Capítulo 12

La dimensión material del saber geográfico en el Renacimiento

Reflexiones a partir del caso francés (Siglo XVI)

Carolina Martínez

Desde hace ya varias décadas, los cambios atravesados por la geografía en el Renacimiento han recibido la atención de geógrafos, historiadores y filósofos por igual. La relación entre la cosmografía y el proceso de expansión transoceánica iniciado por las coronas ibéricas entre mediados y fines del siglo XV ha sido explorada tanto en sus aspectos teóricos como en relación con las transformaciones de orden cultural que supuso la construcción de una nueva imagen del mundo (Grafton, 1992; Lestringant, 2002; Besse, 2003; Padrón, 2004; Davies, 2016). Ahora bien, frente al interés por las variaciones conceptuales y epistemológicas atravesadas por una disciplina que debió enfrentarse y responder a la experiencia de un orbe terrestre y una ecúmene ampliados, la dimensión material en la que se gestaron los saberes geográficos y desarrollaron sus prácticas ha recibido una atención bastante menor. Dentro de esta segunda vertiente de análisis se destacan como aportes significativos las contribuciones de María Portuondo (2009) y Mauricio Nieto Olarte (2013), quienes, para el caso de las monarquías ibéricas, han examinado los cambios en

las formas de producir cartas náuticas, mapas o portulanos, la organización de talleres o escuelas en las que tales objetos se confeccionaron y la circulación de información cartográfica en las distintas coronas europeas, entre otros temas.

En línea con estos trabajos, las siguientes páginas invitan al lector a reflexionar en torno a las transformaciones materiales que, entre fines del siglo XV y a lo largo del siglo XVI, incidieron en la producción y circulación de nuevos saberes geográficos en el reino de Francia. Por tratarse de un caso rico en variantes y abierto a la influencia de los grandes centros de producción cartográfica europeos, se hará especial énfasis en los medios y personas que facilitaron la circulación y recepción de dichos saberes, tal como los agentes portugueses y franceses involucrados con la corona así como con el proceso de expansión en términos comerciales.[1]

Aspectos sociales y materiales en la producción de saberes geográficos. Francia en el siglo XVI

En un artículo dedicado a los libros de trajes temprano-modernos, a propósito de los saberes geográficos en la Europa del siglo XVI, la historiadora alemana Gabriele Mentges asignó a la geografía del Renacimiento dos funciones distintivas. En su opinión, en aquel período la disciplina tuvo por objetivo "por un lado, medir con precisión las dimensiones físicas de un espacio dado". Por el otro, "volverlo visible en forma de imagen" (Mentges, 2007: s/p). Sin duda, fueron éstos los mayores desafíos de la geografía moderna que, confrontada por un mundo ampliado producto de la

1 Esta presentación forma parte de una investigación en curso sobre el vínculo entre relatos de viaje e imágenes cartográficas en la modernidad temprana europea.

expansión transoceánica europea, debió "traducir" en términos y lógicas de pensamiento heredados de la antigüedad clásica los saberes adquiridos en la práctica de la navegación a distancia (Brendecke, 2016: 176). Tal como ha señalado Anthony Grafton, a diferencia de otras artes y ciencias del período, la geografía fue la disciplina más fecunda para explorar el vínculo entre saber y experiencia pero también para hacer visibles sus contradicciones (1992: 125).

Ahora bien, también existió una dimensión material, que permitió plasmar tanto el saber como la experiencia adquirida en cada nuevo viaje. En otras palabras, los avances técnicos, los cambios en la utilización de ciertos instrumentos de medición así como las complejas redes y entramados sociales en los que circuló la información con la que se fabricaría una nueva imagen del mundo también contribuyeron en la configuración de lo que podría llamarse una geografía del Renacimiento. Al igual que la reintroducción de ciertas variables teóricas tal como la grilla ptolemaica, la puesta a disposición de nuevas técnicas y el desarrollo de ciertas prácticas vinculadas con la transmisión de conocimientos repercutieron en los modos en que fueron producidos, recibidos y circularon los saberes geográficos.

En función de lo antedicho, las siguientes páginas proponen explorar las variables sociales y materiales en las que se desarrolló aquel saber geográfico temprano-moderno. En la Francia del siglo XVI, la convergencia de intereses públicos y privados, la convivencia del mapa manuscrito con el impreso y la fusión de técnicas originadas en otros espacios de producción, confluyeron en el desarrollo de diversos centros de producción cartográfica tales como los talleres de las ciudades-puerto normandas en el norte de Francia o las imprentas especializadas en mapas y planos de las ciudades de París y Lyon. En cuanto a este último punto, debe señalarse que, en el caso de Francia,

el interés por la cartografía tuvo un desarrollo tardío en comparación con las potencias ibéricas, Inglaterra y las Provincias Unidas de los Países Bajos. Por un lado, la incorporación tardía de las provincias costeras del norte de Francia a manos de la monarquía redujo su potencial naval y expansionista y, en consecuencia, el desarrollo de un saber cartográfico producto de aquella experiencia (Toulouse, 2007: 1550).[2]

Por el otro, autores como Frank Lestringant y Monique Pelletier han atribuido el interés tardío por la cartografía a las guerras de religión. Tras los reinos de Francisco I (1515-1547) y Enrique II (1547-1559), Francia se vio envuelta en un conflicto civil de dimensiones sin precedentes que, según los autores, afectó la difusión de las obras de reconocidos cosmógrafos (tales como Oronce Fine, Nicolas de Nicolay, Guillaume Postel, André Thevet y François de La Guillotière) y redujo las capacidades de los impresores, grabadores y libreros para reproducir mapas de calidad (Lestringant y Pelletier, 2007: 1463). El escaso interés por la cartografía en este período se refleja, a su vez, en el hecho de que hasta fines del siglo XVI los mapas impresos fueron considerados un elemento decorativo (tal como se evidencia en los inventarios del período) y por ello se les cobró un impuesto que no se exigía a los libros (Hofmann, 2007: 1579).

Un examen detallado de las variaciones vinculadas a la gestión y producción del conocimiento geográfico durante el período señalado invita a detenerse en los siguientes tres factores: 1) la convivencia de la cartografía manuscrita con el impreso; 2) la existencia de múltiples polos de producción geográfica y cartográfica; y 3) la superposición de saberes importados y experiencia.

---

2 Tal como ha señalado Sarah Toulouse, Normandía fue incorporada en 1468 y Bretaña en 1532 (2007: 1550).

Convivencia del manuscrito con el texto impreso

Si bien Roger Chartier ha destacado la convivencia del manuscrito con el texto impreso hasta entrado el siglo XVII (2017: 16), en el caso de la geografía (al menos en el siglo XVI y en Francia) fueron tanto o más importantes las obras manuscritas que las impresas.[3] En lo que refiere a las obras impresas, a diferencia de las ciudades italianas o de ciudades como Sevilla y Lisboa, el crecimiento de la cartografía en Francia fue paulatino. Al tomar el período que transcurre entre 1470 y 1670 se observa que fue recién a fines del siglo XVI que los impresores desarrollaron la técnica necesaria para producir sus propias obras cartográficas. En efecto, hasta 1580 había prevalecido la técnica de la xilografía (talla de imágenes en bloques de madera) que fue reemplazada por el tallado en planchas de cobre (*copperplates*) y permitió así una mayor calidad de impresión.[4] El reemplazo de una técnica por otra se debió en gran medida al conflicto armado que, en el marco de la rebelión de Flandes, llevó a que migrara a Francia una gran cantidad de especialistas en el arte del grabado y la cartografía. En particular, el saqueo de Amberes de 1576, perpetrado por las tropas españolas del Duque de Alba, provocó la fuga y el consecuente ingreso a Francia de los grabadores flamencos, quienes revitalizarían la industria del impreso introduciendo la talla en cobre (Hofmann, 2007: 1575).

A la par de estas vicisitudes técnicas, señala Hofmann, la publicación de mapas era poco frecuente y geográficamente dispersa (2007: 1570). Los principales centros de producción en el siglo XVI fueron Estrasburgo, París y

3 En ninguno de los dos casos se trató de mapas hechos para navegar sino de síntesis de la imagen recientemente adquirida del globo terrestre.

4 El aumento del interés por la geografía impresa se percibe con la publicación en 1575 de las cosmografías universales de André Thevet y François de Belleforest.

Lyon, seguidos por Le Mans, Poitiers y Tours.[5] De todos ellos, a principios de siglo fue Lyon el más importante. Es en las obras producidas en aquella ciudad que se percibe la influencia de la cartografía alemana e italiana. Cuando París la reemplace a fines de ese mismo siglo, en consonancia con la afluencia de los grabadores flamencos ávidos por explotar el mercado de impresos parisino, será la cartografía flamenca (Mercator, Ortelius y Blaeu) y holandesa (Hondius, Visscher, de Wit) la que incida sobre el estilo de los mapas impresos producidos en Francia.

La producción de mapas manuscritos, en cambio, tuvo su epicentro en las ciudades-puerto del norte de Francia, pues fue allí donde llegaron y fueron cartografiadas las últimas informaciones sobre los territorios recientemente descubiertos. A fines del siglo XV, Normandía se convirtió en el epicentro del comercio marítimo y desarrolló simultáneamente su propia "escuela" de cartógrafos. Si bien no se trató de una escuela en sentido estricto, los cartógrafos de los talleres normandos de las ciudades-puerto de Dieppe, Honfleur o la recientemente creada Le Havre (fundada por Francisco I en 1517) compartieron las mismas técnicas e intereses temáticos, que se tradujeron en la elaboración de mapas de confección y rasgos similares.[6] Las obras producidas en esta región fueron, en general, obsequiadas a las autoridades o figuras políticas del reino que, tal como se detalla a continuación, podían favorecer a las empresas comerciales desarrolladas por los armadores normandos.

5 La primera edición francesa de la *Geographia* de Ptolomeo, por ejemplo, se hizo en Lyon en 1535.

6 Se conservan al día de hoy las obras de Jean Rotz, Pierre Desceliers, Guillaume Le Testu, Nicolas Desliens y Jean Cossin, entre otros. La producción cartográfica de la lindera región de Bretaña fue, por su parte, más pequeña y menos conocida.

La existencia de múltiples polos de producción geográfica y cartográfica

La coexistencia de manuscritos y obras impresas se debió, en principio, a la existencia de múltiples polos de producción cartográfica, siendo la monarquía y los armadores normandos los más destacables. En cuanto a la monarquía, desde 1560 existió el título de "Cosmógrafo del Rey", inventado en principio por André Thevet, quien ocupó por primera vez el puesto (Lestringant y Pelletier, 2007: 1469). En un intento por explicar la conformación de las distintas regiones del nuevo y el viejo mundo, tanto Thevet como el cosmógrafo François de Belleforest publicaron sus respectivas cosmografías universales en 1575, género en auge desde la publicación de la *Cosmografía Universal* de Sebastián Münster en 1544. Las guerras de religión, sin embargo, entorpecieron la expansión ultramarina y la producción cartográfica, dejando a los viajes e intentos de colonización en América de Jacques Cartier (1534-1542), Nicolas Durand de Villegagnon (1555-1560), Jean Ribault y René Goulaine de Laudonnière (1564-1565) como un inicial pero efímero estímulo para los geógrafos de gabinete.[7]

Las ciudades-puerto de Normandía, mientras tanto, se convirtieron en el centro del desarrollo marítimo en la Francia temprano-moderna. Fue desde aquella región que los armadores normandos establecieron redes de comercio transatlántico con América, en la búsqueda de palo-brasil para abastecer a la industria textil que se desarrollaba en la ciudad de Ruán. Al servicio de Francisco I, en 1524 el florentino Giovanni da Verrazzano partió hacia Florida y Nueva Escocia. Desde aquellos puertos franceses, en especial de Dieppe, también partieron Jacques Cartier, Jean Ribault y

7 Entre ellos, André Thevet, pero también como Oronce Finé y Guillaume Postel.

otros de los primeros exploradores al servicio de Francia. El hecho de que muchos de ellos también fueran hábiles cartógrafos, llevó al surgimiento de los ya mencionados talleres normandos, que enriquecieron la confección de cartas náuticas y mapas con la experticia agregada por los pilotos. Los casos de Jean Rotz, Guillaume Le Testu y Jacques de Vaulx son, en este sentido, los más sobresalientes. Como piloto, Jean Rotz había viajado por razones comerciales a Guinea y Brasil en la década de 1530. En 1542, produjo un elaborado atlas que obsequió a Enrique VIII (por encontrarse al servicio de Inglaterra en ese entonces) y que actualmente se conserva en la *British Library*. En 1556, el piloto nacido en Le Havre, Guillaume Le Testu, obsequió al almirante de Francia Gaspard de Coligny una cosmografía universal manuscrita e *in-folio* en la que dedicaba más de doce mapas a la desconocida *Terra Australis*. Al servicio del rey de Francia, Jacques de Vaulx, piloto de la armada francesa establecido en la ciudad de Le Havre, produjo la primera compilación dedicada a la navegación náutica (Toulouse, 2007: 1551-1552).

La superposición de saberes importados y experiencia

La combinación de saberes provenientes de otros centros de producción cartográfica y de la propia experiencia de los pilotos-cartógrafos dio lugar al singular estilo que adquirieron los mapas manuscritos del norte de Francia en el período estudiado. En este sentido, no fue únicamente de la antigüedad clásica que surgieron los modelos a partir de los cuales traducir el mundo en imágenes. Las técnicas que se consolidaron en los reinos de España y Portugal migraron a las ciudades-puerto francesas a través de distintos agentes, políticos y comerciales, que se

emplearon al servicio del rey de Francia o de los armadores normandos.

La influencia de Portugal se ve, por ejemplo, en el uso de la toponimia y el trazado de las costas, que retoman la misma nomenclatura y técnica desarrollada por los portugueses hasta entonces. El componente pictórico que comparten los mapas elaborados por la "escuela" de Dieppe también podría considerarse una herencia portuguesa, en especial si se observan las escenas sobre la recolección del palo-brasil en el mapamundi portugués conocido actualmente como Atlas Miller (1519). Tal como ha señalado David Buisseret, era frecuente que los navegantes portugueses llevaran consigo a pintores en sus viajes, práctica que los franceses también parecieran haber seguido en sus propias expediciones (Buisseret, 2003: 41). En cuanto al vínculo directo de los especialistas portugueses con representantes de la corona francesa, cabe señalar que en 1538 Francisco I había contratado los servicios del reconocido cosmógrafo portugués João Pacheco. Asimismo, cartógrafos como João Alfonso fueron empleados por la corona y bien pudieron haber trabajado en colaboración dentro de los talleres normandos de cartografía (Toulouse, 2007: 1555).

En el caso de los mapas impresos, fueron la península itálica y los Países Bajos los principales centros de inspiración, aunque no únicamente. En 1554 el geógrafo del rey, Nicolas Nicolay, tradujo del español y publicó en la ciudad de Lyon el *Arte de navegar* (1545) de Pedro de Medina. Por su parte, tanto Thevet como Belleforest copiaron obras de gran éxito, tales como la cosmografía de Münster, en el caso de Belleforest, o la técnica del grabado en cobre para la eventual publicación de *Le grand insulaire*, que Thevet no llegó a publicar (Lestringant y Pelletier, 2007: 1479). Bajo la influencia de los Países Bajos, entre fines del siglo XVI y comienzos del siglo siguiente los franceses comprarían e

imitarían las obras de Jodocus Hondius, Petrus Plancius y Gerardus Mercator (Pelletier, 2002: 9).

Sin duda, la experiencia de los pilotos-cartógrafos también fue vital para la confección de mapas en el reino de Francia. El hecho de que aquellos elaborados en las ciudades-puerto normandas centren su atención en las áreas que para sus comerciantes revestían un interés comercial, debe considerarse un efecto de la propia práctica de navegación. Así, por ejemplo, la atención y detalle con que se trazan América del Norte y *Terra Brasilis* es indicativo de las expediciones e intercambios realizados por los franceses a aquellas zonas. Por otra parte, la presencia de Java la Grande y el interés por mapear *Terra Australis* aunque más no sea "*que par imagination*", también permite identificar los intereses comerciales y los aportes que la experiencia en los *daimyō* mares del sur dio a los cartógrafos y navegantes franceses, dispuestos a descubrir territorios por fuera del dominio ibérico.

Aunque breve, la presentación de los contextos de producción y circulación del saber cosmográfico y cartográfico en la Francia del Renacimiento ha permitido orientar la mirada hacia la dimensión material en la que aquel se gestó. El haber hecho hincapié en la convivencia de la cartografía manuscrita con el impreso, en la coexistencia de múltiples espacios de producción dentro del propio reino de Francia, o en la influencia de la cartografía portuguesa frente a la experiencia de los pilotos de las ciudades-puerto normandas ha contribuido, en este sentido, a interpretar los cambios de orden práctico acaecidos a la geografía del Renacimiento. Lejos de comprender sus transformaciones en un sentido teórico exclusivamente, reconocer la incidencia de la dimensión técnica y social en el desarrollo de la disciplina resulta igualmente importante para evaluar su grado de renovación.

Bibliografía

Besse, J.-M. (2003). Les grandeurs de la Terre. Aspects du savoir géographique à la Renaissance. Lyon, ENS Éditions.

Brendecke, A. (2016). Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español. Madrid, Iberoamericana – Vervuert.

Buisseret, D. (2003). The Mapmaker's Quest. Depicting New Worlds in Renaissance Europe. Oxford, Oxford University Press.

Chartier, R. (2017). La mano del autor y el espíritu del impresor: Siglos XVI-XVIII. Buenos Aires, Katz.

Davies, S. (2016). Renaissance Ethnography and the Invention of the Human. Cambridge, Cambridge University Press.

Grafton, A. (1995). New Worlds, Ancient Texts. The Power of Tradition and the Shock of Discovery. Massachussets y Londres, The Belknap Press of the Harvard University Press.

Hofmann, C. (2007). Publishing and the Map Trade in France, 1470–1670. En Woodward, D. (ed.), The History of Cartography, Volume 3, Cartography in the European Renaissance, pp. 1463-1479. Chicago, The University of Chicago Press.

Lestringant, F. (2002). Le livre des îles. Atlas et récits insulaires de la Genèse à Jules Verne. Ginebra, Droz.

Lestringant, F. y Pelletier, M. (2007). Maps and Descriptions of the World in Sixteenth-Century France. En Woodward, D. (ed.), The History of Cartography, Volume 3, Cartography in the European Renaissance. Chicago, The University of Chicago Press, pp. 1463-1479.

Mentges, G. (2007). Pour une approche renouvelée des recueils de costumes de la Renaissance. Une cartographie vestimentaire de l'espace et du temps. En Apparence(s), núm. 1. En línea: <http://apparences.revues.org/104> (consulta: 20-07-2017).

Nieto Olarte, M. (2013). Las máquinas del imperio y el reino de Dios. Reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI. Bogotá, Uniandes.

Padrón, R. (2004). The Spacious Word. Cartography, Literature and Empire in Early Modern Spain. Chicago, The University of Chicago Press.

Pelletier, M. (2002). Cartographie de la France et du monde de la Renaissance au Siècle des lumières. París, Éditions de la Bibliothèque nationale de France.

Portuondo, M. (2009). Secret Science: Spanish Cosmography and the New World. Chicago, University of Chicago Press.

Toulouse, S. (2007). Marine Cartography and Navigation in Renaissance France. En Woodward, D. (ed.), The History of Cartography, Volume 3, Cartography in the European Renaissance. Chicago, The University of Chicago Press, pp. 1550-1568.