



PROGETTO
MAMBRINO

HISTORIAS FINGIDAS



Una tipología de los vehículos en los libros de caballerías (medios de transporte en el *Belianís de Grecia*)

María Luzdivina Cuesta Torre
(Universidad de León)

Abstract

El objetivo de este trabajo es ofrecer una tipología de los medios de transporte que existen en las cuatro primeras partes del *Belianís* de Jerónimo Fernández, uno de los libros de caballerías que abarca una geografía más amplia. Para ello se revisan los vehículos existentes, sus descripciones, la función narrativa que realizan y las repercusiones de su incorporación en la construcción del relato y en la percepción de este por parte de los lectores, además de las diferencias entre las dos primeras partes de 1545 y las continuaciones publicadas en 1579. Puesto que no existe ningún estudio clasificatorio de los medios de transporte en los libros de caballerías, aunque se ha dedicado alguna atención a los vehículos mágicos, la tipología establecida para el *Belianís* ofrece la posibilidad de servir de base para investigaciones futuras que comprendan otras obras del género.

Palabras clave: *Belianís*, Jerónimo Fernández, libros de caballerías, caballero andante, transporte, vehículo.

The objective of this study is to offer a typology of the means of transport found in the books of *Belianis* written by Jerónimo Fernández, one of the books of chivalry that covers a wider geography, in order to review these vehicles, their descriptions, the narrative function they perform and the repercussions of their incorporation in the story and in the perception of it by the reader. Since there is no classificatory study of the means of transport in the books of chivalry, although some attention has been devoted to magical vehicles, the typology established for the *Belianis* offers the possibility of serving as a basis for future research that might include other works of the genre.

Key words: *Belianís*, Jerónimo Fernández, books of chivalry, errant knight, transport, vehicle.



El protagonista de los libros de caballerías es un caballero andante, y en consecuencia la estructura de este tipo de obras está profundamente enraizada en el cronotopo que configura el relato mediante la itinerancia del personaje. Entre el amplio número de libros de caballerías existentes, uno ha llamado en especial la atención de la crítica por la abundancia de viajes que plantea y por la amplitud geográfica que abarca: se trata del *Be-*

lianís de Grecia (Roubaud, 1999 y Cuesta Torre, 2010), cuyas cuatro primeras partes, las únicas publicadas por la imprenta, pues se conoce otra quinta parte manuscrita (BNE ms. 13138), de Pedro Guiral de Verrio (Roubaud 1999, 84), son obra de un mismo autor: el burgalés Jerónimo Fernández. Ciertamente es que sobre la autoría de la *Tercera y Cuarta parte*, publicadas de forma conjunta póstumamente, podrían caber dudas acerca de la intervención que en ellas pudo tener su hermano Andrés Fernández. A este último debemos el conocimiento de que Jerónimo había pertenecido como abogado al Consejo Real de Felipe II. En cuanto a Andrés, era notario, y trabajó de 1565 a 1592 para el Real Monasterio de las Huelgas (Orduna, 1997, I, li). La familia se encuentra radicada en Burgos y tanto el padre como el hermano del autor perciben la empresa de la escritura como un negocio en el que deciden invertir sus recursos, financiando el primero la impresión de la *Primera y Segunda parte*, que ve la luz en 1547 (o tal vez en 1545, si existió la edición que señala Clemencín, 1805, 8 y 67), y costeando el segundo la de la *Tercera y Cuarta parte* en 1579. El padre pronosticó acertadamente el éxito, pues de las dos primeras partes se han conservado ejemplares de cuatro ediciones más (Eisenberg y Marín Pina, 2000, 263-264) y se sospecha la existencia de otra más discutida por los investigadores (Orduna, 1997, I, xiv; Eisenberg y Marín Pina, 2000, 264; Lucía, 2000, 600). Esta fortuna editorial se consolida con las traducciones al italiano en 1586-1587, al inglés en 1598 y al francés en 1625. En inglés alcanzó particular aprecio, difusión y permanencia, contando con una continuación y siendo citada por Walter Scott en 1821 (Roubaud, 1999, 63; Gallego García, 2013, 44). Sin embargo, Andrés se equivocó al pensar que la continuación tendría la misma fortuna.

En este éxito diferente pudo influir la fecha de publicación, al situarse la de las dos primeras partes en el momento culminante del aprecio de los lectores por nuevas aportaciones de este género literario. Efectivamente, en 1545 se publican por primera vez *Cirongilio de Tracia*, *Cristalián de España* y *Florando de Inglaterra* (Eisenberg y Marín Pina, 2000, 458-459), mientras que desde la publicación de la continuación del *Belianís* hasta 1602, cuando

aparece el *Policisne de Boecia*, solo ven la luz dos continuaciones del ciclo del *Espejo de príncipes y caballeros* y un libro nuevo, el *Rosián de Castilla*¹.

Rey Hazas (1982: 75) considera la preferencia por situar las acciones de los personajes en una geografía exótica y lejana como uno de los dieciséis rasgos fundamentales que caracterizan el género de los libros de caballerías. Cabo Aseguinolaza (2015, 56), a su vez, destaca la repercusión que los desplazamientos de los personajes tienen en la consideración de los libros de caballerías como un precedente de la literatura mundial, definida, siguiendo a Moretti, como la «supranacionalidad del espacio representado, que trascendería definitivamente el espacio nacional peculiar de la novela». El *Belianís* es, precisamente, un excelente ejemplo de supranacionalidad en cuanto al espacio representado, pues

Los personajes del *Belianís de Grecia* se desplazan por casi todo el mundo conocido, pues aunque el centro del que parten en sus itinerarios es el Mediterráneo oriental (Constantinopla, Grecia, Babilonia, Antioquía y Persia, en el libro I), acaban incluyendo en ellos Ceilán, China, Asiria, Siria, India, Irlanda, Hungría, Polonia, Transilvania, Albania, Praga, Egipto, Palestina, Arabia y una isla cercana a la Florida. El lejano norte está representado en la obra por el caballero don Florispiano de Suezia, «a quien todos en mucho por sus grandes nuevas estimauan» (I, 191). Sin embargo, nada más se dice de su tierra y a pesar de la lejanía geográfica se le presenta como primo de don Contumeliano de Fenicia, uno de los personajes principales de la obra (Cuesta Torre, 2010).

Los países mencionados se sitúan en Europa, Asia y África, aunque Jerónimo Fernández, que anuncia a sus lectores que la isla en la que disfrutan su amor el príncipe don Clarineo y la princesa Hermiliana estaba muy cerca de La Florida (*Belianís*, IV, cap. 19, p. 535), no permite a sus héroes pisar suelo americano (Guerra y Plancarte, 2011, 109), probablemente para no caer en la contradicción de que esas tierras recientemente

¹ Lucía Megías (2008, 213) apunta como razón fundamental de la escasez de textos nuevos la crisis de la imprenta a partir de la década de los años sesenta del siglo XVI, ligada a motivos económicos. Marín Pina (2008, 177) señala un período entre 1575 y 1585, en el que se produce un aumento transitorio de la producción editorial de libros de caballerías (precisamente cuando sucede la aparición de la Tercera y Cuarta parte), ligándolo al deseo del rey Felipe II en relanzar «la caballería ciudadana en pro de sus intereses políticos».

descubiertas por los españoles lo hubieran sido ya en el tiempo remoto en el que sitúa la acción.

Esta supranacionalidad mundial se potencia con la adición de alusiones a otros países que se hacen presentes en el relato a través de los nombres de los personajes, que no solo recorren el mundo, sino que además representan su propia nación, muchas veces también exótica o lejana. El análisis del índice toponímico que Ferrario de Orduna incluye al final de su edición de la *Primera y Segunda parte* de Fernández (1997, II, 493-494) revela que la mayor parte de los topónimos son mencionados como indicación de la patria o lugar de origen.

En esta ampliación del mundo que se percibe en el *Belianís*, jugaron seguramente un papel determinante los grandes viajes de descubrimiento que tienen lugar en el siglo XV y XVI, en especial la navegación a América y la circunvalación del globo terráqueo por Magallanes y Elcano². Las necesidades de los navegantes y las aventuras de los viajeros reales potenciaron la valoración de los conocimientos geográficos y la ampliación de la documentación cartográfica y de la bibliografía constituida por mapas, portulanos, libros de viaje, tratados y polianteas (Marín Pina, 2018, 87-139), que pudieron encontrarse al alcance de Jerónimo Fernández y que debieron suponer un estímulo a su imaginación y una ayuda en la vertebración de su obra mediante el elemento del viaje.

La evolución del género de los libros de caballerías corre pareja a una evolución, más bien, revolución, de la imagen del mundo y de la geografía. En 1489 el geógrafo y cartógrafo alemán Martelus Germanus proporciona un mapamundi que, como otros del siglo XV, figura en el extremo occidente la península ibérica y en el extremo oriente las tierras de Asia. En 1570 el cartógrafo flamenco Abraham Ortelius publica el primer atlas moderno y poco después, en 1575 recibe su nombramiento como geógrafo

² «Los relatos caballerescos escritos o publicados durante el siglo XV en Castilla, tales como el *Libro del Conde Partinuples* o el *Oliver de Castilla* recurren con más frecuencia a los viajes que los libros caballerescos de siglos previos. Lo anterior, sugiere Goodman, se debe a que la narrativa de viaje en este siglo ensanchaba el mundo conocido a un ritmo desconcertante (1998, 49). También se puede suponer que el viaje marítimo con sus riesgos característicos, así como con su función literaria, se perfila como una de las nuevas fronteras del heroísmo, según se le antoja a Gonzalo Fernández de Oviedo en el prólogo a sus *Naufragios e infortunios* (2011, 2)» (Guerra y Plancarte, 2011, 103-104).

del rey Felipe II. Poco después, en 1587 aparece el mapamundi de Mercator. Semejante evolución de la ciencia geográfica tenía que quedar reflejada también en la narrativa de la época, y justificaría una cierta variación en la representación del viaje y de los sistemas de transporte entre la *Primera y Segunda parte del Belianís* y su continuación, incluso a pesar de que las haya producido la misma mente y pluma.

Pero la geografía caballeresca, inspirada en los documentos y libros de la realidad, es fundamentalmente obra de la imaginación creadora del escritor, pues al igual que ocurre en el *Felixmarte*, el caballero andante deambula por un tipo de espacio «distante, despoblado, extraño, externo e, incluso, imaginario», ya que «su misma condición de errante lo obliga a internarse en un ámbito sobre el que no tiene poder alguno en un acto de autoafirmación y entera libertad» (Aguilar Perdomo, 2005). Solo en algunos libros excepcionales, como *El Caballero de la Fe* (1583) del padre Miguel Daza, se hace uso de los tratados geográficos de Martín Fernández de Enciso, Jerónimo de Chaves y Paolo Giovio, no solo como fuentes de la cartografía caballeresca, sino incluso como intertextos en los que se basan las descripciones de los viajes y lugares visitados por los protagonistas (Martínez Muñoz, 2017).

En cualquier caso, ese transcurrir por un mundo extendido, que podía ser descrito y vestido mediante la imaginación, requería que los personajes, y en especial el protagonista, pudieran desplazarse con extrema celeridad de unos puntos a otros. En el *Belianís* la importancia del viaje correlaciona con la enorme amplitud geográfica que abarcan las obras de Jerónimo Fernández, lo que las convierte en un ciclo caballeresco especialmente adecuado para estudiar la tipología de los vehículos.

En cuanto a los medios de transporte, puede observarse que el periplo terrestre cede protagonismo al periplo marítimo, gracias a que los transportes navales son susceptibles de abarcar mayores distancias a mayor velocidad. La magia se convierte también en un recurso aplicado al viaje y a los transportes, pues sin ella el autor no hubiera podido trasladar a sus personajes por un escenario tan amplio (Roubaud-Bénichou, 1999, 79). Pero no siempre se recurre a la magia, y los personajes se desplazan a menudo por medios más corrientes. Si se pretende hacer un estudio de los transportes en el *Belianís* es necesario considerar, además de aquellos de

tipo prodigioso, los que hacen referencia a una realidad, bien arcaica o del pasado reciente, bien contemporánea y anacrónica respecto al tiempo del relato.

Para clasificar los vehículos y transportes recurriré, por lo tanto, a una división en cuanto al funcionamiento, que podrá ser o bien prodigioso o mágico o bien realista y, en ese caso podrá entrar en consideración su carácter artificial o mecánico, o natural, mediante el empleo de animales de tiro, que a su vez podrán ser fantásticos o realistas, o de otros recursos naturales como el viento. En esta división tipológica será necesario tener en cuenta quiénes son los que viajan en este tipo de transportes y si hay correspondencia entre el poder mágico y el uso de un vehículo maravilloso o no. Pero también emplearé otras clasificaciones, por ejemplo, en relación al medio por el que discurren: terrestre, marítimo o aéreo. Una tercera división deberá tener en cuenta la función con la que se usan, pues no siempre se incorporan al relato subrayando su papel como transportes: varias embarcaciones y carros no se utilizan para viajar, aunque transporten a los personajes, sino que son empleados para la guerra; en otras ocasiones son necesarios para la persecución o la huida, finalidad en la que el desplazamiento, aunque necesario, es un aspecto secundario y lo que cuenta es alcanzar a alguien o alejarse de él. En cuarto lugar, se deberá considerar la complejidad de su descripción dentro del relato. Esta puede evitarse casi por completo, limitándose a la mera mención del nombre del vehículo, dejando a la imaginación del lector la figuración de lo evocado por el concepto, o el narrador, y con él los lectores, pueden detenerse en considerar sus diversas partes. En ocasiones se incorpora incluso algún detalle más preciso, relativo a la decoración o los materiales constitutivos.

El estudio de los medios de transporte en los libros de caballerías se ha limitado, casi por completo, a los transportes mágicos (Cuesta Torre 2014, 361-362; Campos García-Rojas, 2015). Sin embargo, el *Belianís* de Jerónimo Fernández no se encuentra, sino muy escasamente, entre las obras que considera Bazzaco en su tesis sobre lo maravilloso marítimo³,

³ No tiene en cuenta en su trabajo la *Tercera y Cuarta parte del Belianís* por exceder el marco cronológico elegido. Bazzaco alude al *Belianís* en dos ocasiones: en una breve nota (2018, 137, nota 124) a una sección en la que lo compara con un barco encantado del *Palmerín de Olivia* y cuando comenta, en su análisis de

mientras que, por su parte, Campos García-Rojas (2015, 153-158) selecciona en su análisis de los vehículos mágicos un único elemento del *Belianís*: el carro mágico de Merlín. En cuanto al interesante artículo de Roubaud-Bénichou sobre esta obra, al referirse brevemente a este tema, ofrece poco más que una enumeración sintética de los principales medios de transporte de este tipo:

En cuanto a las excepcionales facilidades de transporte que el autor del *Belianís* pone a la disposición de sus personajes, son de todo tipo y permiten naturalmente salvar distancias enormes a toda velocidad. Para los viajes marítimos urgentes, el licenciado tiene aparejadas naves más rápidas que los delfines (I, 59); para las damas, un cómodo carro aéreo guiado por dragones (II, 58); para los caballeros junto con sus escuderos y sus monturas, una columna de fuego accionada por gigantes (I, 51) (Roubaud-Bénichou, 1999, 80).

Jerónimo Fernández es uno de los autores que hace un mayor uso del transporte mágico (Cuesta Torre, 2010). Para ello recrea los motivos relacionados con el transporte mágico que le lega la mitología - en la que ya aparece el carro volador de Medea tirado por dragones⁴, similar al que usara la infanta Melía en las *Sergas de Esplandián* (Campos García-Rojas, 2000), siendo Medea un personaje al que alude como epítome de magos

las descripciones de las tempestades (2018, 240-242), la que aparece en la *Segunda parte del Belianís* (II, 111-112).

⁴ Una imagen del cual puede verse en el Museo del Prado, en la pintura al óleo de Germán Hernández Amores, de hacia 1887 en que Medea, con los hijos muertos, huye de Corinto en un carro tirado por dragones. Puede verse en la URL < <https://www.museodelprado.es/coleccion/obra-de-arte/medea-con-los-hijos-muertos-huye-de-corinto-en-un/861ddfe9-cef3-4428-832b-cafe0196ec17> >. Sobre el papel de Medea en la obra, véase Pomer Monferrer y Salés Dasí (2009).

en su obra⁵ -, pero inspirándose además en la literatura artúrica y caballerescas castellana medieval⁶, en la narrativa caballerescas breves⁷ y en los libros de caballerías precedentes, en los que la embarcación mágica era recurrente desde la aparición de la Fusta de la Gran Serpiente en las *Sergas de Esplandián* (Sales Dasí, 1999; Beltrán Llavador, 2004). El motivo del barco mágico navega por la literatura desde la Edad Media al *Quijote* (Vidal Navarro, 2008).

De hecho, puede percibirse una correlación directa entre la amplitud de la geografía representada en el *Belianís* y el uso de transportes mágicos, hasta el punto de que puede decirse que la magia condiciona el espacio narrativo no solo en cuanto a lugar de desarrollo de determinados episodios, sino también en cuanto a espacio referencial que dota de estructura itinerante al relato a causa de la errancia caballerescas (Cuesta Torre, 2010, 141-142).

Campos García-Rojas (2015) clasifica los transportes prodigiosos en los libros de caballerías en dos categorías: embarcaciones mágicas y carros prodigiosos, señalando como principal motivo para su inclusión el espectáculo mágico que produce asombro y atrae a los lectores y, desde el punto narrativo, la utilidad, comentando que en el *Belianís* «[...] ya lo único realmente importante es la premura, la rapidez y eficacia de transportar al héroe y sus compañeros. Lo práctico se ha impuesto a los temores por lo mágico» (2015, 156). Efectivamente, son estos dos tipos de vehículos los que predominan también en el *Belianís*, aunque es posible realizar una subdivisión de estos tipos, especialmente, como se verá, en cuanto a las embarcaciones, y presenta también otros que no caben en estas categorías.

⁵ Medea es aludida por primera vez en la *Parte Primera* (I, 158), aunque «es en la Tercera y Cuarta Parte cuando adquiere la categoría de personaje activo de la novela, cuando descubrimos que es la dueña del castillo encantado en el que se encuentran las princesas secuestradas por las artes mágicas de Fristán» (Gallego, 2013, 165).

⁶ «El recurso al transporte mágico, que era ya habitual en los libros de caballerías anteriores (abunda especialmente en el *Olivante* de Antonio de Torquemada), y que procede, en última instancia, de los relatos artúricos franceses y de otras novelas caballerescas breves, como el *Clamades* y *Clarmonda*, con su caballo de ébano, o el *Conde Partinuplés*, con su barco que se mueve sólo gracias a marineros invisibles, se convierte en un recurso narrativo especialmente importante en el *Belianís*, como comentan los mismos personajes (*Belianís*, I, 51, f. 80r)» (Cuesta Torre, 2010, nota 15).

⁷ En la *Historia del rey Canamor y del infante Turián, su hijo*, cuya edición príncipe es de 1509, el protagonista libera del encantamiento a Leonela, que se encuentra en una nave custodiada por leones, quien es capaz de hacer funcionar la embarcación llevando un anillo mágico en el dedo (Beltrán, 2015).

Entre los transportes maravillosos es posible encontrar en el *Belianís* ejemplos de vehículos aéreos, terrestres y marítimos.

En el *Belianís*, efectivamente, como ya se ha señalado, aparecen varios carros prodigiosos, todos ellos voladores, que se mueven por el medio aéreo de forma similar al que lo harían por el terrestre. Son vehículos artificiales cuyo carácter mágico se evidencia por ser posesión de los magos o magas, ayudantes o enemigos (las dos tipologías de personajes mágicos son especialmente importantes en este ciclo caballeresco, según Cuesta Torre, 2007 y 2014) y por funcionar gracias a la fuerza de animales voladores fabulosos (grifos y dragones)⁸. Sin embargo, bajo la suposición de que estos animales puedan existir en el mundo natural, el poder de la magia también sería necesario para dominarlos y gobernarlos. No se trata, por lo tanto, en ningún caso, de vehículos mecánicos o automáticos, que funcionen en virtud de la aplicación del ingenio científico, como ocurre con algunos autómatas en otros libros de caballerías⁹. Estos vehículos son propiedad de los grandes sabios, que dominan las artes mágicas y constituyen la señal evidente de su poder, pues en la obra aparecen muchos otros magos que no cuentan con este medio de transporte. Precisamente, uno de los magos que los utilizan, el sabio Fristón, ha leído los libros de Medea y, aunque no se menciona que se deba a ella su capacidad de volar en el carro, el público haría fácilmente esta conexión. Por ejemplo, Silfeno, que no cuenta con un carro volador similar, no ha dispuesto del conocimiento que ha adquirido Fristón en los libros de Medea:

[..] mandó llamar vn sabio a quien él gran crédito daua y no sin causa que en las artes mágicas ninguno en el mundo hazía ventaja fuera del sabio Fristón y ésta era tan poca que apenas entre ellos se conosciá otra más de tener Fristón los libros de la sabia Medea, que algo más antiguos que los del sabio Silfeno eran (*Belianís*, II, cap. 35, p. 261).

⁸ Orduna (1999) dedica un breve estudio a las menciones y descripciones de animales reales y fabulosos en las dos primeras partes del *Belianís*, y caracteriza la *Segunda parte*, frente a la primera, por la disminución de representaciones zoológicas. Aborda también la caracterización de determinados animales imaginarios como representación del mal. Entre estos se sitúan los dragones (cuyo estudio aborda en Orduna, 1999, 108-109) y los grifos (111).

⁹ Véase Aguilar Perdomo (2008 y 2010). El *Tristán el Joven* también presenta un hombre de madera que se mueve solo, aunque se atribuye su funcionamiento a la maga Sargia (*Tristán el Joven*, 583-584, donde aparece por primera vez).

Los viajeros, sin embargo, no siempre serán los encantadores, pues estos cederán sus vehículos en determinados momentos a sus protegidos o los emplearán junto con ellos. Casi al comienzo de la obra *Belonia* envía a dos enanos en su maravilloso carro de cristal tirado por grifos (*Belianís*, I, cap. 9, p. 44 y 51-52).

Diversos encantadores del *Belianís* hacen uso de carros tirados por animales maravillosos. La maga protectora del héroe, *Belonia*, hace uso de los grifos, animales mitológicos cuya forma evoca la nobleza del león y el imperio del águila,¹⁰ subrayando el carácter positivo del personaje que posee el vehículo y que viaja en él: «Y por los ayres vieron venir vn carro que quatro grifos traían, en el qual la sabia *Belonia* desencantada venía, como aquella que no duraua más su encantamiento de quanto aquella batalla se fenesciesse» (*Belianís*, II, cap. 52, p. 412). Según la tradición medieval del Preste Juan, *Alejandro Magno* se hizo transportar por grifos (Malaxecheverría, 1999, 138), y puesto que *Belonia* es la maga protectora del Imperio Griego y de los descendientes de *Alejandro*, parece adecuada su relación con esta bestia fabulosa. *Belonia* emplea su carro para socorrer o ayudar a *Belianís* y lo utiliza para llevarlo a las Montañas Rifeas, situadas cerca de la ciudad de *Persépolis*, donde se encuentra su cueva y donde puede curarlo de sus heridas (*Belianís*, I, cap. 10).

El mago antagonista *Fristón*, que se caracteriza por practicar la nigromancia («luego, el sabio *Fristón* puso por obra lo quel familiar demonio le auía dicho», *Belianís*, II, cap. 49, p. 368), por su parte, hace uso de un carro tirado por dragones, representantes de los poderes infernales¹¹, asociados a lo subterráneo y lo diabólico y, por ello, adecuados para asociarse a un personaje capaz de utilizar la magia negra: «por los ayres, con infernal furia, no viera venir más de veynte dragones cercados de llamas de fuego, que vn carro parecían traer de la misma llama cubierto y en él venían

¹⁰ «De ahí que, por la primera parte [del grifo], que es la de águila, debemos entender que hemos de tener el pensamiento y la contemplación puestos en Dios y en la criatura celestial. [...] En segundo lugar, debemos preocuparnos de las cosas terrenas, lo que se desprende de la segunda mitad del grifo, que es el león. Pues el león es fuerte en las adversidades, ya que es muy valeroso [...] Y en las situaciones prósperas, el león es humilde y pausado» (Malaxecheverría, 1999, 142).

¹¹ «El demonio, que es el más enorme de todos los reptiles, es como este dragón» (Malaxecheverría, 1999, 223).

muchas disformes figuras» (*Belianís*, II, cap. 58, p. 463). Este carro se emplea para el mal, y aunque es un medio de transporte que lleva a las princesas protagonistas al lugar de su encantamiento, el castillo de la sabia Medea, su función es el rapto seguido de la huida, para evitar la persecución o incluso la posibilidad de un seguimiento posterior que pueda conducir a ese lugar oculto. De este modo Belianís y sus amigos desconocerán el destino del vehículo. Por tanto, va a ser empleado también por pasajeros (pasajeras, en este caso) involuntarios, además de ser el medio de transporte característico del mago Fristón.

En la *Tercera y Cuarta parte*, con la incorporación como personaje del mago Merlín (Gutiérrez Trápaga, 2012, 104), se añade un tercer carro propiedad de este, tirado por dragones como corresponde a un hijo del diablo. Este posee una cualidad añadida, ya que puede ser visible o invisible. Su dueño lo cede para uso de Belianís. El interés por destacar este vehículo lleva a Jerónimo Fernández a detenerse en la descripción de su decoración, destacando las aventuras historiadadas en él (Campos García-Rojas, 2015, 155). Gutiérrez Trápaga (2012, 109-110) señala que esta es la primera vez que los transportes mágicos (pues pondrá a disposición del héroe también una embarcación encantada) aparecen relacionados con la figura de Merlín, un aspecto innovador respecto a la tradición artúrica anterior en la que esto no ocurría, que inserta al personaje en la tradición de los magos de los libros de caballerías. Obviamente, el autor intenta sobrepujar los carros voladores anteriormente presentados, así como Merlín también sobrepujará en poder a los magos de las dos primeras partes, con el propósito de conseguir admirar y sorprender al lector. En cuanto a los animales que tiran del carro, los dragones en otras ocasiones son sustituidos por grifos, en concordancia con la naturaleza benéfica del mago (*Belianís*, IV, cap. 18, p. 538) y quizá, también, para mostrar su poder sobre ambos tipos de bestias maravillosas. Los grifos se convierten de nuevo en señal de que el carro que arrebató al personaje es obra de un mago o maga benéficos en la aventura de Adamantes:

Entonces, con un estallido, el castillo y quanto en él avía desapareció, y Belisenia, a la vista de todos, fue llevada en un carro que muy hermosos grifos llevavan, y con la ligereza posible fue llevada a las celestiales ysas, juntamente con Margiano (*Belianís*, IV, cap. 74, p. 920).

Pero no todos los carros mágicos son vehículos aéreos. Entre los transportes terrestres, otro carro maravilloso es descrito con profusión, destacándose su riqueza y adorno, su carácter historiado, su enormidad hiperbólica, deducible del número de elefantes que lo arrastran, pero también del número de caballeros que podría transportar, y su carácter encantado, que permite que se le vea rodeado de llamas sin que arda.

Venía un tan hermoso castillo, al parecer, tan rico quanto otro jamás fuera visto. Hera tan grande que parecían poder venir dentro dos mil cavalleros. Hera traído por quarenta elefantes de grandeza no creýda. Los guarnimientos que trahían eran de muy fino oro; venía sobre un grandíssimo número de ruedas, todas las quales se mostravan ser de una muy fina plata. Por todo el castillo, en lo que defuera se podía mostrar, estaban muchas aventuras tam bien puestas como si fueran vivas; en ellas avía letras que declaravan aver sido acabadas por los más nobles cavalleros que en el universo avía havido. En cada elefante venía un artificio de madera y un hombre que lo guiava. Bien se parecía ser encantado, porque, llegando a la plaça, por todos los estados començó a disparar tanto número de artillería que por gran pieça no se pudieron oýr, después de lo qual el castillo quedó cercado de una ardiente llama. De la mitad arriba parecía que el cielo quisiese abrasar, según sus llamas en alto se estendían. Sonose tanto número de menestres de diversas maneras que no havía la mitad en todo el campo, después de lo qual con gran ruydo se tocó a señal de batalla (*Belianís*, III, cap. 19, p. 326).

Se trata del Castillo de la Fama, que a pesar de su engañoso nombre, es un vehículo y no una construcción, habitado por los nueve más famosos caballeros de la historia (Bautista, 2009) al que se le dedica el capítulo 19 de la *Tercera parte* y que aparecerá después en numerosas ocasiones. Este hiperbólico transporte es recordado por Cervantes (*Quijote* I, cap. 6) porque le merece muy negativa opinión al cura durante el escrutinio de la biblioteca del hidalgo e incluso liga a su purga la posibilidad de que el libro se salve de la quema. El Castillo, tras su victoria sobre los nueve mejores caballeros que han existido, pasa a pertenecer al protagonista, y es el vehículo con el que acude a rescatar a Merlín de su tumba (*Belianís*, III, cap. 21, Gallego García, 2013, 340). Además de servir para el transporte, el Castillo es un auténtico carro de guerra, fundamental en la victoria de los griegos contra los troyanos en favor de Policena: «Mas en estos comedios el soberano Castillo de la Fama pareció por medio de aquellos llanos,

con tanta belocidad qual suele traer la caudal águila tras las fugitivas aves en quien dessea hazer su presa» (*Belianís*, III, cap. 32, p. 401). La nueva referencia aporta otro detalle más a la descripción del Castillo: la rapidez con la que viaja. El Castillo posee además otra propiedad mágica que lo hace particularmente útil, ya que la música que emana de él destruye todo tipo de magia contraria: «Pues como con la venida del castillo todos los encantamentos cessassen» (*Belianís*, III, cap. 26, p. 371).

Entre los transportes terrestres maravillosos, el *Belianís* aporta uno especialmente extraño e interesante, cuya naturaleza resulta inaccesible y enigmática para el lector, pero que de ninguna manera entra en la categoría de carro: una columna de fuego, obra de la sabia Belonia, con la que esta sirve a Belianís y a sus amigos proporcionándoles un transporte especialmente veloz. En su primera aparición sirve para que la sabia Belonia llegue a tiempo de dar a comer a los protagonistas un remedio que les hace quedar sanos.

Ellos que se querían partir, por el camino delante vieron venir vna dueña con quatro fieros gigantes que la acompañauan, antesí traían vna coluna de fuego que les alumbrava, venían con tanta priessa que antes que se pudiesen leuantar fueron con ellos. La dueña en llegando luego, por los gigantes fue apeada y ante el emperador se hincó de rodillas, suplicándole que le diese las manos, el emperador no se las queriendo dar, la leuantó suso, la qual quitando el antifaz luego por don Belianís fue conocida ser la su querida amiga, la sabia Belonia (*Belianís*, I, cap. 52, p. 215).

Por lo que parece, la columna tiene capacidad de automoción y camina sola delante de la maga y los gigantes que la acompañan, siendo su única función alumbrarlos. No se ofrecen indicaciones sobre su sistema de propulsión, que parece ser completamente mágico, ni se explica si los personajes deben caminar a su lado sin más o realizar alguna otra acción. Sin embargo, la rapidez con la que consigue transportar a quienes precede es tan extraordinaria que incluso llega a ser comentada por los mismos personajes:

Algo quedó don Belianís confuso de las palabras de la carta viendo que al parecer otros nuevos trabajos acerca del amor de su señora se le ofrecían y viendo que le cumplía a ser tan breue en Persia, no curando de más dilación, él y don Brianel

se llegaron al ardiente fuego de la coluna y a la ora fueron lleuados de la manera que antes lo fuera don Belianís, que hasta ser puestos dentro el reyno de Persia, no veynte millas de la villa de Bolera donde los gigantes los dexaron.

- Paréceme que desta suerte -dixo don Brianel- en breue tiempo caminaríamos todo el mundo pues de tan buenos correos somos seruidos.

- Según lo mucho que teníamos que hazer -dixo don Belianís- necessidad lo teníamos, por esso démonos priessa hasta llegar a Bolera que, según la carta dezía, a buen tiempo llegaremos (*Belianís*, I, cap. 52, pp. 294-295).

El autor juega con los lectores y a través de sus personajes revela el uso consciente que hace de la magia para, dentro del pacto ficcional, ofrecer un recurso que haga verosímil la celeridad y amplitud del desplazamiento de los caballeros.

En cuanto a las embarcaciones, es quizá el tipo de transporte que más abunda en los libros de caballerías, pues el escenario marítimo, como ha destacado Izquierdo Andreu (2018) alcanza gran importancia como transición entre aventuras. Bazzaco (2018a) propone una clasificación de las mismas: 1) barcos no encantados que conducen a un lugar (1.1.) no encantado o (1.2.) encantado, 2) barcos encantados, y 3) barcos transformados con apariencia de animales o islas, y estudia de forma particular los barcos mágicos del *Zifar*, el *Amadís* y el *Leandro el Bel* (2018b y 2020). En el ciclo de Jerónimo Fernández existen ejemplos de las dos primeras categorías.

En lo que se refiere a embarcaciones mágicas, el *Belianís* ofrece buenos ejemplos, aunque pocas veces les dedica una descripción pormenorizada. La barca o pequeño barco de velocidad imposible gobernada por Fristán, en figura de viejo, permite a los caballeros recorrer distancias impensables de otra manera, pero no presenta ninguna característica especial y ni siquiera es descrito. Además recibe el nombre de barca (*Belianís*, I, 344-345) o de barco indistintamente, con lo que en ausencia de descripción hasta el concepto es escurridizo. Al igual que en otras embarcaciones mágicas, su carácter maravilloso no parece radicar en el vehículo, que no posee ningún distintivo especial, sino en quien le gobierna.

Él se lo prometió y despidiéndose de todos aquellos caualleros, se partió con el viejo hasta vn puerto que cerca estaua, donde se embarcaron en vn pequeño barco que el viejo traía consigo, el qual en poniendo dentro los pies comenzó a

bolar por el agua como vn delfín, donde lo dexaremos yr en tan estraño peligro (I, cap. 60, pp. 344).

En cuanto a la magia, el lector no sabe muy bien si atribuirla a la misma embarcación o al poder del mago que la gobierna. En otros libros es patente que lo que ocurre es lo segundo, ya que el mago puede aprovechar para navegar a velocidades inimaginables embarcaciones corrientes, como ocurre, por ejemplo, en el *Primaleón* (405, cap. 164), cuando el mago se lleva la embarcación y a sus ocupantes a la Isla Cerrada.

También Belonia y Merlín utilizan naves mágicas, pero el uso diverge según el mago que proporciona el navío: Fristón lo usa para engañar a Belianís, Belonia y Merlín para ayudar a los caballeros.

En cuanto a los usuarios de estos navíos, no se limitan a los magos y sus acompañantes, pues a menudo estos los ceden a sus servidores. Una gran barca, también de extraordinaria velocidad, es guiada por una doncella, que se describe como conocedora de los asuntos de Lucidaner y Clarineo y que por ello aparece ante el lector como posible servidora de la sabia Belonia:

Mas a esta ora, que más dudosos de lo que hazer les cumplía estauan, por la mar adelante con mucha ligereza vieron venir vna gran barca la más hermosa que hasta entonces vieran, la qual vino a tomar puerto a la orilla donde ellos estauan, con tanta presteza como la ligera saeta que con la fuerça y puja de la ballesta es arrojada y esperando por ver lo que en ella venía, vieron salir de dentro della quatro hombres que poniendo vna ancha tabla hasta la ribera sacaron vn muy hermoso palafren muy ricamente guarnido y luego salió vna hermosa donzella, la qual los hombres pusieron en el palafren para se partir (*Belianís*, I, cap. 63, pp. 370-371).

Otro servidor de Belonia guía una barca en la que Lucidaner y Clarineo llegan a Troya. Aunque los caballeros son pasajeros, el gobierno de la barca requiere conocimientos especiales. La naturaleza mágica de tal servidor se revela cuando el rey de Troya intenta cortarle la cabeza, pues se transforma en un ser horrible y más adelante demuestra tener habilidades extraordinarias para la curación (*Belianís*, I, caps. 63-65).

La *Tercera y Cuarta parte* abundan en navíos y diferentes tipos de embarcaciones, pero el papel de los barcos mágicos ha disminuido, ya que

Belianís dispone del Castillo de la Fama como un transporte mágico más eficiente. Fristón intenta una vez más, transformado en marinero, engañar al héroe y a sus acompañantes para que suban a su barco, como medio para raptarlos, pero ellos no caen en la trampa porque la sabia Belonia lo impide, transformada primero en hombre y después en águila (*Belianís*, III, cap. 10). Por lo que se refiere a la embarcación, el lector llega a saber muy poco acerca de su apariencia.

Mas ellos, que d'esta manera estavan, hazia donde ellos estavan vieron venir una fusta tan hermosa quanto otra jamás huviessen visto, bien poblada de gente, de la qual salió un marinero diziendo que, si querían caminar a alguna parte, que ellos los llevarían, pagándoles su flete (*Belianís*, III, cap. 10, p. 270).

Puesto que el barco mágico más característico en las dos primeras partes era el del mago y este es derrotado gracias a la ayuda prestada a Belonia por el héroe, y como Fristón promete no volver a perjudicar a Belianís, ello justifica que en adelante no haya otras intervenciones de este tipo. Sin embargo, parece que Jerónimo Fernández no es capaz de renunciar a este recurso narrativo, por lo que en la *Cuarta parte* este papel será asumido por la barca que Merlín proporciona a Belianís, en la que el héroe viaja por todo el mundo acompañado de sus amigos y sin serlo por el mago:

Y el sabio Merlín le dixo que perdiesse cuydado de su gobierno, que ella llevaba marineros y todo recado de bastimentos; y así hera la verdad, que no la viera don Belianís otra tal en su vida ni con tantas y tan buenas jarcias y recado, y más el saber del máxico que la llevaba.

En esta barca cuenta el arzobispo de Roselis que anduvo don Belianís de unas partes a otras la mayor parte del mundo. Pasó todo el mar Índico, el Caspio, el Pérsico por las partes que tocan en Asia hasta la buelta del Tanais, quando con el Nilo se mete en la mar. Entró por las más tierras del Asia, pasó por media Armenia, Comagena, Vegetta, Capadocia, Liconia, Fugia, Lidia, dio la buelta al sino Pérsico, entró por los partos y assirios, en todo lo qual no dexó aventura que no provasse ni temidos gigantes que no buscase, teniendo entendido que en alguna parte de aquellas estaría don Clarineo preso (*Belianís*, IV, cap. 17, p. 528).

Aunque se nombran algunos de los aparejos de la barca, falta una descripción más detallada, y al narrador le basta con hacer saber que se mueve mediante el saber mágico, y con hacer ostensible esto por la capacidad de trasladarse por todo el mundo durante catorce años. La enumeración de los países y mares recorridos se alarga para mencionar el Egeo, el Mediterráneo, las columnas de Hércules y el Atlántico, aunque los tiempos que duran estos viajes caben dentro de lo posible, pues este último trayecto dura tres meses. La barca dispone también de marineros, por lo que es difícil señalar a qué se debe ese carácter mágico. De hecho, cuando el transporte corre verdadera prisa Merlín aparece de nuevo con su carro encantado, esta vez tirado por grifos (*Belianís*, IV, cap. 18, p. 538).

Al igual que sucede con la barca de Merlín, en la mayor parte de los casos las embarcaciones maravillosas apenas son descritas y el nombre que reciben parece suficiente para establecer en la imaginación del lector sus características, pero en algunos casos el interés por ofrecer un cuadro más detallado en un episodio en el que el navío debe estar al nivel de la rareza de la situación, el narrador se esfuerza por describir los elementos que deben producir la admiración del receptor.

Llegose más Periano por ver el pavoroso río Letheo, y de la otra parte una gran barca o galera vio, más espantosa que apenas consentía ser mirada, con más de cien barcos por vanda. Tenía a la proa un dragón que, con alas de fuego, por los costados toda la barca tomava; de la crujía salía tanto fuego que todo el río encendía. Muchos remadores tenía en cada banco, aherrojados con gruesas cadenas, metidos la mitad en el agua del pavoroso Letheo, a los cuales crueles demonios por cómitres afligían. Los remos con que bogavan eran crueles serpientes, las antenas y las velas negras, con las jarcias llenas de aquellos servidores de Plutón. Las devisas que traía eran el Olvido; venía por maestro la Avaricia, tan seca que no se dexava conocer si venía viva, en pie con una figura suya en que se mirava. En una silla vieja, casi hecha pedaços, venía el antiguo capitán y conocido barquero Charón (*Belianís*, IV, cap. I, p. 422).

En este caso no se trata de una embarcación mágica sino mítica, pues se recrea en este episodio el viaje a los Infiernos clásicos, donde el caballero contempla la barca de Caronte convertida en galera que, a semejanza de las contemporáneas al autor, lleva aparejados barcos por las bandas, es impulsada por remeros dirigidos por diablos convertidos en cómitres y

complementa su fuerza impulsora con la ejercida por las velas. No faltan los elementos maravillosos, como el dragón de la proa, que tiene alas de fuego.

Las subcategorías de las embarcaciones mágicas son, como puede verse, reducidas, y se limitan al barco y a la barca, si bien esta puede ser además grande e incluso merecer el apelativo de galera. Todas ellas, a excepción de la de Caronte, que más que mágica es infernal, son propiedad de los tres magos principales. Fristón viaja en la suya en figura de viejo o de marinero. Belonia prefiere delegar en sus servidores el gobierno de sus naves. Merlín cede la suya a Belianís sin acompañarlo. En todas navegan varios personajes de forma conjunta, aunque parecen embarcaciones relativamente pequeñas. La más reducida debe de ser el barco en el que el engañoso viejo encarnado por Fristón admite a Belianís con la única compañía de su escudero (*Belianís* I, cap. 59, p. 344).

En resumen, en cuanto a los transportes mágicos, aparecen ligados a los vehículos artificiales creados por un mago o maga que es su dueño y su principal usuario, con la excepción del Castillo de la Fama, que pertenece por conquista a Belianís o la barca de Merlín, cedida por el sabio al héroe. Sin embargo, todos estos transportes van a ser utilizados también por enanos y gigantes, que pertenecen al ámbito de lo maravilloso y figuran como servidores de Belonia, o por personajes que no poseen poderes mágicos y que se sirven de ellos con el consentimiento del sabio o sabia al que pertenecen o que son transportados en ellos por la fuerza o por engaño para ser raptados. Su carácter de vehículo mágico no permite, por lo tanto, que se muevan solos (aunque no está claro el sistema por el que se mueve la columna de fuego), como ocurría con los barcos de los relatos artúricos, del *Partinuplés* o del *Zifar*, y no cabe suponer que lo hagan por medios mecánicos, sino que son llevados por la fuerza de las aguas o los vientos, o traccionados por la fuerza bruta de grifos, o dragones (y el Castillo de la Fama por los exóticos elefantes). Las descripciones en la *Primera y Segunda parte* son nimias, pero en la *Tercera y Cuarta parte* se profundiza un poco más en la presentación de los elementos que los componen, marcando, quizás, el interés creciente de los lectores de la época por los desplazamientos a través del mundo. Carece el *Belianís* de Fernández, en cualquiera de sus cuatro partes, de viajes realizados en nube. Aunque la

nube no puede ser definida como vehículo, era un tipo de transporte mágico que se había empleado ya en el *Tristán el Joven* (Cuesta Torre, 1997b, 45). Tampoco hay caballos voladores de tipo artificial o mecánico, como ocurre en el *Clamades* medieval. Las cabalgaduras mágicas, las cuales tampoco pueden entrar en la categoría de vehículos, ya sean caballos u otros animales, no se utilizan en el *Belianís*, sino que estas bestias siempre constituyen elementos de tiro que arrastran al verdadero vehículo, donde son transportados los personajes. No es, por lo tanto, la obra de Jerónimo Fernández la más variada en cuanto a los tipos de transportes mágicos, a pesar de que sí abundan vehículos maravillosos, y, aunque en ella figuran las dos categorías estudiadas por Campos García-Rojas (2015), no aparecen otras, como la isla semoviente del *Leandro el Bel*:

[...] la Isla serpentina, un ambiente mágico inscrito en el espacio acuático que por sus características es quizás el más interesante de nuestro itinerario. Como sugiere el nombre, este espacio geográfico se inserta en la tradición de las islas semovientes que tienen el semblante de inmensos animales. Su aspecto de sierpe acuática dotada de una enorme cabeza, de una boca que echa llamas capaz de tragar al mismo tiempo hasta seis caballeros y de un dorso ocultado por un bosque de frondosos árboles recuerda a la serpiente de Urganda; pero su función es netamente diferente, ya que su longitud permite la multiplicación de arquitecturas y espacios maravillosos creados por el mago antagonista (Bazzaco, 2017, 77-78).

Aunque por lo general los sabios y sabias en magia se trasladan de maneras maravillosas que hacen ostensible su poder y conocimientos, haciendo evidencia de su dominio sobre la naturaleza, no excluyen el viaje por medios corrientes. Merlín, que llega al castillo encantado de Silfeno donde está preso Belflorán con sus dragones, sale de él en compañía de Belianís y de su hijo cabalgando normalmente. Esto forma parte de su disfraz, pues hace aparecer sus vestiduras como una armadura, de forma que su persona no desentone de la de sus acompañantes (*Belianís*, III, caps. 24 y 25, especialmente pp. 575-576).

En cuanto a los transportes que no son maravillosos y que pertenecen al mundo de lo cotidiano y reflejan de forma realista el plano referencial del relato, se dividen entre los terrestres y los marítimos, excluyendo, como es lógico en la época, los aéreos, abundando estos últimos en una

enorme proporción respecto a los primeros. Entre los transportes terrestres, destaca el uso de los animales como cabalgaduras. Jerónimo Fernández los limita al caballo o el palafrén¹², y excepcionalmente el unicornio en que cabalga Zenobia en las batallas («No quiso la reyna salir en este carro ni otros muchos que la estaban esperando, mas tomó un alindado olicornio, en que ella acostumbrava entrar en las batallas» *Belianís*, IV, cap. 35, p. 674). Estos animales, aunque sirven de transporte, no pueden ser considerados propiamente vehículos. En lo referente a estos, los más abundantes son los distintos tipos de carros: a diferencia de los carros voladores de tipo mágico, estos son arrastrados por caballos o bien por elefantes, extraordinarios por sus dimensiones y exotismo. La tipología de los vehículos terrestres se completa con las andas, cubiertas, en las que generalmente viajan damas, o descubiertas, en las que se traslada a caballeros heridos o cuerpos muertos.

Aunque los caballeros y damas caminan, las andas también parecen un sistema de transporte habitual especialmente destinado para ellas, y del que no participan aquellos, incluso viajando juntos. Efectivamente, puesto que siempre aparecen acompañadas de personas que van andando o a caballo, ir en andas no ofrece ninguna ventaja en cuanto a velocidad, por lo que los motivos de su uso deben ser localizados en otros aspectos.

[...] al traués que ellos venían vieron caminar mucha gente que a atajo de vn camino para Babilonia proseguían, que llegando más cerca lo vieron número de más de trezientos caualleros con muchas donzellas ricamente vestidas. Todos les parecieron muy bien especialmente tres caualleros que junto a vnas andas venían hablando con vna donzella asaz hermosa (*Belianís*, I, 346).

¹² El palafrén es el tipo de caballo usado por las damas. Sin embargo, el caballo no es utilizado únicamente por los caballeros. En la *Tertera y Cuarta parte del Belianís* aparece el tipo femenino de la *virgo bellatrix*, estudiado por Marín Pina (1989) y Ortiz-Hernán Pupareli (2005), representado en esta obra por Hermiliana, que es armada caballero por el propio Marte, y por el personaje de la reina Cenobia, reina de las Amazonas, que cabalga con Belflorán disfrazada de caballero (Gallego, 2003, 74 y 89 y 2005). Las Amazonas y su reina gozaban ya de representación en otros libros de caballerías mucho más tempranos, desde la aparición de Calafia en las *Sergas de Esplandián*. En el *Tristán el Joven* cobra especial protagonismo la reina Trinea, que se convierte en la amante del héroe y tendrá un hijo con él (Cuesta, 1999, 72). También en el *Belianís* la amazona se enamora del hijo del protagonista, Belflorán, aunque no llegan a establecer una relación amorosa. En 1546 se publica el *Silves de la Selva*, en el que la protagonista femenina es Pantasilea, en la que se renueva la tradición clásica para ofrecer a las lectoras un nuevo modelo de mujer fuerte y femenina a la vez (Millán González, 2017).

Detrás de ellos, algo apartados venían hasta otros veynte acompañando vnas andas cubiertas con vn rico tapete de carmesí bordado de oro con mucha perlería, dentro del qual parecían venir dos donzellas, al parescer [del] príncipe tan hermosas quanto él otras oviesse jamás visto (*Belianís*, II, 171).

En el caso de las mujeres, la asociación de las andas con la riqueza de quienes así viajan y que se explicita mediante la descripción del vestido o de las telas que recubren el vehículo (Pastrana Santamarta, 2000, 573-585), indica que el autor se sirve del medio de transporte para revelar la condición social superior de las viajeras, la cual además se remarca por el acompañamiento de caballeros. En este sentido, el número de acompañantes también resulta indicativo (Pastrana Santamarta, 2000, 606-607).

Otra utilidad de las andas usadas por las mujeres es que permiten el encubrimiento, ya que en ellas las damas viajan sentadas y a cubierto. Por ello, Dolisena oculta en ellas su embarazo cuando sale a ver cazar y en ellas da a luz gemelos, con la ayuda de Meridiana, pues pueden cerrarse de forma que no se vea su interior (*Belianís*, IV, cap. 30, p. 622-623).

En la obra aparece otro tipo de andas, en las que el usuario va en posición yacente y al descubierto. Los usuarios de este tipo de transportes son caballeros que se encuentran imposibilitados para caminar o cabalgar por encontrarse heridos o muertos.

El episodio del cuerpo muerto transportado sobre andas se ha propuesto como inspiración del cervantino y figura en varios libros de caballerías, entre ellos en el *Belianís*. La conexión del *Belianís* con el *Quijote* (I, cap.19) se ha señalado varias veces, pues en la obra cervantina se le menciona repetidamente, pero esta aventura del hidalgo se ha relacionado sobre todo con las similares del *Palmerín de Inglaterra* o del *Olivante de Laura* (1564), sin que haya llamado la atención de la crítica el episodio de *Belianís*¹³.

¹³ Montiel Navas (2005, 563) define el motivo del siguiente modo: «un caballero andante se encuentra con un cortejo que traslada el cuerpo muerto de un caballero asesinado injustamente por otro, teniendo que ser vengada esta muerte injusta por algún buen caballero [...]». Cervantes alude al autor del *Olivante* (1564) y esta obra pudo figurar en su biblioteca (Muguruza Roca, 1995-1997), pues influye en varios episodios del *Quijote*, entre ellos el de la cueva de Montesinos (Rodríguez Cacho, 1991). Sin embargo, la conexión del *Quijote* con el *Belianís* también ha sido defendida para otros episodios e incluso para la

[...] vieron venir número de veynte caualleros, todos armados de vnas armas amarillas tan relumbrantes que apenas con el sol que en ellas daua se dexauan mirar. Entre sí traían vnas andas y en ellas vn cauallero muerto, armado de todas armas exceto las manos y cabeça, mostraua ser de poca edad y muy hermoso. Junto a él venían dos donzellas haziendo gran duelo (*Belianís*, I, cap. 65, p. 398).

El episodio, como el quijotesco, acaba en combate, porque los caballeros que acompañan al muerto deben tomar presos a todos aquellos con los que se encuentran. El uso de las andas como lecho mortuorio de transporte se menciona en otro pasaje, en el que las andas sirven para llevar a la sepultura a los combatientes muertos: «y al esforçado y valeroso príncipe Archilles, para le dar sepoltura conueniente al gran merescimiento suyo, lo qual ansimesmo hizieron del real del Gran Tártaro, de los cinco caualleros de su parte (*Belianís*, II, cap. 52, p. 413).

Como ya se ha dicho, también los caballeros heridos hacen uso de este vehículo, que se presenta, por lo tanto, como característico de personas que experimentan alguna dificultad física para caminar, mientras que en el caso de las damas, su utilidad parece asociada a la comodidad, cuya búsqueda sería un demérito para un caballero, salvo si sus heridas le impidieran moverse («[...] seyendo curados, los lleuaron a la villa en andas, aunque muy desconfiados los maestros de los poder dar salud a causa de estar tan malheridos y auer perdido tanta sangre», *Belianís*, II, cap. 14, p. 109).

Por otra parte, cuando la gravedad de las heridas requiere un transporte más veloz y atención mágica, las andas-camilla ceden su lugar al carro volador de Belonia, tirado como sabemos por seis grifos, que recoge a

caracterización del mago que persigue al caballero andante, pues Fristón, constituye seguramente, incluso en el nombre, el modelo del sabio que, según don Quijote, lo persigue (Cuesta Torre, 2007, 158-164). Véase también Sales Dasí (2007), sobre el motivo de las andas, donde resume y analiza otros testimonios de episodios en los que un muerto es transportado en andas en *Amadís de Grecia* (1530) de Feliciano de Silva, y las *Primera y segunda parte del Florisel de Niquea* (1532), la *Tercera parte* de este mismo libro (1535) del mismo autor, el *Palmerín de Inglaterra* (1547), la *Segunda parte del Espejo de príncipes y caballeros* de Pedro de la Sierra (1580) y el *Policisne de Boecia* de Juan de Toledo y Silva (1602). Sales Dasí desconoce, sin embargo, o al menos no comenta, la aparición del motivo en el *Belianís*. La influencia de los libros de caballerías en el episodio del cuerpo muerto recibe atención en el apartado 4.2 del artículo de Cuesta Torre y Piñán Álvarez (2022).

los protagonistas casi al pie del combate para que puedan ser trasladados a la cueva de la sabia donde recibirán curación (*Belianís*, II, cap. 9, p. 44).

Otro transporte adecuado para las mujeres es el carro. En uno de especial riqueza viajan las damas admiradas por Belflorán y Baldín, que viajan a caballo, como corresponde a su condición, y deciden seguirlas:

Mas una tarde que con el francés caminavan en aquellos sus cavallos, mejores que los de Apolo, por la frescura de una pradería, un hermoso carro vieron venir, el qual llevavan doze caballos blancos. El carro era labrado por las obras muertas de un marfil, y a trechos unas vandas de oro. El exe y ruedas parecía ser de plata; relumbrava como un christal a los rayos del sol. Alguna gente venía en su acompañamiento, mas era gente de servicio. Llegó el carro a donde ellos venían, y dentro vieron dos damas cuyo extremo de hermosura casi los sacó de sentido (*Belianís*, IV, cap. 55, p. 797).

La descripción es particularmente interesante por los elementos mencionados: los caballos de tiro, la decoración de marfil y oro de la parte de abajo, el eje y las ruedas. Al igual que cuando se mencionaban las damas que viajaban en andas, también en este caso es importante el acompañamiento, aunque no sea de caballeros sino de sirvientes.

Los carros admiten subtipos variados que corresponden, como sucedía con las andas, con diversos usos y usuarios. Efectivamente, no siempre se destinan al viaje, sino también a la exhibición o a la guerra. En especial estos últimos transportan gran número de caballeros y reciben el nombre de castillos de guerra. Entre los descritos, sobresale por su tamaño prodigioso, el número de caballeros que transporta, su riqueza, por estar historiado con un despliegue artístico de pinturas, por las protecciones que lleva y por ir arrastrado por doce elefantes guiados por gigantes, el que usa el Gran Tártaro en el combate contra la ciudad de Babilonia.

[...] sobre vn fuerte y bien torreado castillo de madera tan grande que dentro en él podían caber quatrocientos caualleros, estaua abierto por todas partes con sus puertas para quando a la batalla alguno quisiesse baxar, él hera el más rico que jamás se vio, poblado de infinitas perlas y piedras de gran valor, no se vio cosa ygual a la su estrañeza y hermosura; venían en él pintados todos los notables hechos que hasta entonces en su tierra passaron, donde no se auía olvidado la cruel y sangrienta batalla quel príncipe don Belianís auía en Tartaria acabado; por todas las partes que él pudiesse hazer daño venía poblado de muy tajantes y

cortadoras espadas, metido por dentro de vna batalla no auía cosa más paurosa de mirar porque quanto topaua hazía pedaços: era por tal arte hecho que con ningún fuego podía ser quemado, yua assentado sobre muchas y muy poderosas ruedas que a los costados yuan pobladas de las mismas armas. Lleuan este carro y castillos, que vos dezimos, doze elefantes, puesto por su horden y concierto, con gigantes en ellos que los guiassen (*Belianís*, II, cap. 43, p. 321).

Los gigantes, a pesar de pertenecer al mundo de lo maravilloso, se combinan en este episodio con un transporte que no es mágico, aunque sí extraordinario, como guías adecuados para los elefantes a causa de su tamaño.

Aún más impresionante es el castillo con el que se presenta la reina de las amazonas, de apariencia portentosa hasta el punto de parecer (pero no ser), cosa de encantamiento:

[...] la sacaron doze elefantes, los quales tiravan un carro tan grande que dentro cabían más de mil caballeros, con siete arcos triunfales, los quales uno sobre otro hazían una manera de corona tan resplandesciente que como el sol a todas partes relumbrava. No había tal pieza en el universo para entrar en batalla. Tenía en torno de los arcos seys almenas y torres y cubos fuertes llenos de aquellas sus mugeres, que muy bien armadas con sus armas y flechas parecían un nuevo encantamiento. Cada elefante llevaba sobre sí un pequeño castillo en que llevaba otras doze mugeres, con tantos géneros de militares instrumentos quantos había en el real (*Belianís*, IV, cap. 35, p. 674).

Un carro de guerra especial, que no destaca por su enormidad hiperbólica, es el carro falcado, usado en las guerras de la Antigüedad y recuperado por Jerónimo Fernández:

Y a la ora de las naves de Antiocha se sacaron hasta dozientos carros falcados, pobladas todas las ruedas de muy grandes puntas de azero, tales que a qualquier ejército pusieran temor. Eran de maravillosa grandeza, tanto que en cada uno a su plazer podían pelear veynte cavalleros. Llevávanlos grandes y hermosos dromedarios armados de muy fuertes armas (*Belianís*, IV, cap. 7, p. 251).

El carro de desfile, de exhibición, protagoniza los festejos hechos para recibir en París al triunfante don Clarineo, tras la batalla contra Inglaterra, aunque él, por humildad, declina el honor de subir en él:

El rey Astrideo importunó mucho que en vn carro triumphal que de la ciudad de París sacaron, entrasse, mas nunca por cosas que hizo con él se pudo acabar y en el carro, en lo más alto del carro, fue lleuado su escudo en medio de las armas reales de la forma y manera que agora en la yglesia de señor Sant Dionís está, siéndole hechos muchos juegos y plazerres con mucha alegría hasta llegar a los reales palacios (*Belianís*, II, cap. 22, p. 166).

Entre los transportes terrestres, los castillos son los que inspiran un mayor esfuerzo descriptivo y en los que puede observarse el recurso a la hipérbole como manera de impresionar la imaginación del lector. Si bien no se establece una relación estrecha entre el usuario mago y el vehículo mágico, sí existe una más clara entre el transporte terrestre y el género: los caballeros cabalgan a caballo cuando las damas usan palafrenes (o unicornios, como la reina de las Amazonas), o van en andas o carros. Los castillos de guerra, como es lógico, están reservados a los combatientes, ya sean caballeros o Amazonas.

En el dominio naval, son innumerables las embarcaciones mencionadas, e incluso el vocabulario específico empleado para nombrar sus diferentes elementos. En la *Tercera y Cuarta parte del Belianís* se mencionan bateles o *baxeles*, *balchas* (balsas), barcas, bergantines/*vergantines*, barcos, *çabras*, carabelas, carracas, *carroças*, un esquife o *esquilfe*, embarcaciones, fragatas, fustas, galeones, galeras, naos y navíos. Entre los términos relacionados con la navegación, se nombran: el remo (494), el árbol (532), las antenas (548), la vela (494), las jarcias (422), el trinquete (460), las gavias o *gabias* (546), las cuerdas (547), gatas (546), castillos (548), la cubierta, el borde (548), la proa (422), la popa (547), la quilla, las *vandas* (422), las tablas (550), la bajelería (548), los roqueros (549), las anclas (598) y las cadenas (545) o las bombas para achicar el agua (559)¹⁴... Entre los personajes que se dedican a la navegación se hallan los *buços*, que rompen el casco del barco enemigo en la batalla (549), los gavieros (546), marineros (546), cómitres, patronos y pilotos (547). Los protagonistas embarcan, desembarcan y navegan con mucha frecuencia, siendo estos verbos los que

¹⁴ Se proporciona la página únicamente de la primera mención. También en la *Segunda parte* se menciona una «bomba y otros mil artificios para poderse hechar el agua de que la nao se hinchía» (*Belianís*, II, cap. 15, 111).

generalmente se encuentran en el contexto de los viajes navales. La extensión del vocabulario del campo semántico de la navegación es notable y no tiene parangón con la que se puede identificar en la *Primera y Segunda parte*, donde no se mencionan bergantines, *çabras*, carracas, *carroças*, esquifes ni fragatas y la palabra empleada con mayor frecuencia para nombrar las embarcaciones, con enorme diferencia, es *nao*, en lo que parece ser un modo de evitar especificar el tipo de embarcación. En cuanto a las secciones o las partes de estas, se nombran las velas y las obras muertas y el gobernalle (estos en una sola ocasión: *Belianís*, II, 113), que sin embargo no figuran como secciones de las naves en la *Tercera y Cuarta parte*. En lo que se refiere a los oficios, solo los marineros resultan mencionados. En los años que transcurren entre la elaboración de las dos primeras partes y de las dos siguientes la cultura marinera de Jerónimo Fernández parece haberse ampliado, o tal vez confía más el autor en los conocimientos navales de sus lectores. La incorporación de numerosos combates marítimos ha influido en este despliegue de vocabulario, pues ese tipo de episodios constituyen una seña de identidad de las continuaciones, en las que alcanzan gran repercusión. De hecho, el combate marítimo entre las dos flotas enemigas constituye la pieza fundamental de la guerra de Constantinopla, detenidamente descrita en el capítulo 20 de la *Cuarta parte*. También contribuyen a que los vehículos navales reciban mayor atención los frecuentes episodios de tempestades marítimas que acaban en naufragios o que desvían a las naves de su ruta y los desarrollados en islas¹⁵.

Las diferencias en la nomenclatura de las naves sirven al narrador para indicar a sus lectores, sin necesidad de descripción, el tamaño, la fuerza motora, de vela, de remos o combinada, el tipo de velamen, el uso y las características de las mismas. Aunque aparecen algunas embarcaciones que ya eran usuales en el siglo XV, como las carracas, o incluso en la

¹⁵ Bazzaco (2018, 180-250) trata la tormenta marítima en los libros de caballerías, en cuanto a tópico, en cuanto a funcionalidad y en cuanto a retórica. Entre las funciones destaca que las tempestades marítimas permiten la dispersión y el reencuentro de los varios personajes; entre las expresivas, señala la capacidad de capturar la atención y suscitar la emoción del público (177). Analiza la retórica de una de las del *Belianís*, destacando el despliegue terminológico y el recuerdo de subtópicos de la literatura clásica, así como el uso del símil y el desplazamiento de la mirada del narrador por los varios elementos de la embarcación, que resulta casi cinematográfico (241). Sobre los antecedentes literarios, las conexiones históricas y la importancia de las islas en los libros de caballerías, véase Cuesta Torre (2001).

antigüedad, como las galeras, otras son propias de la época contemporánea al autor como las fragatas o los bergantines. Algunas de las mencionadas son embarcaciones destinadas al comercio o al transporte de personas y animales, y de forma realista se añade la información sobre la retribución del pasaje:

[...] se embarcó en vna naue que para Lombardía hazía su camino, que era de vnos mercaderes que de aquella tierra yuan. Y metiendo dentro su cauallo, dando las velas al viento, caminaron con muy próspero tiempo más de treynta días sin les auenir cosa que de contar sea hasta tanto que llegaron al puerto donde des-seauan, que auiendo don Clarineo pagado a los marineros su flete, se metió por aquella tierra (*Belianís*, II, cap. 21, p. 155).

Las embarcaciones cotidianas mejoran la rapidez de los viajes y hacen preferible afrontar las tempestades y peligros de la navegación a consumir largo tiempo en interminables trayectos terrestres, aspecto que se hace explícito por boca de los personajes:

- Tomemos el camino, que no podemos escusar -dixo don Clarineo- pues nos es forçado de yr por tierra.
- Dessa suerte, nunca allá llegaríamos -respondió don Lucidaner- pues sabéys que nos queda de passar gran parte del mundo, que auemos de yr a Babilonia y después atrauesar gran parte de la tierra del soldán de Persia y Turquía y aun a Costantinopla, para el reyno de Chipre. (*Belianís*, II, cap. 49, p. 370).

E incluso puede comprobarse la velocidad extraordinaria que puede alcanzar un navío sin cualidades mágicas mediante el relato del narrador, según el cual los vientos pueden hacer correr el barco más incluso que el poder del mago:

[...] la mar se embravesció con una tormenta no vista, tan repentina que, tomando a los marineros de sobresalto, en un tirón les arrebató el árbol con la bela, que yvan a viento fresco en popa, y de una tabla del costado al caer abrió un pedaço, que les combino socorrer por no yr a fondo. En quatro días, teniéndose por muertos, cami[n]aron lo que antes con fresco ayre y saber de Merlín avían andado en diez, y una tarde, ya que anohecía, dio con ellos en lugar donde partieran (*Belianís*, IV, cap. 17, p. 532).

En conclusión, es posible deducir que la necesidad narrativa que obliga a mencionar los transportes, aunque gira principalmente en torno al viaje y se encuentra por tanto relacionada con la andancia o errancia caballerisca y con la misma estructura de este tipo de novelas, se encuentra ligada también a otras, como el desplazamiento en el combate terrestre o naval, la atención de los heridos, el traslado del cuerpo de los difuntos o el ocultamiento de los que viajan. Los encantadores los emplean bien para facilitar el transporte de sus servidores, entre los que se encuentran enanos, gigantes, doncellas o marineros, o de sus caballeros o damas favoritos, bien para raptarlos por la fuerza o el engaño, o para impedir que puedan ser seguidos por su velocidad o que se conozca su destino al no dejar rastro. En otras ocasiones, como sucede en los episodios que relatan naufragios, la referencia a los transportes está ligada a la descripción retórica de los peligros de la guerra y de las tormentas del mar. En todos los casos, con excepción por motivos evidentes de los vehículos aéreos, Jerónimo Fernández presenta a sus lectores opciones mágicas y realistas para el mismo objetivo: si se trata de llegar a un lugar, esto puede hacerse caminando normalmente o caminando mágicamente, como la sabia Belonia que en figura de doncella administra al emperador Belanio la *confación* que lo cura y que va a tal velocidad que «el viento no caminaua con más ligereza, de suerte que luego la perdió de vista» (*Belianís*, I, cap. 6, pp. 46-47); si el viaje debe realizarse por mar, la embarcación puede ser o no mágica, siendo igualmente veloz. En cuanto a los carros, pueden ser mágicos, voladores o no, o terrestres carros de guerra, maravillosos por su extraordinaria riqueza o tamaño, pero prodigiosos sin necesidad de la magia, aunque por la admiración que despierta su carácter extraordinario puedan parecer mágicos. Además, no hay una relación estrecha, en cuanto al carácter mágico o no del vehículo, entre el usuario y el medio utilizado, pues una vez este ha sido encantado no es necesario que el mago viaje en él para que transporte a caballeros o a damas. El sabio o sabia, por su parte, aunque de preferencia hace ver su poder apareciendo en ese tipo de transportes maravillosos, algunas veces acompaña a sus protegidos viajando como ellos por los medios corrientes. Por otra parte, el mago puede encantar un transporte para que adquiera cualidades mágicas en el momento en que lo necesita.

En cuanto al efecto que se busca producir en el lector, los transportes se mencionan para ofrecer una visión realista de las batallas, los festejos de triunfos, los naufragios por tormentas, o los desplazamientos de los personajes, haciendo así reconocible y creíble el contexto en el que se desarrolla el relato y dando consistencia a su cronotopo. El narrador usa los distintos tipos de vehículos para explicar o justificar la rapidez de los desplazamientos, o las largas distancias recorridas. Especialmente si no desea contar aventuras sucedidas durante las mismas, el viaje marítimo le resulta muy útil, pues puede embarcar a los protagonistas en un lugar y pasar a contar, abreviando con fórmulas el viaje, el desembarco en otro lugar donde sucederá la próxima aventura.

Si en unas ocasiones los transportes permiten la *abreviatio*, en otras son una excusa para la amplificación retórica, como sucede en las batallas y naufragios, cuando el narrador ofrece a su público todo el patetismo de la escena pintando elemento por elemento el navío que se va destruyendo hasta desaparecer en las profundidades. En otras ocasiones utiliza los vehículos para producir admiración y sorprender a sus lectores, bien por el tamaño, riqueza y lujo, bien por su carácter mágico. Pero no solo a ellos, puesto que la aparición de semejantes artefactos produce igualmente admiración y sorpresa o incluso horror, miedo o sobresalto en los demás personajes, introduciendo de este modo efectos humorísticos o dramáticos. Y a veces el transporte está al servicio de la caracterización del personaje, pues incluso el poder de los magos puede ser evaluado mediante el vehículo que usan: por ejemplo, Belonia no es capaz de detener el carro tirado por veinte dragones de Fristón y el narrador la declara inferior en saber (*Belianís*, II, cap. 58, p. 464). Los viajes permiten, por otra parte, el entrelazamiento de episodios, pues mientras unos personajes se desplazan sin que les ocurra «nada que de contar sea», se puede seguir lo que les ocurre a otros. Por último, la velocidad de los desplazamientos y la grandiosidad de algunos vehículos dan pie a que el autor pueda introducir hermosas e impactantes comparaciones, porque la nave vuela como un delfín o navega empujada por el viento como la ligera saeta, como se ha visto en algunos de los ejemplos citados. El autor se vale de la técnica del sobrepujamiento, especialmente en el caso de los castillos de guerra o en los carros voladores, para anonadar a sus lectores y mantener su atención.

Como en muchas ocasiones no se incorpora siquiera el nombre del vehículo, y solo se da la información de que los personajes caminan, o navegan, o van o llegan a determinado lugar, cuando se ofrece una descripción extensa del medio de transporte este hecho hace comprender al lector que se encuentra ante un episodio de especial importancia. En otras ocasiones la hipérbole y la admiración se consigue aumentando el número de vehículos, como sucede en las batallas navales o terrestres, cuyo relato se extiende por este medio y cuya majestuosidad se realza al considerar la abundancia de navíos o de carros¹⁶.

La tipología de los vehículos del *Belianís* abarca andas descubiertas y andas cerradas, carros de paseo tirados por caballos, carros triunfales, carros de guerra falcados, castillos de guerra, carros voladores tirados por grifos o por dragones, carros invisibles, columnas de fuego, y numerosos tipos de navíos de distintos tamaños, de viento y de remo. Se emplean para el viaje, para la huida, para el rapto, para el socorro de los heridos, para ocultar el parto, para contemplar la caza, para la guerra. Su destino puede estar en un lugar de la geografía real o de la mítica (Troya, los Infiernos), o bien conducir a las posesiones encantadas de un mago o maga. Los viajeros son caballeros, damas, amazonas, gigantes, enanos, doncellas, encantadores y sabias magas.

A través de este recorrido por los transportes del *Belianís* de Jerónimo Fernández es posible establecer una primera tipología de los vehículos habituales en los libros de caballerías, si bien ha de tenerse en cuenta que no es de esperar que el autor reúna todos los que figuran en las extensas y copiosas obras de este género, caracterizado además por reutilizar motivos de las obras anteriores, pero sometiéndolos siempre a variación, a una recreación que los renueva y que busca en parte el reconocimiento gozoso del lector, que los identifica al mismo tiempo que disfruta de la sorpresa de la variación¹⁷. La principal aportación del *Belianís* en esta renovación se

¹⁶ «Aquí cargó gran parte de la gente; mas qué aprovecha, que, como ya avían salido a lo llano, a esta ora por un costado salieron mil elefantes con castillos en ellos, y más de tres mil carros falcados, todos ellos llenos de flecheros, los cuales tanta llubia arrojan de saetas que parecían un tempestuoso graniço.» (*Belianís*, IV, cap. 21, p. 556).

¹⁷ La reutilización de motivos es uno de los rasgos más característicos del género, al que diversos investigadores han dedicado numerosos trabajos. Destacan los índices de motivos caballerescos de Luna Mariscal (2013) y Bueno Serrano. Por su parte Cuesta Torre (1997a) había señalado la reutilización de

encuentra en la asombrosa columna de fuego, pues los carros voladores y su uso para el rapto de personajes o la huida aparecía ya en las *Sergas de Esplandián* y destaca especialmente en el ciclo del *Espejo de príncipes* y caballeros (Campos García-Rojas, 2015, 147-151). El *Belianís* destaca también en la variedad de embarcaciones realistas que ofrece, algunas típicas de la época de su autor y anacrónicas en el relato.



episodios ejemplificado con la imitación de diversos pasajes del *Amadís* y del *Palmerín de Olivia* por el autor anónimo del *Tristán el Joven*. Actualmente preparan un índice completo de los motivos de los libros de caballerías Zoppi (2022) y Tomasi (2022).

Bibliografía citada

- Aguilar Perdomo, María del Rosario, «Artificio, maravilla y técnica. Hacia una tipología de los autómatas en los libros de caballerías», en «*Amadís de Gaula*: quinientos años después. Estudios en homenaje a Juan Manuel Cacho Blecua», eds. José Manuel Lucía Megías y María Carmen Marín Pina; col. Ana Carmen Bueno, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 2008, pp. 15-42.
- , «Algunos ingenios y artificios hidráulicos en la arquitectura maravillosa de los libros de caballerías españoles», en *Expresiones de la cultura y el pensamiento medievales*, eds. Lilian von der Walde Moheno, Concepción Company, Aurelio González, México, El Colegio de México - Universidad Nacional Autónoma de México - Universidad Autónoma Metropolitana, 2010, pp. 273-290.
- Bautista, Francisco, «El motivo de los «Nueve de la Fama» en El Victorial y el poema de *Los Votos del Pavón*», *Atalaya. Revue d'études médiévales romanes. Hétérogénéité et transfer*, 11 (2009), pp. 1-12.
- Bazzaco, Stefano, «Las “Islas de la mala costumbre” en el *Leandro el Bel* de Pedro de Luján (1563)», en *Topografías literarias: el espacio en la literatura hispánica de la Edad Media al siglo XXI*, eds. Alba Agraz Ortiz, Sara Sánchez-Hernández, Madrid, Biblioteca Nueva, 2017, pp. 73-84.
- , *Lo maravilloso marítimo en los libros de caballerías. Edición y estudio del Leandro el Bel (Toledo, 1563)*, Verona, Tesis doctoral dirigida por Anna Bognolo, Università di Verona, Lingue e Letterature Straniere, 2018a.
- , «De barcos sin remadores y castillos navegantes. Los desplazamientos marítimos en los libros de caballerías: *Zifar*, *Amadís*, *Leandro El Bel*», en *Literatura medieval (Hispanica): nuevos enfoques metodológicos y críticos*, eds. Gaetano Lalomia, Daniela Santonocito, San Millán, Cilengua, 2018b, pp. 43-58.
- Belianís: Primera y Segunda parte* = Orduna, 1997.
- Belianís: Tercera y Cuarta parte* = Gallego, 2013.
- Beltrán Llavador, Rafael, «Urganda, Morgana y Sibila: el espectáculo de la nave profética en la literatura de caballerías», *Biblioteca Virtual Joan*

- Lluís Vives, 2004, sin paginación. URL: < <https://www.lluisvives.com/obra/urganda-morgana-y-sibila-el-espectculo-de-la-nave-proftica-en-la-literatura-de-caballeras-0/>>.
- , «Los periplos marítimos del *Libro del rey Canamor y del infante Turían, su hijo* (1509) y las primeras empresas militares en la India portuguesa (Cananor, 1507)», *Historias Fingidas*, 3 (2015), pp. 67-106, URL: < <https://historiasfingidas.dlcs.univr.it/article/view/32> >.
- Bueno Serrano, Ana Carmen, *Índice y estudio de motivos en los libros de caballerías castellanos (1508-1516)*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, 2007.
- Cabo Aseguiñolaza, Fernando, «“Correr el mundo”. La literatura de caballerías como literatura mundial», *Historias fingidas*, 3 (2015), pp. 55-66, URL: <<https://historiasfingidas.dlcs.univr.it/article/view/36> >.
- Campos García-Rojas, Axayácatl, «Vehículos y transportes prodigiosos en la literatura caballeresca hispánica», en *Historia y literatura: maravillas, magia y milagros en el Occidente medieval*, eds. Israel Álvarez Moctezuma y Daniel Gutiérrez Trápaga, México, UNAM, 2015, pp. 127-159.
- Clemencín, Diego, *Biblioteca de libros de caballería (Año 1805)*, ed. J. Givanel Mas, Barcelona, Publicaciones Cervantinas patrocinadas por Juan Sedó Perís-Mencheta, 1805.
- Cuesta Torre, María Luzdivina, «Adaptación, refundición e imitación: de la materia artúrica a los libros de caballerías», *Revista de Poética Medieval*, 1 (1997a), pp. 35-70.
- , (ed. y estudio preliminar), *Tristán de Leonís y el rey don Tristán el Joven, su hijo (Sevilla, 1534)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997b.
- , *Tristán el Joven (Segunda parte de Tristán de Leonís, Sevilla, Domenico de Robertis, 1534): Guía de lectura*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos (Guías de lectura caballeresca, 35), 1999.
- , «Las ínsulas del Zifar y el *Amadís* y otras islas de hadas y gigantes», *Fechos antiguos que los cavalleros en armas passaron. Estudios sobre la ficción caballeresca*, ed. Julián Acebrón Ruiz, Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida (Colección Ensayos, *Scriptura*, 11), 2001, pp. 11-39
- , «Don Quijote y otros caballeros andantes perseguidos por los malos encantadores. (El mago como antagonista del héroe caballeresco)», en *De la literatura caballeresca al «Quijote»*, coord. Juan Manuel Cacho

- Blecuá; eds. Ana Carmen Bueno Serrano; Patricia Esteban Etlés; Karla Xiomara Luna Mariscal, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 2007, pp. 141-169.
- , «El Norte y el Sur del Mediterráneo en el *Belianís de Grecia* de Jerónimo Fernández: tipología y semiotización del espacio», *eHumanista*, 16 (2010), pp. 136-159, URL: < <https://www.ehumanista.ucsb.edu/volumes/16> >.
- , «Magos y magia, de las adaptaciones artúricas a los libros de caballerías», en *Señales, portentos y demonios: la magia en la literatura y la cultura españolas del Renacimiento*, coord. Eva Lara y Alberto Montaner, Salamanca, SEMYR, 2014, pp. 325-347.
- Cuesta Torre, María Luzdivina y Ana Piñán Álvarez, «Los fantasmas en el *Quijote: entre la superstición y la influencia de los libros de caballerías*», en *A la sombra de la Camacha: Formas y funciones de la superstición en Cervantes*, ed. Pierre Darnis, Huelva, anejo n.º9 de *Etiópicas, Revista de Letras Renacentistas de Huelva*, 2022, en prensa.
- Eisenberg, Daniel y María Carmen Marín Pina, *Bibliografía de los libros de caballerías castellanos*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza (Serie Humanidades, 40), 2000.
- Gallego García, Laura, «*Belianís de Grecia*» (III-IV) de Jerónimo Fernández (Burgos, Pedro de Santillana, 1579). *Guía de lectura*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos (Guías de lectura caballeresca, 59), 2003.
- , «Dos modelos de *virgo bellatrix* en la *Tercera y Cuarta Parte del Belianís de Grecia*: la princesa Hermiliana y la reina Cenobia», en *Líneas actuales de investigación literaria. Estudios de Literatura Hispánica*, eds. Verónica Arenas Lozano *et alii*, València, Universitat de València, 2005, pp. 73-80
- , *Belianís de Grecia (Tercera y Cuarta parte)*, de Jerónimo Fernández: edición y estudio, Tesis doctoral dirigida por Rafael Beltrán, Universidad de Valencia, 2013 (accesible online URL: < <https://roderic.uv.es/handle/10550/27852> >).
- Guerra Félix, Aurelio Iván, y Plancarte Martínez, María Rita, «El descubrimiento de América y la expansión del *orbis terrarum* en los libros de caballerías», *Itinerarios*, 14 (2011), pp. 98-112.
- Gutiérrez Trápaga, Daniel, «El regreso de Merlín en el *Belianís de Grecia (III y IV)* de Jerónimo Fernández», *Tirant. Butlletí informatiu i bibliogràfic de*

- la literatura de cavalleries*, 15 (2012), pp. 99-112, URL: < <https://roderic.uv.es/handle/10550/37628> >.
- Ortiz-Hernán Pupareli, Elami, «El tema de la *virgo bellatrix*. La caballería femenina en algunos libros de caballerías», en *Textos medievales: recursos, pensamiento e influencia. Trabajos de las IX Jornadas Medievales*, eds. Concepción Company; Aurelio González; Lillian von der Walde, México, El Colegio de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005, pp. 91-106.
- Izquierdo Andreu, Almudena, «Entre tormentas, islas y piratas: el escenario marítimo en el libro de caballerías», *Historias fingidas*, 6 (2018), pp. 37-60, URL: < <https://historiasfingidas.dlcs.univr.it/article/view/84> >.
- Lucía Megías, José Manuel, «Libros de caballerías manuscritos», *Voz y letra*, VII/2 (1996), pp. 61-126.
- «Los libros de caballerías y la imprenta», en «*Amadís de Gaula*», 1508: quinientos años de libros de caballerías, ed. José Manuel Lucía Megías, Madrid, Biblioteca Nacional de España y Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, 2008, pp. 95-120.
- Luna Mariscal, Xiomara, *Índice de motivos de las Historias caballerescas breves*, Vigo, Editorial Academia del Hispanismo, 2013.
- Malaxecheverría, Ignacio, *Bestiario medieval*, Siruela, 1999.
- Marín Pina, María Carmen, «La aproximación al tema de la *virgo bellatrix* en los libros de caballerías españoles», *Criticón*, 45 (1989), pp. 81-94.
- , ed., *Primaleón*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 1998.
- , «Los libros de caballerías en el espacio y el espacio en los libros de caballerías», en *Espacios en la Edad Media y el Renacimiento*, coord. María Morrás, Salamanca, Seminario de Estudios Medievales y Renacentistas, Sociedad de Estudios Medievales y Renacentistas, 2018, pp. 87-139.
- Millán González, Silvia C., «Amazonas y lecturas de mujeres, entre la ficción y la moralidad: de la *Silva* de Mexía al *Silves de la Selva* y los *Coloquios matrimoniales* de Luján», *Tirant*, 20 (2017), pp. 119-146, URL < <https://ojs.uv.es/index.php/Tirant/article/view/11234/10492> >.
- Montiel Navas, Marta, «Sobre el motivo del cuerpo muerto en el *Palmerín de Inglaterra*, el *Olivante de Laura* y el *Quijote*», en Juan José Alonso Perandones, Juan Matas Caballero, José Manuel Trabado Cabado

- (coords.), *La maravilla escrita, Antonio de Torquemada y el Siglo de Oro*, León, Universidad de León, 2005, pp. 559-572.
- Muguruza Roca, Isabel, «El *Olivante de Laura* en la biblioteca de Cervantes», *Anales Cervantinos*, 33 (1995-1997), pp. 247-271.
- Orduna, Lilia F. Ferrario de (introducción, texto crítico y notas), Jerónimo Fernández, *Hystoria del magnanimo, valiente e inuencible cauallero don Belianis de Grecia*, Kassel, Reichenberger, 1997, 2 vols.
- , «Zoología real y fantástica: función narrativa en el *Belianís de Grecia*», en *Actes del VII Congrès de l'Associació Hispànica de Literatura Medieval (Castelló de la Plana, 22-26 de setembre de 1997)*, eds. Santiago Fortuño Lloréns y Tomás Martínez Romero, Castelló de la Plana, Publicacions de la Universitat Jaume I, 1999, vol. 3, pp. 103-113.
- Pastrana Santamarta, Tomasa Pilar, *Cada uno según su estado. El atuendo en los libros de caballerías: materialidad y funciones*, Tesis doctoral dirigida por María Luzdivina Cuesta Torre, Universidad de León, 2000.
- Primaleón* = Marín Pina, 1998.
- Pomer Monferrer, Lluís, y Emilio Sales Dasí, «La materia clásica y el papel de Medea en las partes III-IV de *Belianís de Grecia*», en *Les literatures antigues a les literatures medievals*, eds. L. Pomer, J. Redondo, J. Sanchís, J. Teodoro, Amsterdam, Adolf M. Hakkert, 2009, pp. 111-126.
- Rey Hazas, Antonio, «Introducción a la novela del Siglo de Oro, I. (Formas de narrativa idealista)», *Edad de oro*, 1 (1982), pp. 65-105.
- Roubaud, Sylvia, «Calas en la narrativa caballeresca renacentista: *Belianís de Grecia* y *Clarián de Landanís*», en *La invención de la novela (Seminario Hispano-Francés organizado por la Casa de Velázquez, Madrid, noviembre 1992-junio 1993)*, estudios reunidos por Jean Canavaggio, Madrid, Casa de Velázquez, 1999, pp. 49-84.
- , *Le roman de chevalerie en Espagne. Entre Arthur et Don Quichotte*, París, Honoré Champion, 2000.
- Rodríguez Cacho, Lina, «*Don Olivante de Laura* como lectura cervantina: dos datos inéditos», en *Actas del II Coloquio Internacional de la Asociación de Cervantistas*, Alcalá 6-9 de noviembre de 1989, Barcelona, Anthropos, 1991, pp. 515-525.
- Sales Dasí, Emilio José, «Algunos aspectos de lo maravilloso en la tradición del *Amadís de Gaula*: serpientes, naos y otros prodigios», en *Actes*

- del VII Congrés de l'Associació Hispànica de Literatura Medieval: (Castelló de la Plana, 22-26 de setembre de 1997)*, eds. Santiago Fortuño Llorens y Tomàs Martínez Romero, Castelló de la Plana, Publicacions de la Universitat Jaume I, vol. 3, 1999, pp. 345-360.
- , «El motivo de las andas: de nuevo sobre los libros de caballerías y el *Quijote*», *Criticón*, 99 (2007), pp. 105-124.
- Tomasi, Giulia, «Realización de una base de datos de los motivos caballerescos: presentación y avances de MeMoRam», *Historias Fingidas*, Número especial 1 (2022), pp. 271-288, URL: < <https://historiasfingidas.dlcs.univr.it/article/view/1098> >.
- Tristán el Joven* = Cuesta Torre, 1997b.
- Vidal Navarro, Jesús, «Este barco... me está llamando. La famosa aventura del barco encantado, un episodio de magia caballeresca en el *Quijote*», en «*Tus obras los rincones de la tierra descubren*». *Actas del VI Congreso Internacional de la Asociación de Cervantistas. Alcalá de Henares, 13 al 16 de diciembre de 2006*, eds. Alexia Dotras Bravo, José Manuel Lucía Megías, Elisabet Magro García y José Montero Reguero, Madrid, Asociación de Cervantistas; Centro de Estudios Cervantinos, 2008, 1, pp. 757-773.
- Zoppi, Federica, «Reflexiones sobre la creación de una base de datos de motivos caballerescos: un desafío científico y digital», *Historias Fingidas*, Número especial 1 (2022), 245-269, URL: < <https://historiasfingidas.dlcs.univr.it/article/view/1103> >.