *Para un vocabulario comentado* (2012), que constituye una etapa de su proyecto poético iniciado en 2007 y finalmente concluido con *Lexikón* en 2022, Raimondi describe al portacontenedor en su poema “Panamax”:

Ideado para capitalizar el máximo de espacio permitido / según las esclusas del reconocido canal, este carguero / capaz de alcanzar casi los trescientos metros de eslora / con una manga de más de treinta que ajusta ¡cuidado! / y la altura suficiente para pasar con marea alta o baja / calma y más de cuatro mil contenedores sobre cubierta / debajo del Puente de las Américas en Balboa, es historia (2012, 74).

Sin ninguna duda, el Canal de Panamá y el Puente de las Américas en Balboa, Ciudad de Panamá, son lugares de tránsito prototípicos para este transporte transoceánico. Mientras tanto, de manera permanente, a lo largo de su poética sobre la circulación global de mercancías, Raimondi mantiene un diálogo con poetas diferentes, un medio estilístico que perfecciona en su publicación más reciente: *Problemas de escribir una oda al océano Pacífico* (2019). Se trata del texto pronunciado en ocasión del “Discurso a la Poesía,” un evento anual en la Academia del Arte en Berlín, realizado el domingo 16 de junio de 2019.

Como referencia introductoria, este volumen de Raimondi se abre con una reproducción del mapamundi *Kunyu Wanguo Quantu*, diseñado por el jesuita italiano Matteo Ricci y los chinos Li Zhizao, un cartógrafo, y el impresor Zhong Wentao, en 1602. Este mapa se conoce como “The Impossible Black Tulip” (Harris Rees 2013, capítulo 6, sin páginas) entre los especialistas, como un objeto exótico y bastante difícil de consultar. Por primera vez se juntaron los conocimientos cartográficos chinos y europeos para diseñar un mapamundi. El resultado se muestra en seis grabados sobre madera, tamaño 1,52 x 3,66 metros, con el océano Pacífico en el centro, con China como el país fronterizo más cercano a su lado izquierdo, conectado con Asia, Europa y África, y al lado derecho el Pacífico con América del Norte y del Sur.

China y su posición en el Pacífico constituyen el hilo conductor en los veintitrés fragmentos de la prosa poética sin títulos o números de Raimondi. Comienza su obra de la manera siguiente:

En el planisferio colgado en la pared se pueden ubicar las boyas DART que transmiten las vibraciones del paso de un tsunami, el atolón Midway donde anidan los albatros de Laysan e inclusive el trayecto de un portacontenedores desde el centro del continente asiático al noroeste del continente americano, o al revés. Ubicar el propio océano es más difícil; cualquier versión conocida lo muestra relegado a los bordes de un mundo perfectamente rectangular, partido en dos. ¿Cómo verlo en su conjunto? (2019, 33).

Queda claro que el poeta desea incorporar otra dimensión espacial más en este mapa plano para convertirlo en una visualidad geoméricamente global. Para conseguir este efecto, organiza su discurso como un palimpsesto en el que se sobre-escriben referencias a poetas como Shelley, Brecht, Keats, William Carlos Williams, Walt Whitman y Ezra Pound, entre otros más (no hay poetas mujeres). Todos se incorporan en la escala mundial que hoy “tiene la forma del océano Pacífico” (41), en el que navegan los contenedores cargados en los Panamax, los Panamax Max, los Post Panamax, los Post Panamax Plus, los New Panamax y los Post New Panamax, todos portacontenedores sobredimensionales y en concordancia con el sistema de medición del Canal de Panamá. Raimondi menciona que el valor mercantil de las rutas del Pacífico ya supera el de los que atraviesan el Atlántico al transportar “miles y miles de contenedores con computadoras, anacrónicos celulares 4G, textiles, circuitos integrados” (41), en breve, con productos de mano de obra barata (mujeres que manipulan los chips, sentadas por horas frente a un microscopio estereoscópico, 44). La única voz que se escucha en la sala de máquinas de un Post New Panamax es la de un filipino (46), con lo que Raimondi refiere a la posición de los marinos asiáticos en tales cargueros, caracterizada por Ian Urbina como una forma de “Sea Slavery” (Urbina 227-69).

Al haber presentado las rutas marítimas de los contenedores en el Pacífico en relación con las referencias a un gran número de poetas, Raimondi retoma al final de su oda el tema del mapamundi chino/italiano de 1602 que quedaba reproducido al principio. Lo conecta con la precariedad de las costas fronterizas del Pacífico, sujetas a tsunamis y terremotos por estar vinculadas al movimiento de las placas tectónicas en el océano. Por lo tanto, este panorama costero representa una constelación frágil: “Todo puede cambiar en cualquier momento” (41) y “Nada dura demasiado” (51). Al escribir una oda al Pacífico, hace falta contar con estas circunstancias imprevisibles y, por lo tanto, con la fugacidad propia a esta cartografía marítima.

¿Qué tiene que ver Berlín en este panorama marítimo contemporáneo?

No puede ser casual que Ole y Raimondi hayan producido sus obras tematizando los contenedores al haber recibido una invitación para participar en eventos prestigiosos en Berlín, símbolo del inicio de una contemporaneidad global. En el centro de este proceso se halla el contenedor, así que Berlín inspiró a António Ole a construir su instalación *The Entire World, Transitory Geometry*, una obra única dentro de su *oeuvre*, ya que en ninguna otra ocasión usaba contenedores con su materialidad metálica. La conexión con fenómenos históricos es un tema recurrente en su quehacer. Nadine Siegert escribe en su artículo “António Ole’s Art as the Archaeology of Hidden Narratives” que, ya desde la década de 1960, Ole comenzó a experimentar con videos sobre aspectos de la lucha independentista en Angola. Luego expande su horizonte. La migración del interior hacia Luanda impulsó la caótica expansión de los barrios pobres en la capital, tema de *Margem da Zona Limite*.

Seguía con el tráfico transatlántico del pasado como tema en *Hidden Pages* y, con *The Entire World*, Ole propone conectar con otra migración, sugiriendo con la geometría transitoria y los objetos y decoraciones fijadas en los contenedores la presencia de los migrantes escondidos con la idea de entrar de manera ilegal en un país.

A su vez, Raimondi escribió su oda al Pacífico en Berlín, una ciudad que conocía por haber vivido allí durante un año con una beca del DAAD (Fundación Alemana de Intercambio Académico). Tropezó con el libro *Ästhetische Theorie* (Teoría estética, 1973) de Theodor Adorno y sus reflexiones sobre arte, literatura y música. Raimondi cita una frase de este filósofo en su texto en la versión original, en alemán: “Solche Moderne muss dem Hochindustrialismus sich gewachsen zeigen, nicht einfach ihn behandeln” (2019, 36)⁴. El objetivo de Adorno es plasmar nuestra modernidad contemporánea y su dinámica industrial en una lengua estética, así que Raimondi se pregunta: “¿Será posible estar a la altura del capitalismo sin estar a la altura de su escala mundial?” (38). Menciona que, durante la Segunda Guerra Mundial, Adorno residió en Los Ángeles, cerca de Long Beach, hoy un gran puerto de tránsito relacionado con el comercio exportador con las metrópolis asiáticas como Shanghai, Hong Kong, Shenzhen, Busan, Ningbo, Guangzhou o Qingdao (41). Señala además que, en aquella costa americana del Pacífico, se ha desarrollado la variante ultramoderna capitalista de las industrias de los computadores, software, microchips, informática y el boom del silicón, cuya influencia se extiende hacia todos los rincones de la tierra, tanto hacia la pampa argentina, el Amazonas o los desiertos en África. Mientras tanto, navegando en las rutas marítimas del Pacífico con Raimondi, el lector se encuentra con las boyas DART, el chaebol en Corea del Sur, o también con los albatros en la isla Laysan, en la mitad del camino entre Asia y América.

Hoy en día, la circunnavegación sobre los océanos es una práctica cotidiana y Raimondi llama la atención sobre sus efectos ecológicos: “su eslora de casi 400 metros con veinte filas de contenedores sobre contenedores sobre contenedores,” así como sobre la materialidad de las comunicaciones contemporáneas: “estos cables rodeados de capas varias (polietileno, teraflato de polietileno, acero trenzado, aluminio, policarbonato y un tubo de cobre o aluminio)” (2019, 42, 43).

Las observaciones con respecto a estas construcciones artísticas revelan un *mobilis in mobili* (Ernst 2017), prototípico de nuestra realidad actual, organizada de acuerdo con las rutas en los océanos. Ole y Raimondi confieren a sus contenedores—abstractos, rectangulares y metálicos—una dimensión sociocultural que denominamos su cartografía intrínseca marítima. Una dimensión como tal se difiere de otras obras del *Container Art*, como por ejemplo del arquitecto japonés Shigeru Ban (Kronenburg 2008), conocido por sus casas portátiles. Su *Nomadic Museum* consiste en construcciones de contenedores usados como salas para una exposición de fotos, inaugurada en

New York, en 2005, y luego viajando por otras ciudades. Pese a que la instalación de Ole y el poemario de Raimondi también reflejan este sentido de movilidad, contienen algo más. Martin Visbeck, responsable del proyecto *The Future Ocean* en Kiel, observa:

Artistic expression has been instrumental in visualising scientific or abstract, invisible phenomena such as climate change and making them comprehensible and accessible to a broad audience base (Visbeck 95-96).

En las obras de Ole y Raimondi, estos fenómenos ‘invisibles’ aluden a la presencia de migrantes ilegales o personas y tripulaciones que trabajan en condiciones semi-esclavizadas. Su visualización establece una relación de sus emociones y voces propias con las aguas saladas. Berlín figura como el punto de orientación para actualizar este escenario identificado con el desgarramiento de la situación geopolítica global. Tiene sus efectos en la vida de todos los habitantes del planeta, aunque sea de una manera diferente, e influye en sus lenguas y culturas, como Raimondi arguye:

Improbable poder estar a la altura del capitalismo sin estar a la altura de la dimensión social, política y económica de la lengua. A la altura no solo de las diferentes lenguas que componen la escala mundial, sino también de sus estatutos desiguales. Porque no todas las lenguas se transportan a través de los océanos. Porque las lenguas no solo dicen el capitalismo; están ellas mismas tramadas por su historia y su presente. (2019, 46-47).

Para resumir, queda claro que para este artista y poeta los contenedores graban su memoria en las lenguas y el hábitat de las olas migratorias y trabajadoras concerniente el fenómeno del comercio transnacional. Constituyen arqueologías de las narrativas no-contadas y enriquecen la poética de los “caminos de la sal” (Siegert 2009^b) contemporáneos. Sus características también tienen dimensiones legislativas. Timo Berger, el traductor al alemán de Raimondi, explica que, para este poeta, el mar “se disuelve en una enumeración de acciones, leyes, tratados, denominaciones de diferentes peces,” al desarrollar “un movimiento desde lo general hacia lo particular, ... hacia el detalle, ... que no obstante está atravesado siempre por relaciones mayores”⁵ (Berger 143)

Por consiguiente, el interés por el océano y la llamada *culture technique*, término para describir el desarrollo de la tecnología en la segunda mitad del siglo XIX (Phaf-Rheinberger, 211), se convierte en la poética en prosa de Raimondi y en la instalación de Ole en una cartografía oceánica con el contenedor como metáfora ‘fetiche’ de la modernidad global. De este modo, se proyecta el mapamundi en relación con una historia sociocultural al proceder con efectos estéticos, dándola a conocer y datándola como un fenómeno post Guerra Fría y contemporáneo.

Notas

¹ El contenedor más grande del mundo es el HMM (Hyundai Merchant Marine) Algeciras de Corea del Sur. Tiene una longitud de 400 metros, una anchura de 61 metros y puede transportar 24.000 contenedores. Véase OCEAN ATLAS 2017 en la bibliografía.

² Los cinco artistas son los siguiente: El Anatsui de Ghana/Nigeria; Zarina Bhimji de Uganda/UK; Pascale Marthine Tayon de Camerún/Francia; António Ole de Angola; Yinka Shonibare MBE de Nigeria/UK.

³ Para ver imágenes de este “muro” de Ole, ver el Internet: <https://universe.art/en/specials/2010/who.knows-tomorrow/artists/antonio-ole/08> (consultado el 7 de marzo de 2022).

⁴ En Adorno 1973, p. 57. Traducción mía al español: “Una modernidad como tal debe estar a la altura de la industrialización del capitalismo alto, no solo tratarla.”

⁵ “. . . in eine Aufzählung von Handlungen, Gesetzen, Verträgen, Bezeichnungen von Fischarten“ . . . “eine Bewegung vom Allgemeinen zum Besonderen . . . , zum Detail . . . das jedoch immer schon von den größeren Zusammenhängen durchkreuzt ist” (143).

Bibliografía

- Alberti, Rafael. *El poeta en la calle (obra civil) con un poema de Pablo Neruda*, editado por Aitana Alberti. Aguilar, 1978. [1966].
- Adorno, Theodor W. *Ästhetische Theorie*, editado por Gretel Adorno and Rolf Tiedemann. Suhrkamp, 1973.
- Berger, Timo. “Das Gedicht ist ein Werkzeug. Über Sergio Raimondi's *Poesía Civil*.” *Poesía Civil / Zivilpoesie*, Sergio Raimondi. Traducido por Timo Berger. Reineke & Voß, 2017, pp. 141-148.
- Bergmann, Julia, Matthias Buckmeier y Han Slavik et. al., eds. *Container Atlas. Handbuch der Container Architektur*. Gestalten Verlag, 2013.
- Bollig, Ben. “From Objectivism to a New Epic: The Poetry and Poetic Activism of Sergio Raimondi.” *Politics and Public Space in Contemporary Argentine Poetry. The Lyric and the State*. Palgrave Macmillan, 2016, pp. 101-141.
- Carvalho, Ruy Duarte de. “Margem da Zona Limite.” *António Ole*, editado por José Antonio Fernandes Dias. Banco Espírito Santo de Angola, 2010, pp. 134-137.
- Ernst, Ingrid Lucia. “ozean, mobilis in mobili.” *Sensing the Ocean. A Collaboration between Art, Design and Science*, editado por Tom Duscher, Stephan Sacha y Manfred Schultz. Muthesius Kunsthochschule Kiel, 2017, pp. 193-197.
- Harris Rees, Charlotte. *New World Secrets on Ancient Asian Maps*. Torchflame Books, 2014. <https://books.google.de/books?id=3cXvBwAAQBAJ&pg=PT177&clpg=PT177&dq=charlotte+harris+rees+the+impossible+black+tulip&source=bl&ots=vAFt5jRIX&sig=ACFu3U2gKG3wUyW2uYS8vXSY3n3Dw&hl=de&sa=X&ved=2ahUKEwjm4sf92LH2AhVFRPEDHZPaB50Q6AF6BAGUEAM#v=onepage&q=charlotte+harris+rees+the+impossible+black+tulip&f=false> (no page numbers). Consultado el 20 de febrero de 2025.
- Hug, Alfons. “António Ole e o novo objet trouvé en África.” *António Ole*, editado por José Antonio Fernandes Dias. Banco Espírito Santo de Angola, 2010, pp. 198-201.
- Kittelmann, Udo, Chika Okeke-Ugulu y Britta Schmitz, eds. “Preface.” *who knows tomorrow*. Nationalgalerie Staatliche Museen Berlin, 2010, pp. 365-366.
- Kronenburg, Robert. “Nomadic Museum,” *Mobile Architektur. Entwurf und Technologie*. https://doi.org/10.1007/978-3-7643-8323-7_4. Consultado el 20 de febrero de 2025.
- Norton, João. “De martelo e pincel.” *Na pele da cidade/In the Skin of the City*, editado por el Instituto Camões. Banco Atlântico de Angola 2009, pp. 76-77.
- OCEAN ATLAS. “Maritime Transport. World Trade and Price Wars.” *Ocean Atlas. Facts and Figures about Our Relationship with the Ocean*. Future Oceans Kiel, 2017, pp. 40-41.
- Okeke-Ugulu, Chika. “Born 1951 in Luandfa/ Lives in Luanda.” *who knows tomorrow*, Udo Kittelmann/Chika Okeke-Ugulu/Britta Schmitz, editores. Nationalgalerie Staatliche Museen Berlin, 2010, p. 315.
- Ole, António. “António Ole,” *who knows tomorrow*, Udo Kittelmann/Chika Okeke-Ugulu/Britta Schmitz, editores. Nationalgalerie Staatliche Museen Berlin. 2010, pp. 312-327.
- Phaf-Rheinberger, Ineke. *Modern Slavery and Water Spirituality. A Literary Debate in Africa and Latin America*. Peter Lang Edition, 2017.
- Raimondi, Sergio. *Für ein kommentiertes Wörterbuch*, edición bilingüe español-alemán. Traducido por Timo Berger. Berenberg, 2012.
- . *Poesía Civil/ Zivilpoesie*, edición bilingüe español-alemán. Traducido por Timo Berger. Reinecke & Voß, 2017 [2001].
- . *Probleme beim Schreiben einer Ode anden Pazifischen Ozean/ Problemas de escribir una oda al océano Pacífico*, edición bilingüe alemán-español. Traducido por Timo Berger.: Wallstein Verlag, 2019.
- . *Lexikón*. Mansalva, 2022.
- Rodrigue, Jean-Paul. *The Geography of Transport Systems*. Routledge, 2020.

- Sardo, Delfim. “A pele das paredes.” *Na pele da cidade/In the Skin of the City*, editado por el Instituto Camões. Banco Atlântico, de Angola, 2009, pp. 6-8.
- Sarmiento, Domingo Fausto. *Facundo o Civilización y Barbarie*, prólogo Noé Jitrik. 1842. Biblioteca Ayacucho, 1993.
- Schmitz, Britta. “Who Knows Tomorrow – Who Knows Today.” *who knows tomorrow*, Udo Kittelmann/Chika Okeke-Ugulu/Britta Schmitz, editores. Nationalgalerie Staatliche Museen Berlin, 2010, pp. 369-381.
- Siegert, Nadine. “The Beauty of Elusive.” *Na pele da cidade/In the Skin of the City*, editado por el Instituto Camões. Banco Atlântico de Angola, 2009^a, pp. 51-54.
- . “António Ole’s Art as the Archaeology of Hidden Narratives.” *António Ole. Hidden Pages*, editado por Urs Vierke y Johannes Hossfeld. Peter Hammer Verlag, 2009^b, pp. 84-103.
- . *(Re)Mapping Luanda. Utopische und nostalgische Zugänge zu einem kollektiven Bildarchiv*. LIT, 2016.
- Urbina, Ian. “Sea Slavery.” *The Outlaw Ocean. Crime and Survival in the Last Untamed Frontier*. Penguin, 2019, pp. 227-269.
- Vierke, Urs y Johannes Hossfeld, eds. *António Ole. Hidden Pages*. Peter Hammer Verlag, 2009.
- Visbeck, Martin. “Den Ozean verstehen/Understand the Ocean.” *Sensing the Ocean. A Collaboration between Art, Design and Science*, editado por Tom Duscher, Stephan Sachs y Manfred Schultz. Muthesius Kunsthochschule Kiel, 2017, pp. 95-96.
- World Ocean Review*. “Das Meer der weltumspannenden Transportwege.” *World Ocean Review. Mit den Meeren leben*. The Future Ocean Kiel, 2010, pp. 162-173.