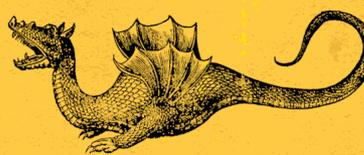




PROGETTO  
MAMBRINO

## HISTORIAS FINGIDAS



### Entre tormentas, islas y piratas: el escenario marítimo en el libro de caballerías

Almudena Izquierdo Andreu  
(Universidad Complutense de Madrid)\*

#### Abstract

Este artículo tiene como objetivo mostrar un estudio del significado del escenario marino en el libro de caballerías castellano. Aparte, se analiza la importancia de los trayectos marítimos en las ficciones, la ausencia de una descripción realista y detallada de las travesías, y el sentido de transición o separación de culturas y realidades que estos viajes pueden entrañar en las aventuras caballerescas. Para ello nos basaremos en dos escenas extraídas del *Tirante el Blanco* (1511) y el *Lepolemo* (1521).

Palabras clave: libro de caballerías, mar, navegación, *Lepolemo*, *Tirante el Blanco*.

The aim of this article is to study the meaning of the marine setting in the Castilian chivalric romances. We also analyse the importance of sea voyages in these fictions, the absence of a realistic and detailed description of these journeys, and how these function as a transition between adventures, or as a separation between cultures and realities. We will draw evidence from two scenes taken from the *Tirante el Blanco* (1511) and *Lepolemo* (1521).

Keywords: Spanish romance of chivalry, sea, sailing, *Lepolemo*, *Tirante el Blanco*.



El género del libro de caballerías no se mantiene completa y absolutamente puro a lo largo del siglo XVI. Si bien sus orígenes medievales conectan con la novela artúrica y el *roman courtois*, en su desarrollo en el Renacimiento se sirve de diferentes corrientes para acompañar la típica historia del caballero en busca de aventuras y del amor de su dama. Tal vez, la influencia más clara la manifestó Feliciano de Silva en sus continuaciones del *Amadís*, con la inclusión de pastores en sus textos, de for-

---

\* Este trabajo se ha realizado gracias a una ayuda FPU (ref. FPU14/03593), otorgada por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, se vincula con los objetivos del proyecto de investigación I+D «BETA: Bibliografía Española de Textos Antiguos (II)» (FFI2015-69371-P) y del grupo de investigación «Sociedad y literatura hispánicas entre la Edad Media y el Renacimiento» (ref. 941032) de la Universidad Complutense de Madrid, dirigidos ambos por el profesor Ángel Gómez Moreno.

ma que la narración caballeresca enlazaría con la novela pastoril (Río Nogueras, 2001, 1087-1089). Igualmente, se pueden detectar diferentes vetas genéricas de relatos como la novela sentimental, las historias de cautivos, en el caso concreto del *Lepolemo*, y, cómo no, la novela bizantina o de aventuras, aparte por supuesto de otros géneros que colindan con la ficción como la biografía caballeresca o la crónica (Marín Pina, 2011, 59-68; Roubaud, 1990; Salazar, 2016, viii-ix). El hibridismo entre los diversos géneros resulta variado, propiciando un crisol que complementará de manera original las andanzas propiamente caballerescas.

En el caso del escenario marino, todo apunta a que el género por excelencia que posee esta ambientación es la novela de aventuras de origen griego, donde este espacio cobra especial importancia en la trama de la historia. Según Juan Ignacio Ferreras, la novela griega o bizantina destaca especialmente por el viaje y las aventuras, verdaderas protagonistas de sus páginas, hasta el punto de que estos desplazamientos se consideran la espina dorsal de la historia (Ferreras, 1987, 62; Rodilla, 2005, 395). A la hora de caracterizar este tipo de historias, será precisamente un viaje, una búsqueda o una peregrinación lo que desencadena todo un ramillete de aventuras, creando así un extenso universo novelesco; asimismo, la novela bizantina cuenta con una gran variedad temática, lo que implica que se pueda reflejar en un amplio abanico de peripecias o personajes. Por último, el conflicto planteado en la obra suele ser principalmente amoroso, con cierta tendencia al idealismo. Ahora bien, aunque es cierto que estas mismas características se podrían aplicar con matices al libro de caballerías, la gran diferencia que separa sendos géneros es que el protagonista del *roman courtois* es un caballero, que tiene como principal aspiración convertirse en el mejor caballero del mundo y honrar a la orden de caballerías, además de obtener el amor de su dama (Ferreras, 1987, 62-63). Mientras que el libro de caballerías cuenta con este rasgo genérico definitorio, la novela bizantina carece del factor caballeresco y focaliza el relato en la sucesión de aventuras que sirve de telón de fondo para el desarrollo de la relación amorosa de los personajes.

Volviendo al escenario marítimo, si bien no es el marco favorito en la literatura caballeresca, su presencia resulta de común conocimiento, ya sea para los trayectos por mar, es decir, los viajes o las luchas en navíos.

A ello se suma la aparición de piratas, tempestades o tormentas, elementos que posibilitan la separación temporal de los amantes en un recurso literario que se ha identificado como propio del género bizantino, convirtiéndose así en instrumentos de la trama para añadir tensión al argumento de la novela (Lobato Osorio, 2013, 481-487). No en vano, desde el comienzo del género ya habría obras como *Primaleón* o *Lisuarte de Grecia* que contendrían numerosas aventuras por mar, entre otros motivos, que probarían su ligazón con la literatura bizantina (Marín Pina, 2011, 62-63). A pesar de ello, si uno analiza las referencias que la crítica caballeresca ha hecho sobre este escenario acuático, existiría un punto de inflexión que las aleja de la novela de aventuras peregrinas; y es que el mar nunca obtendrá un protagonismo claro en el libro de caballerías, siendo sobrepasado siempre por otros escenarios, pues los lances de los caballeros cuentan con mayor importancia en tierra, sobretodo en espacios como la floresta, el castillo o en la corte (Sales Dasí, 2004, 138; Lucía Megías y Sales Dasí, 2008, 233). No pretendo aquí establecer unas conexiones claras entre el mar en ambos géneros, el caballeresco y el bizantino, ni tampoco alcanzar unas conclusiones definitivas sobre el entorno marino en la ficción caballeresca. Simplemente voy a trazar un análisis de lo que ha significado este espacio desde un nivel simbólico en la Edad Media, hasta su consideración en la literatura artúrica y el libro de caballerías renacentista. Pretendo centrarme solo en el espacio del mar y el entorno marino, de modo que evitaré entrar en otras ambientaciones de tipo acuáticas como los ríos o los lagos, que tienen una significación propia dentro del relato caballeresco (Campos García Rojas, 2003, 46-49). Después me centraré en la descripción de dos contextos navales seleccionados de dos escenas particulares de dos libros de caballerías: *Tirante el Blanco* y el *Lepolemo*.

El mar es un ámbito geográfico con múltiples variaciones en cuanto a su significado y representación para la mentalidad medieval, puesto que está a caballo entre un espacio de nadie, al tiempo que puede entrañar un lugar colmado de peligros, hasta llegar a ser uno de los grandes miedos del occidente medieval. Si uno se retrotrae a su nivel simbólico, en el *Diccionario de símbolos* de Chevaliers y Gheerbrant se apunta que es:

Símbolo de la dinámica de la vida. Todo sale del mar y todo vuelve a él: lugar de los nacimientos, de las transformaciones y de los renacimientos. Aguas en movimiento, la mar simboliza un estado transitorio entre los posibles aún informales y las realidades formales, una situación de ambivalencia que es la de la incertidumbre, de la duda, de la indecisión y que puede concluirse bien o mal. De ahí que el mar sea a la vez imagen de la vida y de la muerte (*Diccionario*, 1991, 689).

De forma complementaria, en el *Diccionario de símbolos* de Cirlot, el mar se trata también como un espacio de transición: el lugar que encarna tanto el nacimiento como el final de la propia vida. Más concretamente, su significado se corresponderá con el de «océano inferior», el de las aguas en movimiento y el agente transitivo entre lo no formal, como el aire y los gases, y lo formal, la tierra y lo sólido. Ello se relaciona analógicamente con la vida y la muerte, de manera que el mar se identifica con el nacimiento de la vida y su final, como se mencionaba unas líneas atrás (Cirlot, 2011, 310).

El mar no pertenecería a nadie, como un reino donde se puede ubicar una floresta; los únicos caracteres propios del escenario marino son los corsarios o piratas, que caen dentro de los personajes eminentemente negativos a los que se enfrenta el héroe (Lucía Megías y Sales Dasí, 2008, 235). Si bien es cierto que existen también criaturas de origen mágico o sabios encantadores que trasladan sus embarcaciones mágicas sobre las aguas (Sales Dasí, 1993, 350-352; Campos García-Rojas, 2015, 134-144), los piratas o corsarios son los personajes que desarrollan su papel en la historia por medio del mar, y su ligazón con este espacio es vital para su caracterización y para el rol que juegan en la trama. Igualmente, estos mismos personajes se convierten en uno de esos peligros que surcan las aguas, junto con los monstruos marinos, o las tempestades que tanto atemorizaban a los navegantes. Campos García-Rojas (2010), quien ha estudiado el mar en relación con la travesía femenina, señala que se trata del escenario principal donde ocurre la prueba: la supervivencia al viaje conlleva que se haya superado un reto, una de las aventuras donde la naturaleza y la divinidad confieren al héroe o heroína (en el caso de la travesía femenina), una existencia superior tras haber vivido el rito de paso.

Si el significado se acota un poco más, vemos que el mar se diseña-

ría de forma autónoma a la novela de aventuras. Dentro del relato artúrico, el precedente inmediato del libro de caballerías, la atmósfera marina tenía una relevancia mínima, tal y como confirma Carlos Alvar en su *Diccionario de mitología artúrica* en la entrada sobre el mar. Aquí el espacio marítimo no es uno de los escenarios preferentes de la materia bretona, pues se identifica más como «un espacio de paso, meramente transicional, que funciona en la economía narrativa del género conectando ocasionalmente aventuras y personajes». El mar se configura como un espacio «extraño, temido por desconocido, y hasta inaccesible» (Alvar, 1991, 284). La travesía se convierte en un viaje peligroso, una aventura que los caballeros encaran, dado que conecta diversos puntos del desplazamiento caballeresco; por esta razón, el mar se describe mínimamente, con un simple apunte, como si fuera un lugar donde los caballeros no quieren detenerse (Alvar, 1991, 284). Sin embargo, no se trata de una ausencia total del espacio y ambiente náutico en la literatura artúrica; se materializa por medio de la presencia de lugares maravillosos, con la aparición de islas como la Isla de Oro o la Isla sin Nombre. Es más, en escritos como el *Tristán* el funcionamiento de esta geografía insular como escenario de aventuras tendrá una gran importancia dentro del argumento de estas obras; incluso la propia navegación cobra un gran protagonismo al ser el momento en el que sucede el episodio del enamoramiento Tristán e Isolda por medio del filtro amoroso (Alvar, 1991, 285; Campos García Rojas, 2002; 2003, 52-55, 135-145). Paralelamente, la presencia de las islas maravillosas en la materia caballeresca resulta fundamental desde los comienzos del género, no solo en las historias de Tristán, sino por su presencia en el *Zifar* o en el *Amadís*, hasta alcanzar la utópica ínsula Barataria de Sancho en el *Quijote* (Cuesta Torre, 2001).

Realmente lo que carecería de importancia es el momento de la navegación en sí, la vida en el mar, pues la travesía se caracterizará al ausentarse en el relato por medio de una elipsis narrativa. Como se ha mencionado, los caballeros artúricos no se detienen en el espacio marino, y la importancia que le dan en sus descripciones resulta mínima, de modo que los trayectos se describen rápidamente, como si el caballero no quisiera detenerse en exceso en ese lugar. La propia evolución del género en la Península otorgará poco a poco una mayor importancia al entorno

náutico, si bien los castillos, las florestas, los ríos y los caminos se mantendrán como los territorios principales en el que se desarrollan las aventuras del género, excluyendo el escenario acuático (Lucía Megías, Sales Dasí, 2008, 233).

Hay que esperar a la eclosión del libro de caballerías para que el mar vaya cobrando un protagonismo mayor. En cualquier caso, nunca llega a ser el escenario favorito de los autores, y tarda bastante en aquilatarse como un espacio legítimo, en el sentido de completo, en el que la aventura tome forma. En palabras de Lucía Megías y Sales Dasí (2008, 233), el mar es, narrativamente hablando, un elemento que funciona como marca de transición, cambio de escenarios, personajes y aventuras. Se habla de un espacio de transición con la muerte y el Más Allá, una conexión que se establece en relación con una tradición de origen celta, donde alguna nao realiza el viaje al Más Allá, como la nave de Salomón o el rey Arturo hacia la isla de Ávalon (Campos García Rojas, 2003, 43). Sin embargo, con el desarrollo como tal del libro de caballerías se produce un cambio de papel que se le atribuye al mar, se amplían los marcos geográficos, y se expande así el escenario de este tipo de textos. En sí, como se verá más adelante, no se efectúa en una descripción más profusa del entorno marino, simplemente los viajes en barco o los traslados por mar se realizan a partir de este momento de forma habitual. En este sentido el barco se convierte en un medio de desplazamiento más usual del caballero para continuar sus aventuras en otros territorios. Una muestra se da desde los dos primeros libros de *Amadís de Gaula* con un contexto centrado en la floresta, la corte y el castillo, mientras que en los libros III y IV los viajes del caballero se expanden por toda Europa hasta llegar por mar a Constantinopla. Igual ocurre en las *Sergas de Esplandián*, donde el caballero se convierte en un navegante experto y estratega en su defensa de la Cristiandad; por otro lado, la presencia del Mediterráneo queda patente en historias donde los caballeros luchan contra corsarios moros, o conquistan islas maravillosas de mano de jayanes dedicados a la piratería y la captura de cristianos, como ocurre en el *Tristán el Joven* (Campos García Rojas, 2002, 285).

Resulta crucial matizar que en ningún momento se puede decir que el viaje marítimo carezca de importancia en el libro de caballerías, espe-

cialmente por lo que estos desplazamientos pueden entrañar. En palabras de Stefano Bazzaco, las travesías son un componente reseñable del relato caballeresco, puesto que no solo guardarían cierto parentesco con el tema del viaje, sino que también colindarían con la esfera de acción del héroe, en este caso orientándose hacia lugares lejanos, donde se produciría el contacto con lo sobrenatural. El desplazamiento por mar terminaría por constituir uno de los ejes principales de las aventuras de los personajes, por medio de dos vías: los peligros y los sufrimientos que acarrea durante el medio acuático, y la llegada a lugares maravillosos, como las islas, donde el caballero puede descansar de sus fatigas o poner a prueba su valor, enfrentándose a criaturas maravillosas (Bazzaco, 2018)

Es curioso cómo los motivos que da la crítica de la expansión del contexto náutico en el libro de caballerías son semejantes a los planteados en la novela de aventuras. En este sentido, se postulan diversas circunstancias históricas contemporáneas al desarrollo del género, como el descubrimiento del Nuevo Mundo, o el perfeccionamiento de las técnicas de navegación que coincide con este momento de grandes hallazgos<sup>1</sup>. Curiosamente, la novela de aventuras utiliza argumentos similares para explicar su avance. Teijeiro Fuentes en relación con la novela bizantina en España apunta que ciertos descubrimientos desde científicos a geográficos, desde la navegación oceánica a la aparición de islas y paisajes novedosos, llevan a que los lectores encaren la aventura hacia tierras lejanas, o lo desconocido. Además, contarían con un componente que combina acción y peregrinaje, que coincidiría con la ambientación que se desprende de los relatos bizantinos, pues la peregrinación religiosa distinguiría al héroe bizantino como prototipo del héroe genuinamente cristiano (1988, 11-17). Pero el libro de caballerías renacentista cultiva un ensanchamiento de la geografía novelesca, dentro de las circunstancias literarias que amplían los escenarios en los que los caballeros desarrollan

---

<sup>1</sup> Así lo reconocen Sales Dasí y Lucía Megías (2008, 233). Para los avances en el desarrollo marítimo en el siglo XVI, Vicente Maroto (2003) y Cipolla (1967); aparte Martínez Muñoz (2017) demuestra el empeño por reconstruir la geografía real en las ficciones por medio de obras científicas en vigor en el siglo XVI.

sus aventuras, que dan al mar un mayor protagonismo (Teijeiro Fuentes, 1988, 15-16).

Dentro de las representaciones de esta geografía marina en las ficciones caballerescas, tal vez la más sencilla, o mejor dicho, la más visual, puede ser el propio viaje marítimo como tal, es decir, los desplazamientos por mar que lleven a cabo los personajes (Sales Dasí, 2004, 138). Según la crítica, en el libro de caballerías renacentista el viaje dura tantos días como quiera el autor; es muy común que se haga una elipsis del trayecto, ya que no interesa reseñar nada de lo que sucede. Se omiten así periodos temporales en los que no ocurre nada, lo que conllevaría a una navegación tranquila, en la que como mucho se haga referencia a lo fatigoso del viaje, o al aburrimiento que sienten los personajes, pero en la que no sucede ningún hecho digno de relatarse. No obstante, es frecuente que ocurra algún percance durante el viaje, de modo que el itinerario se vea en muchas ocasiones modificado o alterado por tormentas o tempestades que alejan al héroe de su destino. En estos casos, resulta llamativo cómo el caballero exhibe sus atributos heroicos, comportándose valerosamente frente al miedo que pasa el resto de los tripulantes. Los caballeros no temen a la tormenta, ni a las olas, ni los infortunios que puede traer consigo la tempestad: se enfrentan así a las diversas pruebas que le trae la fortuna<sup>2</sup>. En este punto, la ficción caballerescas orilla el relato bizantino por la cercanía temática, en la que una pareja o un grupo de navegantes que viajan juntos pueden separarse a causa de una tormenta, lo que desencadena en un posterior proceso de búsqueda y reencuentro final en uno de los motivos más conocidos de la novela griega (Sales Dasí, 2004, 138-139).

Otro de los peligros que acecha a los viajeros en los desplazamientos por mar es la aparición de corsarios o piratas que pueden atacar la nave. En este punto hay que señalar el trasunto histórico específico de este tema, la presencia de corsarios, que conectaría irremediabilmente

---

<sup>2</sup> Sobre la tormenta en el libro de caballerías, se puede consultar Sales Dasí (2004, 138-139), Sales Dasí y Lucía Megías (2008, 233) y Bazzaco (en prensa). Sobre el tema de la tormenta en la literatura áurea, son recomendables los trabajos de Herrero Massari (1997) y Fernández Mosquera (2006).

con la realidad contemporánea, puesto que en las costas levantinas eran habituales las escaramuzas de los piratas o corsarios berberiscos. En las ficciones, en la mayoría de los casos estamos ante personajes fuera del orden racional, lo que se asocia con el enemigo de héroe; se trata por tanto de caracteres negativos de la historia a los que el caballero se enfrenta. En numerosas ocasiones pueden comportarse como ladrones o como raptos, tal vez del caballero, de su dama o de otros personajes, incluso pueden llegar a ser muy crueles (Sales Dasí, 2004, 139).

Aparte de estas travesías, el escenario náutico también sale a relucir gracias a los combates en alta mar que llevan a cabo los caballeros a bordo de diversas embarcaciones o armadas. Este telón de fondo se convierte, así, en un sustituto de la floresta, lugar tradicional donde ocurren los enfrentamientos entre caballeros. Se produce de este modo una gran tensión entre el gran espacio que va a ser el mar, que invita a la soledad, y donde el caballero no se cruza con ninguna otra nave, frente a otros mares especialmente transitados, como los descritos en el *Amadís de Grecia*, donde son habituales los lances entre caballeros. En estos entornos marinos, también se producen grandes batallas, y enfrentamientos entre impresionantes armadas, muchas veces representadas entre el bando pagano y el cristiano, o entre dos reyes especialmente poderosos. La narración de estas batallas acuáticas está plagada por imágenes hiperbólicas como el mar cubierto de naos, al tiempo que se apela a la destreza del caballero y a los conocimientos navales y estratégicos, de personajes familiarizados con la vida marinera, como Frandalo en las *Sergas de Esplandián*, quien comienza siendo corsario, para luego pasar al bando cristiano (*Sergas de Esplandián*, 271-280, Sales Dasí, 2004, 139-140).

Por otro lado, habría que tener en cuenta también los elementos acuáticos como marco de asombrosos espectáculos. En primer lugar, la ubicación oriental de lo maravilloso favorecía la alusión a mares donde había extrañas serpientes o bestias, incluso que eran el hogar de otras criaturas mitológicas como las sirenas, de manera que el espacio marino fomentaría la aparición de este tipo de criaturas maravillosas como sucede en la *Cuarta parte del Florisel de Niquea* o, incluso en el *Amadís de Gaula* con la fusta serpentina de la sabia Urganda (Sales Dasí, 2004, 141; *Amadís de Gaula*, 1610-1611). Por otro lado, y paralelamente al carácter corte-

sano que adquiere el género según avanza en el siglo XVI, el mar se convierte en un escenario donde los magos realizan vistosas ceremonias: la magia llega a tomar el control de la naturaleza y el agua se convierte en el protagonista de los espectáculos de la corte. El mar se presenta como un elemento festivo y de divertimento, que el público lector de libros de caballerías tendría en cuenta, dado que una vez pase la fiebre por la ficción caballerescas, la monarquía y la aristocracia demandarán fiestas en las que las naumaquias cobran un importante protagonismo, relacionadas con ese lado espectacular de las celebraciones y la realización fingida de estas maravillas mágicas ligadas siempre al espectáculo propio de la cultura barroca, de modo que la literatura caballerescas tiene su reflejo en la realidad de la época (Sales Dasí, 2004, 141-142).

Aun así, hay que subrayar que, debido a la naturaleza ficcional de los libros de caballerías, tampoco llega a haber una descripción pormenorizada de la vida marítima, ni de las prácticas históricas de la navegación, pues el mar se sigue configurando como un espacio de transición con la aventura terrestre, por ello en muchas ocasiones se omiten los viajes, o las jornadas de navegación, creando así una supresión temporal (Sales Dasí, 2004, 138; Lucía Megías, Sales Dasí, 2008, 233). Precisamente, a continuación analizaremos aquí dos escenas, una en el *Tirante el Blanco* y otra en el *Lepolemo* en el que el mar, a pesar de ser el marco espacial indiscutible, apenas cobra protagonismo, o su caracterización queda reducida al mínimo. A pesar de que la presencia del mar es fundamental en las dos escenas seleccionadas, en ambos libros este contexto marítimo tiene un significado y una finalidad completamente diferente, a pesar de que mantengan la norma general por la que sirven como espacio de transición para la aventura terrestre.

En primer lugar, se analizará un fragmento del *Tirante el Blanco*, una obra que se publica por primera vez en catalán en 1490 en Valencia por Nicolás Spindeler, aunque se redactó en torno a 1460 y 1464 por Joanot Martorell. La historia cuenta las aventuras del joven caballero Tirante el Blanco, quien termina convertido en emperador de Bizancio tras encarar diversos lances de tipo amoroso y militar. Se trata de una de las ficciones caballerescas que más éxito tuvo en el medievo hispánico. El libro cuenta con una traducción, más o menos libre, al castellano en 1511 en las pren-

sas de Diego de Gumiel justo en el momento en que el género caballeresco se comienza a poner en boga en la Península (Mérida Jiménez, 2013). La obra destaca en el corpus caballeresco por tener una notable influencia en los libros de caballerías del conocido como ciclo valenciano, entre los que se encuentra el *Lepolemo*. El fragmento en cuestión tiene lugar al final del Libro II del *Tirante*, en el momento en que el héroe abandona Sicilia para poner rumbo a Bizancio, la que será su gran aventura. Precisamente, la elección del fragmento está motivada por ser un viaje de gran trascendencia dentro de la biografía caballeresca de Tirante al dirigirse hacia la tierra de la que será finalmente gobernante.

Como preámbulo, tras una serie de andanzas en Rodas y Sicilia, Tirante se desplaza por mar a Oriente en el capítulo CXVI, tras la petición por carta que recibe el rey de Sicilia para que el héroe se ponga al servicio del Emperador. A pesar de que ya ha realizado numerosas navegaciones en sus aventuras anteriores, la travesía a Bizancio, que por las distancias entre la Europa occidental y la puerta de Oriente, y su trascendencia en la trama debería contar con una notable extensión, queda reducida a unas pocas líneas en las que se relata, tal y como sucede con los viajes anteriores:

Tirante se despidió del Rey, de la Reyna y de Felipe y de la Infanta. Recogiendo toda la gente, dieron velas y navegaron con buen tiempo y la mar mansa; tanto que una mañana se hallaron delante la cibdad de Costantinopla (*Tirante*, 288).

Si bien unas líneas antes se ha mencionado la escala de las naves en Italia, en Roma y Nápoles concretamente, para poder reclutar diversos soldados con los que embarcar definitivamente hacia Bizancio<sup>3</sup>, la narración del viaje resulta bastante parca, por no decir inexistente, y más si se tiene en cuenta que es la marcha inicial de la aventura, y que serviría como tránsito para el comienzo de las peripecias de Tirante en Bizancio. El

---

<sup>3</sup> «Y porque en Sicilia no avía harta gente, pasaron a Roma y a Nápoles, donde hallaron mucha gente que de buen grado tomavan sueldo, y compraron muchos cavallos. Tirante no curó de otra cosa sino de hazer adereçar armas y proveerse bien dellas; compró cinco caxas grandes de trompetas. El Rey e Felipe le dieron hartos cavallos e metieronlos en las naos con otros» (*Tirante*, 287-288).

relato realiza una omisión total sobre el periodo de navegación, los días que duró o cualquier referencia a la vida a bordo de la embarcación, como si el mar fuera aquí también un elemento hostil que se quiere atravesar lo más rápido posible. Aun así, el autor insiste en el buen tiempo que hubo durante el recorrido, lo que lleva a que se descarte cualquier tipo de imprevisto durante el viaje, pues las tormentas o los asaltos de los corsarios eran algunos de los motivos por los que el viaje por mar fuera tan peligroso. No obstante, Tirante no se librará de las tempestades, dado que él mismo se verá arrastrado por una de ellas más adelante en el capítulo CCXCVI (*Tirante*, 751-752).

De cualquier modo, la parca descripción de este viaje a Bizancio es muy similar a la que realiza el narrador en la vuelta de Tirante a Sicilia desde Alejandría en el capítulo CIX, en la que también se destaca el buen tiempo y la tranquilidad de la navegación: «Después que fueron entrados en las galeras, dieron tiempo vela y ovieron el tiempo tan próspero y tan favorable que en pocos días arribaron al puerto de la isla de Sicilia (Martorell, 1990, 255)»

En sendas secuencias, la narración destaca por idealizar la travesía hasta el punto que la navegación resulta tan breve que los marineros apenas advierten que han llegado a Bizancio. El mar no se caracteriza de ninguna forma, ni se entra en descripciones pormenorizadas, ni siquiera de la nao que llevaba Tirante. En este sentido, el viaje de Tirante coincidiría con la configuración general de la travesía en el relato caballeresco, donde lo importante es su significado de transición para la historia, un espacio que se configura como una cortina de fondo para cambiar el escenario europeo al oriental. En el caso del traslado de Tirante a Constantinopla, se trata del inicio de la aventura caballeresca, y diferencia dos etapas: una al servicio del rey de Francia y otra al servicio del Emperador bizantino. Aun así, el autor procura hacer una transición breve con un viaje sin sobresaltos que sirve de una supresión en la narración, un cambio de escenario rápido para poder centrarse en las aventuras de Tirante de nuevo en tierra.

Resulta necesario mencionar que, cuando Rafael Beltrán (2017) coloca la obra de Martorell dentro de las ficciones europeas del siglo XV, resalta cómo en estos textos se produce una apertura hacia el Mediterrá-

neo, ya que la presencia del mundo bizantino y de temática oriental está marcada claramente por la expansión mediterránea de diferentes zonas, entre las que se encontraba el reino de Valencia. No en vano, en *Tirant*, igual que sucede en el *Curial y Güelfa*, sus aventuras se convierten en altavoces de pensamientos y sueños expansionistas de la Corona de Aragón desde el siglo XIII (Beltrán, 2014, 229). En estos relatos el mar cuenta con unas dimensiones verosímiles con un realismo geográfico, además de un intento de plasmar en el texto grandes dotes de verosimilitud, gracias en muchos casos a los textos nacidos en Francia, pero que se popularizan en la Península a partir de traducciones al catalán, al castellano o a ambas lenguas. En el Mediterráneo se produce un crecimiento del héroe; es más, a pesar de que Tirante ya ha destacado por su valor en las aventuras previas en Rodas y Sicilia, tras este viaje por mar el protagonista alcanza el escenario por el que pasará a la posteridad (Rafael Beltrán, 2017). El realismo geográfico y la verosimilitud de las que habla Beltrán podrían contrastar a primera vista con la ausencia de caracterización en el viaje naval de Tirante que se ha analizado. En este punto habría que decir que el realismo geográfico vendría dado por el recorrido fiel del Mediterráneo europeo, es decir, el caballero Tirante recorre de forma verosímil un itinerario real de territorios y enclaves reconocidos en un mapa de la época como son Rodas, Sicilia Francia o la propia Constantinopla. Es más, Martorell llega a reformular de manera novelesca episodios de la historia reciente a lo largo de su obra como el apoyo aragonés a Rodas, donde Tirante tiene un papel destacado, aparte de cumplir con la utopía no solo de una Constantinopla cristiana, sino de una conversión general del Norte de África (Beltrán, 2011, 61). Ello no quita que se haya preferido obviar detalles de la navegación o de la vida marinera a bordo, de modo que el trayecto simboliza ese espacio de transición en la historia y se resolvería por medio de un silencio narrativo.

Otra manera de comprender el realismo geográfico en la obra de Martorell es por medio de la realidad política del momento. Recuerda Beltrán que *Tirant lo Blanch* presenta un viaje bélico a Oriente mucho más detallado y realista (2014, 227-230; 2017). Joanot Martorell está familiarizado con el mar, con el que ha convivido en Valencia desde niño. Asimismo, ha luchado en el Mediterráneo y ha vivido en la corte napolitana

de Alfonso V el Magnánimo. *Tirante* termina por mirarse, como la biografía caballerescas que encarna, en un glorioso pasado, en concreto, atesora los ideales de la expansión de la Corona catalano-aragonesa durante el periodo de composición en la segunda mitad de Cuatrocientos valenciano:

Es como si la presencia del mar, en estas novelas caballerescas, anduviese forzosamente ligada a realismo, a verosimilitud; o como si los autores de estas obras fueran conscientes de su responsabilidad ideológica, de que las trayectorias de sus personajes estaban sujetas a la interpretación simbólica y tuvieran una suerte de trascendencia política (Beltrán, 2017).

Dado que la ficción europea en el siglo XV, tiene en el Mediterráneo su centro de operaciones principales, con Oriente, y sobretodo, con Constantinopla, las aventuras de personajes como *Tirante* pueden contribuir o estimular diferentes proyectos sobre expansión colonial o conquista de tierras lejanas. Sin embargo, a pesar de esta concepción realista del mar en el *Tirante* que plantea Beltrán, en tanto que una ampliación del espacio geográfico motivado por la conquista de territorios lejanos (Beltrán, 2014, 227-230; 2017), no se entra en una descripción pormenorizada del entorno marino. Por ello el realismo con el que se presentaría el mar en estas ficciones de siglo xv queda anclado en la realidad política e ideológica del entorno que ayudan a trazar el mapa del Mediterráneo por el que navegan los personajes, pero no por un dibujo realista de la vida marinera.

Asimismo, aparte de los elementos previos, habría que considerar hasta qué punto este tipo de travesía tranquila o no accidentada tiene relación con el hecho de que el autor focalizaría el interés en otros aspectos de la escena, o en la experiencia vivida por el caballero. En esta línea lo interesante en este desplazamiento es la llegada de *Tirante* a Constantinopla, donde se inicia la verdadera aventura del caballero, de modo que el relato se focaliza en la meta del viaje, que es el objetivo del trayecto. Ello también funcionaría a la inversa, de modo que una travesía accidentada, interrumpida por ejemplo por una tormenta, se emplearía como una función narrativa que sirve para estructurar el relato dentro de la sucesión de aventuras que conforman la ficción caballerescas. Por lo tanto,

estas situaciones disruptivas sirven como bisagras que engarzan dos escenas del relato. Ello es por lo que la navegación tranquila se correspondería con una focalización de la aventura más allá de la travesía, y en el objetivo que se espera de la resolución del viaje, mientras que los desplazamientos accidentados sirven como mecanismo de creación y estructuración de la aventura caballerescas a lo largo del relato.

Por otra parte, en el *Lepolemo*, libro de caballerías escrito por Alonso de Salazar, y publicado en Valencia en los talleres de Juan Jofré en 1521, se da una situación diferente. La obra cuenta la historia del príncipe Lepolemo, hijo del Emperador de Alemania, quien es raptado de niño y vendido como esclavo en el mercado de Túnez. En este sentido, llama poderosamente la atención el tema del cautiverio, que tendrá una gran importancia en la primera parte del relato, desde el secuestro del príncipe hasta que obtiene su liberación por parte del sultán y es armado caballero (Bognolo, 1995, 373-374; 2002; Neri, 2007). No en vano, Sylvia Roubaud aventuró que el libro sería el primer relato de cautivos antes de que se desarrolle como tal este género narrativo (1990, 560). Además de ello, la crítica ha mencionado que este aspecto del cautiverio del joven príncipe funciona, por un lado, como el motivo tradicional de la separación del héroe de sus padres dentro de las ficciones caballerescas, pero añade también ciertos matices de la realidad contemporánea, motivado precisamente por el rapto de corsarios berberiscos que se producía por esos años en las costas levantinas del reino valenciano (Bognolo, 1995, 373-375). A ello se suma el detalle realista y el sesgo emocional que marca todo el cautiverio de los personajes secuestrados, en su complicada vivencia en tierras paganas (Bognolo, 1995, 374-375; Neri, 2007).

En este sentido, es interesante analizar la representación del mar en el relato, sobre todo de cara al secuestro y posterior cautiverio de Lepolemo. Si bien puede encajar dentro de la concepción narrativa del entorno marino como un espacio de transición de la aventura, creo que en el caso del *Lepolemo* se puede ir más allá. En primer lugar, el momento del secuestro se dibuja como un espacio de separación de dos realidades: un espacio cristiano, que tiene como cabeza visible Roma (Lepolemo es secuestrado en una costa cercana a la ciudad italiana), y otra realidad musulmana, y por lo tanto pagana, de manera que el Mediterráneo se confi-

gura como un elemento de separación entre culturas. A su vez estas dos culturas bifurcadas por el mar acogen un cambio de estatus del personaje, dado que Lepolemo deja de ser el príncipe heredero del emperador de Alemania en la primera de las realidades, para convertirse en un anónimo cautivo en la segunda. El futuro héroe pasa de encarnar a un niño muy deseado, debido a las dificultades que tuvieron sus padres para tener descendencia, a ser un mero esclavo que ni siquiera nadie desea adquirir en el mercado<sup>4</sup>.

De este modo, el mar marca la separación entre dos universos sociales para un mismo personaje, que se mueve desde la escala más alta de la sociedad moderna hasta no ser más que una mercancía humana. La transición narrativa que representa a primera vista el mar, y que escinde diferentes aventuras, en el caso de Lepolemo ha dado también un giro a su vida: el hecho de vivir como príncipe cristiano, a ser un esclavo en tierra musulmana. Por ello, contrasta las vivencias del niño siendo príncipe en la corte de Alemania junto a sus padres y su hermana, con su existencia humilde como siervo, marcada por el cautiverio y su condición de cristiano que no solo se niega a rechazar, sino que termina siendo parte inalienable de su personalidad, hasta el punto que toma como nombre primero Cautivo de la Cruz, para más adelante ser definitivamente el Caballero de la Cruz:

Y el príncipe siendo, como se dize, de nueve años, aviéndole el ama amonestado en la devoción de la cruz juntamente con todas las otras cosas de la Passión, tomó tanta devoción en ella que de un pedaço de paño colorado, él mesmo hizo una cruz y se la cosió en el sayo. [...] De manera que la ama se la quiso quitar y él jamás consintió. La ama que vio esta inclinación devota del príncipe en tan poca edad, vínole tan gran dolor al corazón en acordarse de lo pasado, que por poco no rebentó de pesar de verse así, pero era cuerda y encomendava sus cosas a Dios. Y de aquí adelante al príncipe los otros niños y todos los que lo

---

<sup>4</sup> Según cuenta el narrador al comienzo de la historia, la emperatriz había dado a luz en los primeros años de casada cuatro hijos y dos hijas, pero ninguno llegó a ver el año vida. Esta situación sin heredero se resuelve en el tercer capítulo, después de que la emperatriz se consagrara a obras de caridad, tras lo cual, consigue dar a luz a Lepolemo y su hermana melliza, la infanta Miliesia (*Lepolemo*, 21-23)

querían nombrar no le sabían otro nombre sino el Cativo de la Cruz. Y d'esto se holgava el príncipe mucho (*Lepolemo*, 32).

Otro aspecto crucial del relato es la presencia de corsarios paganos en las costas cristianas y los peligros que pueden entrañar para la población. En este punto, la confluencia de la obra con la realidad histórica de la época resultaría a primera vista innegable, especialmente si se posa la vista en la situación que atravesaba el reino de Valencia, en cuya capital se publicó el *Lepolemo*. Los ataques de corsarios y piratas a lo largo del Mediterráneo, especialmente en las playas y ciudades valencianas fue un fenómeno dramático durante los siglos XVI y XVII, momentos en que estuvo en auge, aunque esta actividad se remontara siglos atrás (Ferrer, 2001; Hinojosa, 2000). Existen numerosos documentos en archivos de Valencia y de toda la Corona de Aragón donde se autorizaba a armar naves de corso, incluso se incrementó el número de ciudades amuralladas por miedo a los ataques y desembarcos, junto con la creación de toda una red de torres de vigilancia. La presencia de piratas no quedaba simplemente circunscrita a los moros, sino que los corsarios del Mediterráneo estaban formados por franceses, genoveses, castellanos, vascos o, incluso, los mismos valencianos que se movían en torno a los circuitos comerciales y los puertos más reseñables de la época, pues no se olvide que la piratería fue un modo tradicional de vida en las costas mediterráneas (Duce García, 2005, 702-703; Hinojosa, 2000, 75-91). A lo largo del siglo XV, dentro de la piratería musulmana se produce un descenso de estos ataques a favor de los corsarios cristianos; finalmente, la piratería granadina es desplazada a favor de los berberiscos de Túnez, Orán o Argel tras la caída del reino de Granada (Hinojosa, 2000, 78-80).

Volviendo al *Lepolemo*, en referencia concreta al mar, vale la pena analizar el momento del secuestro del protagonista por una banda de corsarios. El rapto sucede al comienzo de la historia, en el capítulo V, cuando el joven príncipe se sienta a descansar con su ama de cría Platinia y el hijo de esta, de unos siete años, en una peña en la ribera del mar:

Y después assentose encima de una peña qu'estava junto a la mar a mirar cómo se quebravan las ondas. Y con el ruido del agua y como el niño venía cansado de andar por el campo, adurmiose en los braços de la ama, y ella, por no des-

pertalo, no se osó levantar (*Lepolemo*, 25).

Llama la atención el detalle doméstico, casi cotidiano de la mujer que mira el mar, y del niño que se adormece en sus brazos escuchando el sonido de las olas. Acto seguido, aparecen los corsarios, quienes salen de dos fustas que estaban escondidas entre las peñas de la costa. El ama no los ve hasta que están tan cerca de ellos que la captura es inevitable:

Y vieron al ama y a los dos niños; y ella no los vido hasta ser presa d'ellos. Y con espanto comenzó a dar bozes y ellos la arrebataron y la pusieron con los niños en una de aquellas fustas y, sin ser vistos de ninguno, alçaron velas y se fueron por la mar adelante. El ama hazía los mayores llantos y estremos del mundo, que aun los moros avían dolor de ver lo que hazía. Y si no fuera por dar razón del niño, se oviera echado mil vezes en la mar, como desesperada de verse en tan grande afrenta y necesidad con el príncipe. Y más se dolía del pesar del emperador, su señor, que de su daño propio (*Lepolemo*, 25).

La materialización del secuestro cierra con los llantos y los alborotos del ama por el secuestro y por el gran disgusto que la captura del joven príncipe traería al emperador. El dolor del ama se expresa cargado de patetismo, entre sollozos y lamentos por la situación en la que se encuentra con el joven príncipe, un histrionismo que lleva a conmovier a los propios corsarios, aunque en ningún momento se plantean liberarla. La historia del cautiverio continúa en el capítulo VII ya en alta mar, en la fusta donde el ama está con los niños. Con ánimo de proteger al joven príncipe y ocultar su verdadera ascendencia, el ama inventa unos nuevos orígenes de cara al capitán del navío, asegurando que Lepolemo es hijo suyo y de un religioso con el que estaba amancebada. El ama no llega a perder el control de sí misma, y actúa inteligentemente al encubrir el parentesco real de Lepolemo (Bognolo, 1995, 375). Más adelante, llegan a Túnez donde el ama y los niños son vendidos en el mercado de esclavos a un panadero (*Lepolemo*, 27-29).

De este modo, durante el trayecto por mar se consume el cambio de identidad del futuro héroe, al pasar de vástago del emperador a hijo de una simple ama, por lo que se puede entender como espacio de transición, una metamorfosis de la identidad del personaje que contará con

dos personalidades según el espacio donde habita, separado por el mar Mediterráneo: el elemento que escinde sendas realidades culturales, la cristiana y la musulmana.

Las referencias como tal al escenario náutico son prácticamente nulas, como en el caso del *Tirante*; simplemente se marcan la diferencia entre el escondite de los piratas entre los quiebras de la costa, y la navegación en alta mar, cuando el capitán de la fusta interroga al ama de cría de Lepolemo. Alta mar se entiende así como un lugar seguro para los corsarios, lejos ya del alcance de las costas cristianas donde deben permanecer escondidos: es el espacio de libertad en el que pueden moverse sin ataduras. En este sentido, los piratas encarnan otro de los peligros que esconde el mar, junto con las tormentas y tempestades; se trata de antagonistas del héroe, personajes cuyo carácter negativo se ve reforzado a primera vista por sus creencias paganas. Fuera de esto, el autor no entra en descripciones ni de las dos fustas, ni de la vida marinera, tampoco hay una relación de días de navegación ni referencias al tiempo. El trayecto se omite mediante una elipsis narrativa, de manera que el mar sirve como espacio transitivo de dos escenarios que encarnan cada uno: una cultura diferente y un estatus social opuesto para los personajes ahora cautivos, quienes se convierten en esclavos.

Por lo tanto, el mar en el *Lepolemo* no se configura simplemente como un espacio más de transición hacia a la aventura como sí funcionaba en el caso de *Tirante*, o al menos de forma ortodoxa, sino más bien como un elemento que condiciona el futuro del héroe. El entorno marino es un espacio de separación de dos mundos, uno cristiano y otro musulmán, perfectamente delimitados por el Mediterráneo. Este trayecto avoca en este caso a Lepolemo al cautiverio, no a una aventura caballeresca, ya que esta tendrá que esperar varios años todavía, pero conlleva que su fe salga reforzada; igualmente, supone un cambio en su condición social, algo importante de cara a la configuración del héroe. No consiste sencillamente en que el noble sea criado por unos padres adoptivos de clase social baja, sino que pasa de príncipe a esclavo, una categoría por la que el hijo del emperador es ahora propiedad de un panadero. Y todo ello ha pasado tras un viaje por mar.

A modo de síntesis, vemos para concluir que en las ficciones caba-

llescas la representación del mar es un tanto contradictoria; si bien no deja de estar presente en las historias y las aventuras, la caracterización de los viajes marítimos resulta casi nula. En estas dos pequeñas muestras analizadas, aunque narrativamente el mar sea un importante escenario de fondo en el que se suceden las andanzas de los héroes, el itinerario naval o la vida marinera no se describe en la historia, y suponen un silencio narrativo en el conjunto de la ficción, tal y como se ha definido el desplazamiento por mar en el conjunto del libro de caballerías hispánico. De esta forma, no se presta ninguna atención a los detalles realistas propios de un viaje por mar, referencias a la navegación, y se evaden alusiones a la travesía. Sin embargo, las consecuencias o la finalidad de estos desplazamientos sí pueden ser bastante diversas como se muestra en los dos casos analizados.

En primer lugar, en el *Tirante el Blanco* contamos con un trayecto voluntario de un conocido caballero hacia la aventura en Oriente para ponerse al servicio del emperador de Constantinopla; mientras que el segundo ejemplo muestra el secuestro de un pequeño príncipe, un niño junto con su ama de cría y el hijo de esta por mar por parte de unos piratas, de modo que las aguas del Mediterráneo simbolizan una separación y dos mundos diferentes, dos culturas que otorgan a Lepolemo dos condiciones sociales inversas la una de la otra. Con todo ello, todavía queda mucho para aseverar cualquier tipo de conclusión en torno al tema del mar y al escenario náutico. Es necesario por tanto estudiar cada caso, cada historia y cada trayecto autónomamente para poder ofrecer así un estudio más exacto que pueda ampliar la síntesis y las explicaciones panorámicas sobre el espacio marítimo que se han dado en los estudios generales del libro de caballerías.



## Bibliografía citada

- Alvar, Carlos, *El rey Arturo y su mundo: diccionario de mitología artúrica*, Madrid, Alianza, 1991.
- Amadís de Gaula* = Rodríguez de Montalvo, Garci, *Amadís de Gaula*, ed. Juan Manuel Cacho Bleca, Madrid, Cátedra, 1988.
- Bazzaco, Stefano, «De barcos sin remadores y castillos navegantes. Los desplazamientos marítimos en los libros de caballerías: *Zifar*, *Amadís*, *Leandro el Beb*», en *Literatura Medieval (Hispanica): nuevos enfoques metodológicos y críticos*, ed. Gaetano Lalomia y Daniela Santonocito, San Millán de la Cogolla, Cilengua, 2018.
- Beltrán, Rafael, «*Enrique, fi de Oliva* y las grandes conquistas de Ultramar en las biografías caballerescas de la casa de Borgoña», en *El olvidado encanto de «Enrique fi de Oliva». Homenaje a Alan D. Deyermond*, ed. Cristina González, New York, Hispanic Seminary of Medieval Studies, 2011, pp. 47-72.
- , «Memoria histórica y de ficción: las biografías militares y caballerescas en la Europa del XV y los referentes realistas de *Tirant lo Blanc* y *Curial e Güelfa*», en *Cartografies de l'ànima: identitat, memòria i escriptura*, ed. Isabel Grifoll, Julián Acebrón y Flocel Sabaté, Lleida, Pagès, 2014, pp. 217-30.
- , «Los periplos marítimos del *Libro del rey Canamor* y del infante *Turián, su hijo* (1509) y las primeras empresas militares en la India portuguesa (Cananor, 1507)», *Historias Fingidas*, 3 (2015), pp. 67-104.
- , «El caballero en el mar: historias y ficciones de expansión marítima desde *El Victorial* hasta *Canamor* y *Turián*», en *Lisuarte de Grecia y sus libros: 500 años*, ed. Aurelio González, Karla Xiomara Luna Mariscal y Axayácatl Campos García Rojas, México, El Colegio de México, 2017.
- Bognolo, Anna, «La entrada de la realidad y de la burla grotesca en un libro de caballerías: el *Lepolemo, Caballero de la Cruz* (Valencia, 1521)», en *Medioevo y Literatura. Actas del V Congreso de la Asociación Hispánica de Literatura Medieval (Granada, 27 septiembre - 1 octubre 1993)*, ed. Juan Paredes Núñez, Granada, Universidad de Granada,

- 1995, I, pp. 371-378.
- , «El *Lepolemo*, *Caballero de la Cruz* y el *Leandro el Beb*», *Edad de Oro*, 21 (2002), pp. 271-288.
- Campos García Rojas, Axayácatl, «El Mediterráneo como representación de un imperio: moros, corsarios y gigantes paganos en «Tristán el Joven»», en *II Congreso Internacional de Estudios Históricos. El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, coord. Ana Sánchez Fernández, Alicante, Ayuntamiento de Santa Pola, 2002, pp. 285-291.
- , *Geografía y desarrollo del héroe en «Tristán de Leónís» y «Tristán el Joven»*, Alicante, Universidad de Alicante, 2003.
- , «“Si en la nave me quisiéredes meter, servir vos é de volonter”: la travesía femenina en la literatura medieval hispánica», 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. 345-362.
- , «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.
- Cipolla, Carlo M., *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*, Barcelona, Ariel, 1967.
- Cirlot, Juan Eduardo, *Diccionario de símbolos*, Madrid, Siruela, 2011.
- Diccionario de los símbolos*, dir. Jean Chevalier, col. Alain Gheerbrant, Barcelona, Herder, 1991.
- Duce García, Jesús, «Justicia y bandolerismo en el *Valerían de Hungría* de Dionís Clemente», en *Actes del X Congrés Internacional de l'Associació Hispànica de Literatura Medieval (Alacant, 16-20 setembre de 2003)*, eds. Rafael Alemany, Josep Lluís Martos, Josep Miquel Manzanaro, Alacant, Institut Interuniversitari de Filologia Valenciana, 2005, II, pp. 697-709.
- Cuesta Torre, M<sup>a</sup> Luzdivina, «Las ínsolas del *Zifar* y el *Amadís*, y otras islas de hadas y gigantes», en *Fechos antiguos que los cavalleros en armas passaron. Estudios sobre la ficción caballeresca*, ed. Julián Acebrón Ruiz,

- Lleida, Edicions de la Universitat de Lleida, 2001, pp. 11-39.
- Fernández Mosquera, Santiago, *La tormenta en el Siglo de Oro. Variaciones funcionales de un tópico*, Madrid, Iberoamericana, Frankfurt am Main, Vervuert, 2006.
- Ferrer, María Teresa, *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*, Mallol, Barcelona, CSIC, Institución Milá y Fontanals, 2001.
- Ferreras, Juan Ignacio, *La novela en el siglo XVI*, Madrid, Taurus, 1990.
- Herrero Massari, José Manuel, «El naufragio en la literatura de viajes peninsular de los siglos XVI y XVII», *Revista de filología románica*, 14.2 (1997), pp. 205-214
- Hinojosa Montalvo, José, *Esclavos, nobles y corsarios en el Alicante Medieval*, Alicante, Fundación de Estudios Medievales Jaime II, Universidad de Alicante, 2000.
- Lepolemo* = Salazar, Alonso de, *Lepolemo. Caballero de la Cruz*, ed. Anna Bognolo, Alberto del Río, Alcalá de Henares, Prensas de la Universidad de Zaragoza y Universidad de Alcalá, 2016.
- Lobato Osorio, Lucila, «La función de la aventura novelesca en la articulación del género caballeresco breve», en *Palmerín y sus libros: 500 años*, eds. Aurelio González; Axayácatl Campos García Rojas; Karla Xiomara Luna Mariscal; Carlos Rubio Pacho, México, El Colegio de México, 2013, pp. 475-490.
- Lucía Megías, José Manuel; Sales Dasí, Emilio José, *Libros de caballerías castellanos (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Laberinto, 2008.
- Marín Pina, M<sup>a</sup> Carmen, *Páginas de sueños. Estudios sobre los libros de caballerías castellanos*, Zaragoza, Institución «Fernando el Católico», 2011.
- Martínez Muñoz, Ana, «Geografía y libros de caballerías: Martín Fernández de Enciso, Jerónimo de Chaves y Paolo Giovio como fuentes de la cartografía caballeresca», *Historias Fingidas*, 5 (2017), pp. 3-23.
- Mérida Jiménez, Rafael M., «De *Tirant lo Blanch* a *Tirante el Blanco*», en *Transmisión y difusión de la literatura caballeresca. Doce estudios de recepción cultural hispánica (siglos XIII-XVII)*, Lleida, Universitat de Lleida, 2013, pp. 163-190.
- Neri, Stefano, «*El Cautivo de la Cruz*: l'infanzia dell'eroe fra romanzo

- cavalleresco e novela de cautivos nel Lepolemo (Valencia, 1521)», *Artifara. Sección Addenda*, 7 (2007), s. p.
- Río Nogueras, Alberto del, «*El harpa y la churumbela*: Notas sobre el entretenimiento cortesano en los libros de caballerías de Feliciano de Silva», en *Actas del V Congreso Internacional de la Asociación Internacional Siglo de Oro. Münster 1999*, ed. Christoph Strosetzki, Madrid, Iberoamericana, 2001, pp. 1087-1097.
- Rodilla, María José, «Cartografías medievales. Literatura en movimiento», 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, UAM, UNAM, 2005, pp. 395-408.
- Roubaud, Sylvie, «Cervantes y el *Caballero de la Cruz*», *Nueva Revista de Filología Hispánica*, XXXVIII (1990), pp. 525-66.
- Sales Dasí, Emilio, «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, 1999, III, pp. 345-360.
- , *La aventura caballeresca: epopeya y maravillas*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 2004.
- Sergas de Esplandián* = Rodríguez de Montalvo, Garci, *Sergas de Esplandián*, ed. Carlos Sáinz de la Maza, Madrid, Castalia, 2004.
- Teijeiro Fuentes, Miguel Ángel, *La novela bizantina española: apuntes para una revisión del género*, Cáceres, Universidad de Extremadura, Servicio de Publicaciones, 1988.
- Tirante* = Martorell, Joanot, *Tirante el Blanco*, trad. castellana del siglo xvi, ed. Martín de Riquer, Barcelona, Planeta, 1990.
- Vicente Maroto, M<sup>a</sup> Isabel, «El arte de navegar y la construcción naval», en *Técnica e ingeniería en España. I. El renacimiento*, ed. Manuel Silva Suárez, Zaragoza, Real Academia de Ingeniería, Institución «Fernando el Católico», Prensas Universitarias de Zaragoza, 2003, pp. 477-514.