



RINCÓN DE LA HISTORIA

Navegación e historia de la ciencia: Mar, tragedia y arte. El naufragio de *La Méduse*

Navigation and history of science: Sea, tragedy and art. The wreck of *La Méduse*

Ignacio Jáuregui-Lobera

Instituto de Ciencias de la Conducta y Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. España.

* Autor para correspondencia.
Correo electrónico: ijl@tcasevilla.com (Ignacio Jáuregui-Lobera).

Recibido el 5 de marzo de 2019; aceptado el 11 de abril de 2019.

Como citar este artículo:

Jáuregui-Lobera I. Navegación e historia de la ciencia: Mar, tragedia y arte. El naufragio de *La Méduse*. JONNPR. 2019;4(6):657-70. DOI: 10.19230/jonnpr.3028

How to cite this paper:

Jáuregui-Lobera I. Navigation and history of science: Sea, tragedy and art. The wreck of *La Méduse*. JONNPR. 2019;4(6):657-70. DOI: 10.19230/jonnpr.3028



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License
La revista no cobra tasas por el envío de trabajos,
ni tampoco cuotas por la publicación de sus artículos.

Resumen

En 1819 se exhibía por vez primera una pintura en el Salón de París. Hace ahora 200 años. El cuadro, "La balsa de *La Méduse*", resultó polémico, ya que ganó tanto elogios como condenas. El 17 de junio de 1816, una fragata, *La Méduse*, zarpaba, junto a una flotilla, de la isla de Aix, cerca de Burdeos, con destino a la ciudad de Saint-Louis, en Senegal. El 02 de julio, *La Méduse* encallaba en el Banco de Arguin, un lugar rocoso y arenoso a más de 30 millas de la costa. Se inició entonces una lucha por la supervivencia que cabe resumir como la mayor tragedia marítima francesa, resultado de un cúmulo de despropósitos de los poderosos y ambiciosos de la época.

Palabras clave

La Méduse; Géricault; naufragio; supervivencia; canibalismo; arte



Abstract

In 1819 a painting was exhibited for the first time in the Paris Salon. It was 200 years ago. The painting "The raft of the *Méduse*" was controversial, as it won both praise and condemnation. On June 17, 1816, a frigate, *La Méduse*, sailed with a flotilla from the island of Aix, near Bordeaux, on the way to Saint-Louis, in Senegal. On July 2, *La Méduse* ran aground on the Bank of Arguin, a rocky and sandy place more than 30 miles from the coast. Then a struggle for survival began, which can be summarized as the French greatest maritime tragedy, this tragedy being the result of a cluster of nonsense decisions taken by the powerful and ambitious persons of the moment.

Keywords

La Méduse; Géricault; shipwreck; survival; cannibalism; art

Mar, tragedia y arte. El naufragio de *La Méduse*

...El barco se introdujo en una zona de aguas poco profundas, el llamado banco de Anguin. La quilla empezó a rozar el fondo de arena, y el barco embarrancó. Al principio los tripulantes intentaron reflotarlo, pero entonces se desencadenó una violenta tormenta que dañó el navío irremediablemente. Todos comprendieron que había que abandonar el buque y alcanzar la costa africana...

...Esta obra provocó un gran escándalo y dio a conocer al mundo una tragedia que puso al descubierto el peor rostro del sistema político que dominaba entonces Francia...⁽¹⁾

En 1819 se exhibía por vez primera una pintura en el Salón de París. Hace ahora 200 años. El cuadro, "La balsa de *La Méduse*", resultó polémico, ya que ganó tanto elogios como condenas (Figura 1). Sin embargo, hoy se considera una obra seminal de la pintura francesa del Romanticismo.⁽²⁾ ¿Qué representaba ese cuadro?



Figura 1. La balsa de *La Méduse*, de Théodore Géricault (Museo del Louvre)

Contexto socio-político

El episodio de *La Méduse* ocurrió en los primeros años de la Restauración europea, época que en Francia abarcó desde la caída definitiva de Napoleón (1814-1815) hasta la Revolución de 1848 (que obligó a abdicar a Felipe I de Francia dando paso a la Segunda República Francesa). Ello supuso el regreso de la dinastía borbónica, aunque con matices derivados de la Revolución de 1789 (con efectos hasta que Napoleón se hiciera con el poder en 1789). Así, Luis XIV (1814-1824) y Carlos X (1824-1830) tuvieron que aceptar, entre otras cuestiones, la monarquía constitucional y el parlamentarismo⁽³⁾.

Recién iniciado el periodo de Restauración, el 17 de junio de 1816, hacia las 07.00 horas, una fragata, *La Méduse* zarpaba junto a una flotilla de la isla de Aix, cerca de Burdeos, con destino a la ciudad de Saint-Louis, en Senegal (Figura 2). Zarpaban frente a la costa de Rochefort, en la desembocadura del Charente. Tras las guerras napoleónicas, la flota francesa se había restablecido y su misión era recuperar el control de las antiguas posesiones francesas de África que los ingleses acababan de devolver a Francia. La misión era clara, además de controlar, había que colonizar los territorios recién recuperados por Francia en África, tras el Tratado de Viena⁽⁴⁾.

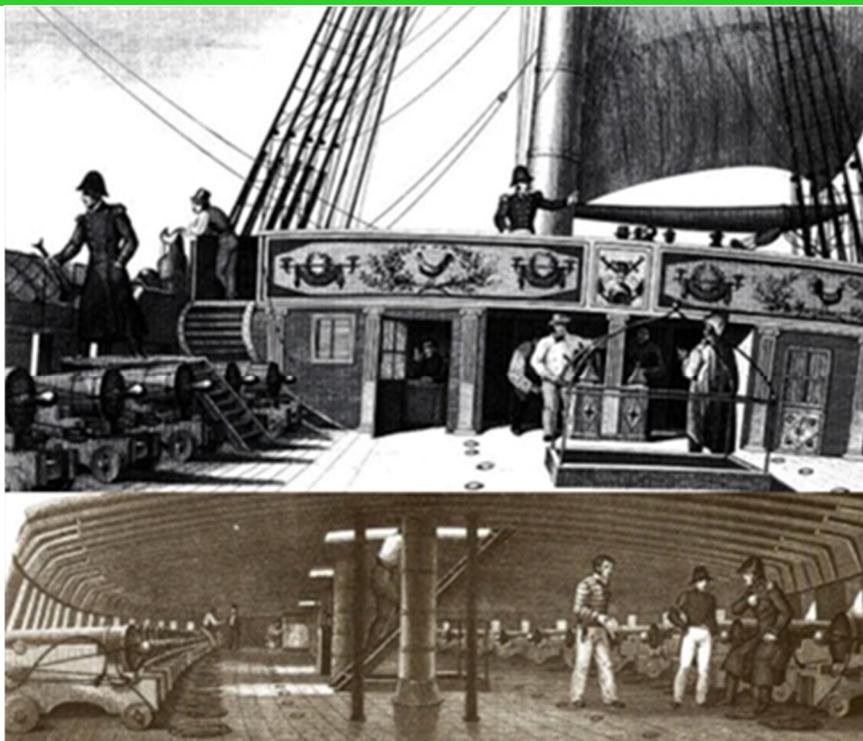


Figura 2. Castillo de popa y cubierta de *La Méduse*

En aquella expedición había militares, funcionarios, algunos colonos y, siguiendo la costumbre del momento, varios científicos que llevaban material de observación. Un flota con un total de 365 personas entre tripulantes y pasajeros. A bordo el Coronel Julien Désiré Schmaltz, al que el rey Luis XVIII había nombrado gobernador de Senegal. Junto al nuevo y flamante gobernador, viajaba su familia, el personal administrativo que le acompañaría en su nueva misión y un batallón de infantería de marina. En cuanto al mando del buque insignia, *La Méduse*, fue dado al Oficial de la marina Hugues Duroy de Chaumareys, antiguo exiliado, que llevaba más de veinte años sin navegar. Su afinidad ultra-monárquica decantó la decisión para dar el mando a quien tantos años llevaba sin navegar, contaba más la confianza personal que la pericia en la mar. El gran mérito de Chaumareys había sido huir de Francia al estallar la Revolución y regresar tras la Restauración borbónica para recuperar el grado de Capitán de Fragata, obteniendo el mando de *La Méduse* en donde iban 240 personas. Chaumareys se había hecho Capitán de mar y de guerra en los despachos, y disfrutaba más de los salones y los bailes de Oficiales en el exilio de Inglaterra que navegando por los mares del mundo^(4,5).



Y zarparon

Era el 17 de junio de 1816, cuando hacia las siete de la mañana, cuatro veleros se hacían a la mar desde la rada del puerto de la Isla d'Aix, frente a las costas de Rochefort, en la desembocadura del Charente. Poco tardaron, empujados por una suave brisa del Norte, en doblar la isla de Oléron y alejarse para que poco a poco dejaran de verse sus velas desplegadas al adentrarse en las aguas del Atlántico. El 27 de junio arribaban a Madeira a fin de reabastecerse. El nuevo gobernador parecía tener prisa por llegar a Senegal y apremió al Capitán, quien, consciente de sus limitaciones marineras, pidió consejo a un pasajero de nombre Richefort, al parecer conocedor de la zona y con quien el Capitán había entablado relación. El tal Richefort era un prisionero de los pontones del Támesis, con experiencia marinera. El resultado de la consulta fue trazar una línea recta sobre la carta a fin de poner proa al puerto de San Luis. La idea era ahorrar millas de navegación y contentar al flamante nuevo gobernador⁽⁴⁻⁶⁾.

Con ese rumbo, el 01 de julio *La Méduse* se alejó del resto de las naves (era la más rápida) y se adentró peligrosamente en aguas de Mauritania. El resto de la flota rechazó seguirles dados los bancos de arena y el consiguiente peligro de la zona (la corbeta *Echo* le seguía a poca distancia y envió señales luminosas de precaución, pero fue en vano). De hecho, el Teniente Maudet advirtió a su Capitán de que tenían una medida de sonda de unos 30 metros y que era preciso reducir velocidad. El Teniente, además, insistía en que eran necesarias dos maniobras, virar y soltar lastre. El Capitán decidió virar, pero se negó a deshacerse de la cañonería para no dejar inerte a *La Méduse*. Para que no faltara nada, bajó la marea y de ese modo, el 02 de julio, *La Méduse* encallaba en el Banco de Arguin, un lugar, rocoso y arenoso a más de 30 millas de la costa, bien señalado en las cartas náuticas de la época. Se intentó reflotar la fragata, pero lo difícil de la maniobra junto con el mal tiempo en la zona y, sobre todo, los vientos, impidieron un buen resultado. Empezaba la tragedia de *La Méduse*. En aquellas aguas costeras del Sáhara, abiertas al Atlántico, suele predominar una mar de fondo de Poniente, de manera que *La Méduse* era empujada por las olas hacia Levante, de modo que una y otra vez seguían atrapados, adentrándose cada vez más en el banco de arena⁽⁵⁾.

Intentos de evacuación

Vista la imposibilidad de salvar la fragata, la tripulación y los pasajeros trataron de salvarse. Los botes salvavidas eran el primer recurso, pero *La Méduse* iba sobrecargada de personal. Para 240 hombres, 6 botes resultaban insuficientes. No había mucho tiempo, la fragata empezaba a hundirse y al gobernador no se le habían ido las prisas. Así que se dispuso



que, con mástiles y vergas, se construyera una improvisada balsa para alcanzar la costa y, por tierra, dirigirse a Saint-Louis en Senegal. A aquella balsa la llamarían *La Machine*. Para hacerse a la idea de aquella evacuación, baste decir que a aquella balsa descendieron unas 150 personas, el resto, los más “poderosos”, se acomodaron en los botes que no llegaron a cubrir su capacidad total. Fusil en mano, no se permitió que los usaran los “menos poderosos”. Finalmente, hubo quien se negó a abandonar la fragata. Todo ello con gran tensión, y silbidos y abucheos hacia el Capitán, al proceder sin explicaciones. Entre los que iban en la balsa, había 120 soldados con sus Oficiales, y el Capitán Dupont. También iba una sola mujer, y como víveres 5 barricas de vino y 2 de agua^(2,5,6).

La balsa se hundía por el peso, y a proa y a popa de aquella improvisada plataforma el agua les llegaba hasta la cintura. Hubo intentos de atoar la balsa mediante unos cabos y usando los botes, pero no parece que lograran una arrancada suficiente. El resultado fue largar los cabos de manera intencionada para dejar naufragando a quienes, atónitos, observaban la maniobra⁽²⁾ (Figura 3).

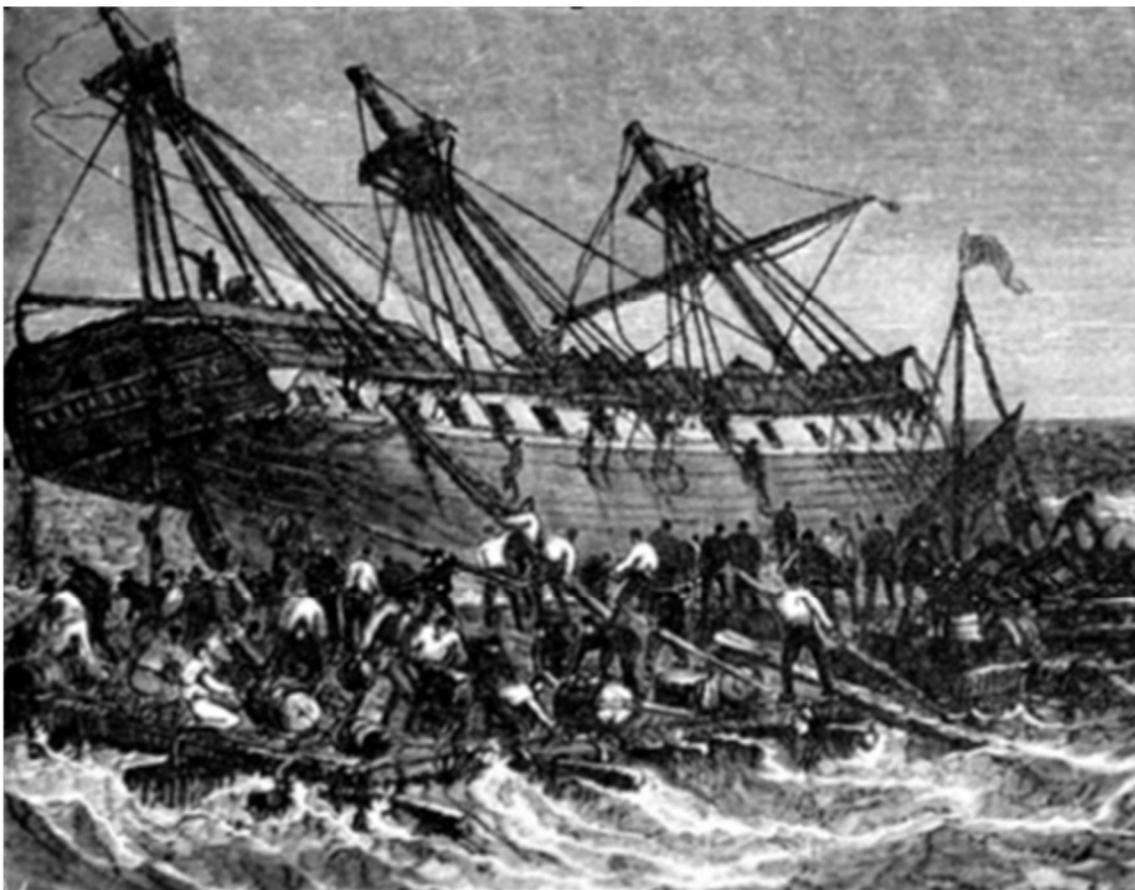


Figura 3. Evacuación de *La Méduse*



Supervivencia

El 07 de julio los naufragos estaban abatidos y enfurecidos por el abandono. Savigny, testigo directo de la tragedia, señalaría más tarde que *no podíamos creer que nos habían abandonado hasta que dejamos de ver los botes en la lejanía, y entonces caímos en una profunda desesperación*. La mar, hasta entonces en calma, comenzó a empeorar, aumentando el abatimiento de la balsa fruto del viento. Pronto dos jóvenes y un panadero se suicidaron arrojándose al agua⁽⁶⁾.

Agotada el agua (parte cayó por la borda), la única bebida que les quedaba era el vino y con él la embriaguez. Borrachos y enloquecidos por la desesperación, ese era el estado de aquellos desgraciados. Sin alimentos (llevaban una caja de galletas que se acabó el primer día), tenían que comer y así lo hicieron. Su menú fueron el cuero de los correajes, las bolsas de munición, las vainas de sus armas y hasta los sombreros. En cuanto a sus aposentos, en aquella balsa, la mayor parte del tiempo de pie y hacinados (o mejor pegados), pronto empezó la cruel lucha por sobrevivir. A empujones y machetazos iban cayendo día tras día. Lucharon por las galletas y el agua al principio, luego por el vino y, finalmente, por el mejor lugar en la balsa a fin de no caer al agua. La clave era el centro de la balsa⁽⁵⁾.

Los cadáveres eran fuente de carne que colgaban en tiras para que se secaran al sol y pudiesen así ser más comestibles. Llegaron a beber su propia orina y lanzaron por la borda a los más débiles cuando ya el vino se agotaba, así tocaba a más. El mencionado Savigny relató:

Todos estaban gravemente heridos y habían perdido la razón. Tras una larga discusión, decidimos tirarlos al mar. Al cabo de los días, los pasajeros de la balsa de la Méduse se vieron en la necesidad de completar la ración de vino con agua salada y orina, y al tercer día ya aparecieron casos de canibalismo. Aquellos que habían conservado la vida se lanzaron ávidamente sobre los cadáveres que cubrían la balsa. Los cortaron en trozos e incluso algunos los devoraron inmediatamente. Una gran parte de nosotros rechazó tocar aquel espantoso alimento, pero finalmente cedimos a una necesidad, que es más fuerte que cualquier humanidad. Veíamos aquella horrible comida como un medio deplorable y único de prolongar nuestra existencia...⁽⁶⁾.

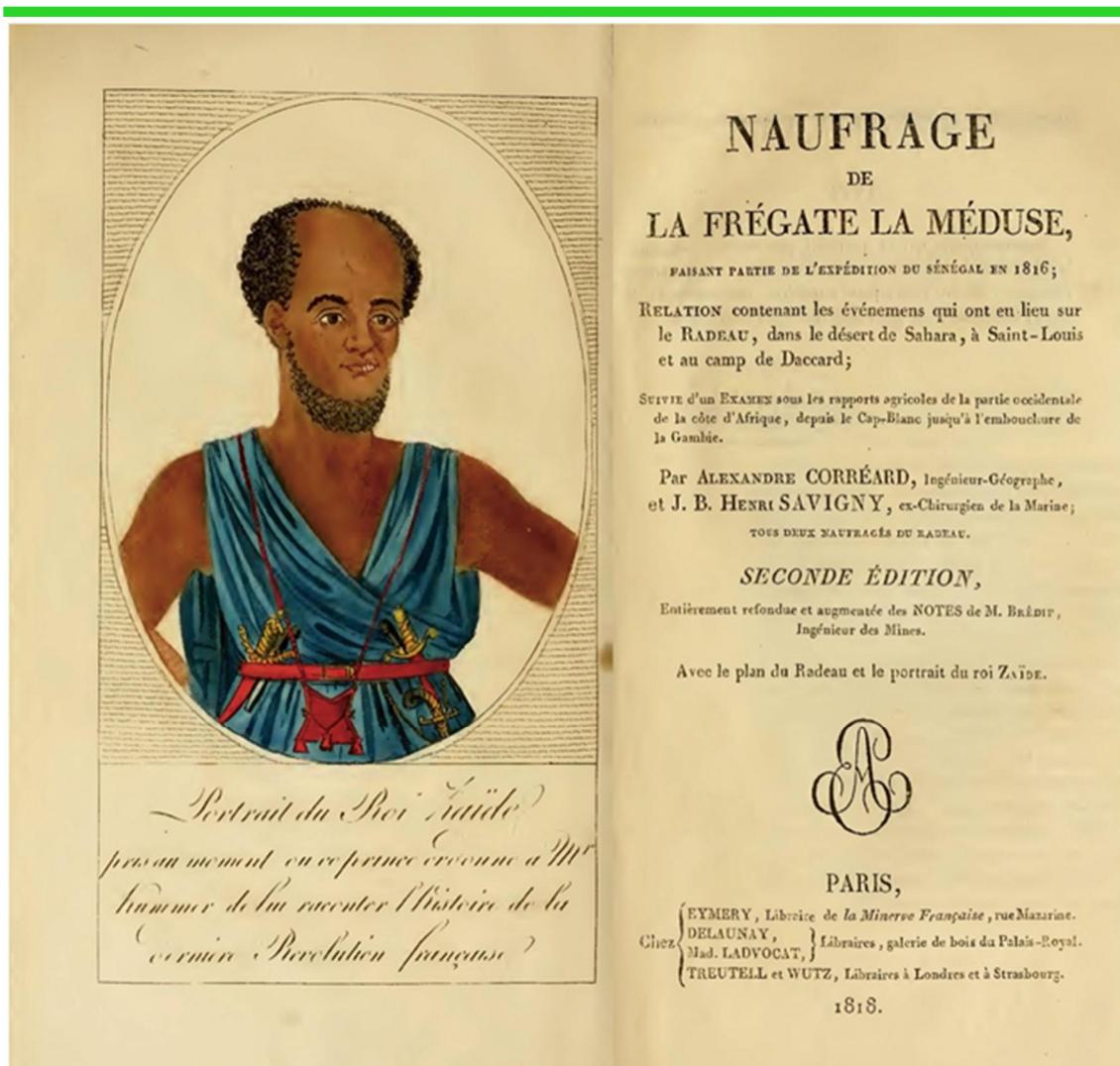


Figura 4. Portada del libro de Corréard y Savigny, 1818

En una semana no quedaban más de 28 supervivientes. Tras 12 días a la deriva, avistaron el buque francés *Argus*, pero en un instante desapareció en el horizonte (Figura 5). Veían, pero no eran vistos. Al amanecer del decimotercer día (17 de julio), bajo el salvaje sol de África Occidental, los reencontraron en alta mar. Aquella balsa de la fragata *La Méduse* estaba sembrada de muertos y moribundos. Los testigos de aquel rescate no pudieron olvidar nunca aquella visión. En la balsa quedaban 15 supervivientes, 5 de ellos murieron poco después en tierra. Sólo 10 retornaron a Francia y sobrevivieron 7^(5,6).



Figura 5. Detalle del cuadro de Géricault (avistamiento del buque Argus)

El cuadro de Géricault

La balsa de La Méduse (Figura 1), de más de siete metros, es una especie de epílogo del naufragio más célebre de Francia, puede verse en el Louvre. La composición artística del cuadro es de un importante valor técnico. Géricault, entonces con 27 años, omitió la crudeza del canibalismo y de la carne hecha jirones de la balsa. Cambió su pequeño taller de la calle des Martyrs por un espacio mucho más amplio en la calle del Faubourg-du-Roule, camino de Neuilly, y trabajó a diario para acabar el cuadro en ocho meses. Estuvo durmiendo en un altillo contiguo y viendo tan sólo a la portera que le traía la comida y a su asistente Jamar. El cuadro era una especie de retrato-denuncia, un documento gráfico de un luctuoso suceso. Falta el realismo de la piel quemada por el sol, pintando a los náufragos con pieles pálidas. El *Argus* apenas se ve en el horizonte, hecho que sí dota de gran realismo al cuadro. Y más realista fue el hecho de que algunos supervivientes, Savigny y Corréard, posaron para la pintura. En la imagen, Savigny está en el centro y Corréard es quien mueve sus brazos hacia el *Argus*.

El pintor frecuentaba el estudio del pintor Horace Vernet, lugar en el que se reunían artistas contrarios a la Restauración monárquica. Allí surgió la idea del cuadro para plasmar el naufragio. Géricault no hizo las cosas de cualquier manera: encontró al carpintero de *La*



Méduse a quien pidió una maqueta de la balsa (Figura 6), viajó a Le Havre para estudiar cielos y olas, y mantuvo contacto permanente con Savigny y Corréard. Entrevistó a los supervivientes, recogió toda la documentación existente en los periódicos, y observó todo tipo de grabados y litografías del hundimiento de la nave. Amigos personales prestaron su cooperación. Así, un antiguo compañero de colegio, Theodore Lebrun, posó para la cabeza del padre que sostiene a su hijo muerto en la izquierda de la balsa, un amigo Oficial, Dastier, es el hombre que trata de elevarse en el extremo derecho, otro amigo, Martigny, posó para el cadáver envuelto en la parte inferior derecha, y Delacroix posó para el joven tumbado boca abajo en la balsa. El cuerpo del padre es, el de la modelo profesional Cadamar, que prestó su cuerpo atlético al efecto.

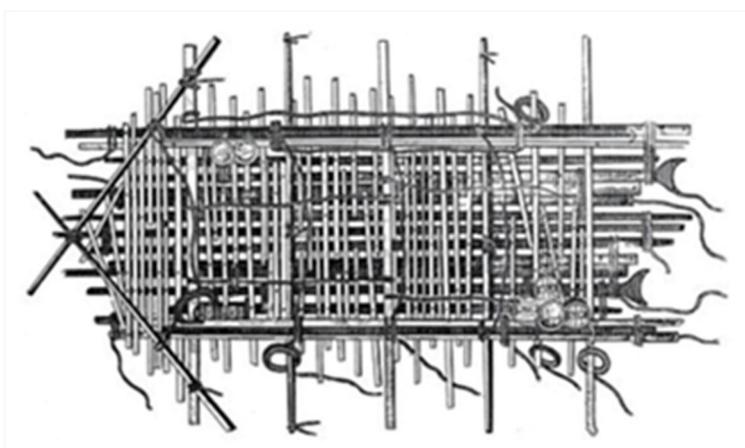


Figura 6. La maqueta de la balsa

Pero el esfuerzo no se vio compensado. En el Salón de Paris (medida del éxito de un artista en la época) de 1819 obtuvo un enorme fracaso. Los “críticos” no vieron en la balsa de Géricault sino un revoltijo de cuerpos desordenados, mal iluminados y sin expresión heroica. Tras los ataques, envueltos en cuestiones técnicas, había un claro contenido político. El cuadro se exhibió con el nombre *Escena de un naufragio* para evitar la mención a *La Méduse* (aunque, como suele ocurrir, “el pueblo” podía ser inculto, pero en absoluto tonto, sabía de qué se trataba). Sólo fue apoyado por los liberales, que veían en la balsa a la propia Francia, mal gobernada y a punto de naufragar. No obtuvo premio alguno y el Estado no incluyó la obra entre las que podría llegar a adquirir.

Géricault, desmoralizado, señalaba: *los miserables que escriben semejantes tonterías no saben sin duda lo que es ayunar catorce días, porque sabrían entonces que ni la poesía ni la pintura son capaces de devolver suficientemente el horror de todas las angustias en las que*



se vieron hundidas las personas de la balsa. Tras ello, se planteó dejar la pintura y marchó a Inglaterra e Irlanda donde el cuadro iba de éxito en éxito. Intentó suicidarse.

Se ha dicho que fue por su amargura, pero también se ha sabido que el nacimiento de su hijo (fruto de una relación prohibida con la esposa de su tío) pudo contar lo suyo en aquella tentativa. El Louvre adquirió el cuadro por 6.000 francos en 1824, desde entonces una de sus joyas. El mismo año murió su autor sin llegar a conocer el éxito.

El cuadro, óleo sobre lienzo, se caracteriza por una pincelada suelta y contornos imprecisos, con un volumen que se consigue merced a las sombras puestas en los personajes. La luz es natural, ambiental, al fin y al cabo, estamos en alta mar. La escena se construye sobre una diagonal, desde el hombre muerto a la izquierda hasta el que es alzado por sus compañeros. El encuadre se basa en dos pirámides: una formada por los vientos que sostienen la vela y la otra, la de la esperanza, desde una base de enfermos y moribundos hasta la cúspide esperanzadora⁽⁷⁾. (Figura 7)



Figura 7. Aspectos técnicos de la balsa de *La Méduse*

Los testimonios

El 03 de marzo de 1817 acababa el juicio contra el Capitán Hugues Duroy de Chaumareys, condenado, finalmente a 3 años de prisión (se había solicitado pena de muerte). El juicio, iniciado en febrero, fue un Consejo de Guerra presidido por el Contralmirante L. de la Tullaye y compuesto por siete Capitanes de la Marina. Chaumareys fue privado de sus condecoraciones como caballero de la Legión de Honor y de San Luis, y eliminado de la relación de Oficiales de la Marina. Tras salir de prisión, se retiró a la casa materna (castillo de Lachenaud), acumuló deudas y tras su muerte y embargo de propiedades su hijo se suicidó⁽⁸⁾.

Debemos agradecer a un cirujano de la Marina, Jean Baptiste Henri Savigny (1793-1843), y a un ingeniero-geógrafo, Alexandre Corréard (1788-1857), el conocimiento de la verdad de *La Méduse*. Savigny era cirujano y médico, y estaba a bordo de la fragata, siendo



uno de los 3 Oficiales voluntarios en entrar en la balsa. Sobrevivió al naufragio e hizo un informe para el Ministerio de Marina narrando todas las atrocidades cometidas en la balsa, incluyendo actos de canibalismo. Aportó todos los detalles a Géricault para su cuadro. Por su parte, Corréard narró su experiencia en la balsa, lo que le costó su puesto como ingeniero. Estuvo en prisión por sus actividades contra Luis XVIII y se llegó a presentar a unas elecciones en 1848, sin éxito.

En palabras de Sauvigny:

El espectáculo de los cadáveres sangrientos horrorizó particularmente a los salvadores, que al principio los tomaron por fragmentos de vela o ropa hechas jirones...⁽⁶⁾.

Resultados muy negativos

Los resultados de aquel viaje no pudieron ser más negativos. Una tragedia humana con un final de escasos supervivientes. Suele decirse que lo que mal empieza, mal acaba. Tal vez la expresión no sirva para todas las ocasiones (solemos decir, por ejemplo, “parece que la cosa iba a ir mal y sin embargo...”), pero con *La Méduse* parece que se veía venir, como también solemos expresar.

Un primer problema, a la postre, el fundamental, fue la elección del Comandante de la nave. Hugues Duroy de Chaumareys era un inexperto Oficial de la marina, que llevaba veinticinco años sin navegar y cuyo principal mérito había sido huir de Francia al estallar la Revolución. Con su regreso, gracias a la Restauración borbónica, recuperó el grado de Capitán de Fragata y obtuvo el mando de *La Méduse*. Pero hacer favores y recibirlos no es navegar.

Otro personaje que contribuyó lo suyo a la tragedia fue el flamante Gobernador de Senegal, Coronel Julien Désiré Schmaltz, recién nombrado para el cargo por el rey Luis XVIII. Parece que el gobernador tenía prisa por llegar y tomar posesión, ansia podemos denominarlo. Y si tenía prisa, más prisa metía. En navegación no basta con tirar de aquello que dice que entre dos puntos lo más corto es una recta. Eso es cierto, pero la mar tiene otras certezas que hay que escuchar y ver. Los marinos expertos dijeron lo suyo, pero ante un Comandante y un Gobernador bien apoyados por el monarca, el rumbo les llevó a la tragedia.

Mal navegante el Comandante, ansioso el Gobernador, tampoco sabían mucho, ni les importaba, de evacuaciones en este tipo de situación. Lo de que el Capitán es el último en abandonar, etc. queda para la literatura sobre marinos mucho más ilustres que los que comandaron *La Méduse*. La prisa era la prisa y cortaron el lastre que suponía remolcar a muchos de aquellos desgraciados.

Desgraciados que con poco agua y algo más de vino, hambre y sol, recurrieron a lo que siempre se dice que resulta inimaginable y que la historia demuestra que es un



comportamiento frecuente. Canibalismo, antropofagia, que llevó a consumir la carne de los compañeros muertos y asesinados.

Alguien sobrevivió para contarlo. Nos honra hablar de un médico-cirujano, Savigny, sin olvidar al ingeniero-geógrafo Corréard. Pero con sus aportaciones en forma de datos, fue un pintor, Géricault, quien hizo de notario de la tragedia en una fastuosa imagen. Tampoco aquí hubo resultados positivos al principio: fracaso en el Salón de París (realmente el salto a la fama de los artistas de entonces), ninguneo usando un título a todas luces nada evocador de lo que fueron los sucesos de *La Méduse (Escena de un naufragio)* y ostensible desprecio al no estar entre los candidatos a ser comprado por el Estado. Negativo resultó también que el autor falleciera sin llegar a conocer el éxito final que tendría su obra.

No menos negativo fue el final del Comandante. Condenado a 3 años de prisión (lo que a la vista de los hechos no parece una “gran pena”), lo peor tal vez fue el deshonor de perder prestigiosas condecoraciones y “ser borrado” de la lista de Oficiales de la Armada. No obstante, la personalidad del individuo nos hace pensar que tal vez le importaba bien poco el honor. Quizás el entierro de su memoria lo llevó a cabo su hijo suicidándose más tarde.

¿Iríamos a quirófano para ser intervenidos por un cirujano que lleva años sin operar?, ¿pondríamos nuestra vida en sus manos? Quien dio el mando a Chaumareys puso en peligro muchas vidas. Y así resultó la tragedia. Como marino, el Comandante de *La Méduse*, tenía su historial. Había embarcado en el *Intrépide* (1780), *Pégase* (1782), *Conquérant* (en la escuadra franco-española de Cádiz, operaciones de Gibraltar), *Calypso* (1786), *Moselle* (1788) y ... en marina seca hasta poco antes de comandar *La Méduse* en ¡1816! Y todo por favorecer lealtades. Eso fue lo negativo, lo que siguió, una tragedia.

Referencias

1. National Geographic España. Abandonados en alta mar: el naufragio de La Medusa. Disponible en:
<file:///Users/ignaciojaureguiobera/Documents/Medusa/Abandonados%20en%20alta%20omar:%20el%20naufragio%20de%20La%20Medusa.webarchive>
2. Durán G. “La balsa de La Medusa”, la tragedia convertida arte. Disponible en:
<https://caocultura.com/la-balsa-la-medusa/>
3. Pantoja D. La experiencia de la Restauración en Francia como paso al sistema parlamentario de gobierno. *Estudios Políticos* 2017;41:11-26.
4. Calvo F. Catástrofe. Géricault y Picasso lograron transformar una catástrofe en algo aleccionador. *Babelia*, El País, 07 de noviembre de 2014.



-
5. Noriega J. La maldición de la Medusa. El naufragio más terrible de Francia. Espejo de navegantes, ABC, 26 de abril de 2014.
 6. Corréard A, Savigny H. Naufrage de la frégate La Méduse. Paris: Chez Corréard Libraire; 1821.
 7. Arroyo D. La balsa de La Medusa. Análisis y comentario. Davidstreams, febrero de 2012. IES Las Musas. Madrid.
 8. Masson P. L'Affaire de La Méduse : Le naufrage et le procès. Paris: Tallandier; 2000.