

La nave como heterotopía en los libros de caballerías

The Ship as Heterotopy in Spanish Romances of Chivalry

Stefano Bazzaco

(Università di Verona)

RESUMEN

A partir de las principales características que definen el motivo del barco encantado en los libros de caballerías, se estudian las variaciones del mismo dentro de un extenso corpus de textos caballerescos. En concreto, se describe la representación del medio de transporte encantado en las obras fundacionales del género, individuando en la fusta de la Serpiente de Urganda el modelo para las naves animalizadas y edificios flotantes que emplean posteriormente otros autores. Se aprovecha finalmente la definición foucaultiana de heterotopía para explicar la configuración de la nave encantada como espacio de la aventura maravillosa.

PALABRAS CLAVE

Libros de caballerías, heterotopía, barco encantado, *Amadís de Gaula*, *Leandro el Bel*.

ABSTRACT

Starting from the main characteristics that define the motif of the enchanted ship in the Spanish Romances of Chivalry, its variations within an extensive corpus of chivalric texts are studied. Specifically, the representation of the enchanted vehicle in the foundational works of the genre is described, identifying in the craft of the Serpent of Urganda the model for the animalized ships and floating buildings later used by other authors. Finally, the Foucauldian definition of heterotopy is used to explain the configuration of the enchanted ship as a space for the marvellous adventure.

KEYWORDS

Spanish Romances of Chivalry, heterotopy, enchanted boat, *Amadís de Gaula*, *Leandro el Bel*.

Recibido: 30/8/2022

Aceptado: 20/10/2022

«La nave es la heterotopía por excelencia.
En las civilizaciones sin barcos los sueños se secan, el espionaje
sustituye la aventura, y la policía a los corsarios»
(Foucault, *Los espacios otros*, 1999: 26)

Con frecuencia la crítica se ha ocupado del carácter maravilloso de los libros de caballerías, individuando en la presencia de objetos mágicos, seres sobrenaturales y lugares encantados los síntomas de una predilección por la espectacularidad y la invención desatada. Al respecto, ha sido subrayado cómo dentro del género el mar representa el espacio de la ficción, el lugar donde se encuentran rastros de un mundo excepcional que permite poner a prueba una vez más las cualidades y el valor guerrero de los protagonistas de estos relatos, los caballeros andantes.¹

Dentro del conjunto de invenciones narrativas asociadas con el mar merecen especial atención los vehículos acuáticos, verdaderas quimeras que nacen de la pluma de los escritores de libros de caballerías y que llenan las páginas de muchas de las obras que conforman el género. Sin embargo, a pesar del interés que suscitan estos medios de transporte, todavía falta un estudio de conjunto de los vehículos marítimos que determine los principales rasgos de tales artefactos y el análisis de la evolución de su tratamiento por parte de los autores.

En ese sentido, un estudio de carácter intertextual se revelaría particularmente fructífero, porque permitiría no solamente destacar cómo los textos caballerescos son verdaderos talleres de experimentación creativa, tal y como subraya Marín Pina (2008: 178), sino también marcar de qué manera los autores aprovechan de distintas tradiciones literarias para alimentar su propia imaginación. Es evidente que el viaje por mar, sobre todo en lo que atañe a su configuración sobrenatural, es el cronotopo ideal para la aparición de invenciones prodigiosas, ya que se fundamenta en un cosmos abierto y desconocido, espacio de la ficción por excelencia destinado a la aventura y al descubrimiento sensacional. Se revelaría por lo tanto de gran interés un estudio sistemático que permitiera enlazar distintos aspectos de lo maravilloso marítimo con las soluciones narrativas adoptadas por los distintos autores.

Este trabajo, que me permite reanudar parte de una investigación que comenzó con la redacción de mi tesis doctoral (Bazzaco, 2018b), quiere ofrecer nuevos datos para un estudio de conjunto de los medios de transporte marítimos utilizados en los libros de caballerías. El centro de mis intereses, en esta ocasión, son unas embarcaciones típicas del género: enormes naves capaces de surcar la superficie acuática por cierto tiempo y hospedar en su interior un gran número de personajes, que allí comen, juegan y se entretienen como se hace hoy en día en los gigantescos buques de crucero que surcan nuestros mares. Tales naves se distinguen de los barcos de madera sin tripulante típicos de la materia bretona, tanto que, retomando la concepción foucaultiana, pueden considerarse a todos los efectos unas heterotopías. De hecho, su representación dentro del género caballeresco se adapta bien a la definición que proporcionó el filósofo francés en su conferencia *Des Espace Autres* de 1967, en la que establecía que las heterotopías son:

[...] especies de contra-emplazamientos, especies de utopías efectivamente realizadas en las cuales los emplazamientos reales, todos los otros emplazamientos reales que se pueden encontrar en el interior de la cultura, son a la vez representados, impugnados e invertidos, especies de lugares que están fuera de todos los lugares, aunque sin embargo sean efectivamente localizables. (Foucault, 1999: 19)

1. Ver, entre otros, Marín Pina (2018) y Lucía Megías-Sales Dasi (2021: 50-56). Sigue siendo muy provechosa, asimismo, la lectura de la introducción al *Amadís de Gaula* realizada por Cacho Blecua (1988).

Según Foucault existen espacios concretos dentro de una cultura que son manifestaciones heterotópicas. Para el siglo xx estos lugares son los prostíbulos, los centros comerciales, los cementerios, las cárceles y los hospitales psiquiátricos. Sin embargo, como explica el filósofo francés, cada cultura en un tiempo determinado ha producido sus propias heterotopías: piénsese, por ejemplo, en las colonias surgidas de la primera oleada de invasión europea, que se pueden imaginar como una suerte de lugares de suma perfección ubicados en un espacio distante más allá del océano, una suerte de utopías individualizadas donde los ocupantes han proyectado su propia contra-concepción del mundo (Foucault, 1999: 25).

Siguiendo esta idea, la nave puede ser vista como «un trozo flotante del espacio [...] cerrado sobre sí mismo y al tiempo abandonado a la mar infinita», configurándose por lo tanto desde el siglo xvi, no solamente como el primer medio de desarrollo económico, sino también como «la mayor reserva de imaginación» (Foucault, 1999: 25-26).

Algunas naves que aparecen en los libros de caballerías, por su caracterización de artefactos flotantes, remiten a dos principios caracterizadores de la heterotopía: son manifestaciones de poder; es decir, vehículos a través de los que se manifiesta el deseo de conquista y control de lo irracional; y a la vez son lugares sagrados y reservados, dotados «de un sistema de apertura y cierre que las hace penetrables y las aísla al mismo tiempo» (Rodríguez Lestegás, 2006: 173). Son, por lo tanto, unos depósitos de imaginación situados en las afuera del tiempo cotidiano y a la vez íntimamente relacionados con el desarrollo narrativo de cada novela en que aparecen.

Se destacarán los principales rasgos que caracterizan estos navíos, primero desde el punto de vista de su representación visual y en segundo lugar como escenarios de situaciones y aventuras tópicas.

El mar en los libros de caballerías

El género de los libros de caballerías castellanos, como dijimos, aprovecha el espacio marítimo para situar la acción en un contexto maravilloso. En cierta medida, podemos afirmar que el medio acuático, en principio, representa una ambientación funcional a la introducción de nuevos espacios terrestres, ya que supone la transición por distintos lugares del globo, alejados del espacio conocido y familiar de la corte. En estas ocasiones, el viaje por mar se relata de forma muy breve y estereotípica, normalmente con una indicación muy escueta de los días de navegación empleados para ir de un lugar a otro y unas fórmulas muy abusadas del tipo «navegaron [x] días sin averirles cosas que de contar sean» u otras parecidas.²

Sin embargo, no se limita a esta necesidad narrativa la presencia del mar en los textos estudiados, puesto que muy pronto dentro del desarrollo del género se percibe una caracterización del espacio marítimo como si se tratara de un entorno con sus propias peculiaridades. Por ejemplo, en él se pueden ubicar grandes enfrentamientos navales y duelos singulares entre caballeros que quieren demostrar su valor y la primacía de la mujer amada; no faltando agresiones de piratas y cosarios, relatos de naufragios y apariciones de enormes monstruos oceánicos.

2. Registro el empleo de tal fórmula seis veces en el *Leandro el Bel* (Pedro de Luján, 1563). Pueden considerarse parecidas las expresiones «navegaron tan bien [...] que sin impedimento alguno muy pocos días después tomaron [...] puerto» (*CdT*, IV, 19: 434) y otras más centradas en el carácter providencial del viaje, como la siguiente: «alçaron las velas y fízoles muy buen tiempo para su viaje y començaron de navegar por la mar. [...] Y quísolos Dios tan bien ayudar, que en poco tiempo fueron en el puerto» (*Primaleón*, 115: 270).

Es evidente que, en una época donde la caballería ha dejado de tener un papel preponderante y ha sido parcialmente sustituida por conquistadores y viajeros, los lectores experimentan una creciente fascinación hacia el espacio marítimo, acervo de apariciones y situaciones sorprendentes. Siguiendo esta perspectiva, ha sido señalado cómo la geografía novelesca desde el punto de vista literario padece en este mismo período un ensanchamiento sin precedentes, llegando a incorporar unos lugares situados en los límites del mundo conocido, desde las islas de Oriente Medio hasta la India, pasando por tierras africanas y atlánticas (Marín Pina, 2018; Lucía Megías-Sales Dasí, 2021),³ modelando un universo donde los topónimos reales se mezclan con nombres de ficción, fruto de la invención de los autores (Marín Pina, 2018: 112-117).

Para cubrir las enormes distancias que supone un cosmos ficcional tan amplio y subjetivo, basado en los conocimientos y el gusto personal de cada escritor,⁴ lo más natural para los autores es servirse de procedimientos expeditivos que consientan a los personajes un desplazamiento rápido y confortable. Así, recordemos que los caballeros andantes, con sus pesadas armaduras y artimañas bélicas, no son precisamente hábiles nadadores. Perciben el viaje por mar como uno de los momentos más incómodos de sus andanzas, porque supone el abandono a una providencia que no pueden controlar, potencialmente dañosa porque conduce a muertes ignominiosas en el fondo del mar.

Tal percepción del medio acuático es consustancial con la figura del héroe, que se distingue por ser el representante de una élite guerrera que «se movía con soltura pisando tierra y calzada [...] y que concentraba en su movilidad y fuerza las necesidades principales de la milicia» (Beltrán, 2017: 392), viajando sobre un medio de transporte eminentemente terrestre como el caballo. Las tablas de los navíos en que zarpan Amadís y sus epígonos, por otra parte, son con frecuencia poco seguras y frágiles, medios de transporte que acusan el empuje de cada oleada de tal manera que el desplazamiento en ellos se convierte en una experiencia peligrosa e incómoda, que causa «la fatiga y enojo de los viajeros, especialmente las mujeres» (Cacho Blecua, 1988: 167).

Los bateles y navíos encantados de los libros de caballerías responden, por lo tanto, a una doble necesidad: por un lado, permiten viajar con más seguridad, admitiendo un rápido desplazamiento sin tropezar con fenómenos atmosféricos o encuentros providenciales que desvíen la ruta; por otro, suponen una intervención mágica que orienta el destino de la entera narración y multiplica los aspectos fabulosos de la aventura. De ello deriva que cada vehículo guarde sus propias características. A veces son unos barcos de madera sin timonel que esperan en una ribera la llegada del caballero elegido, como en el famoso episodio del barco encantado del *Palmerín de Inglaterra*, que quizás alimentó la imaginación cervantina; otras veces, se trata de aparatosas invenciones mecánicas que flotan en el agua por largo tiempo, gobernadas a distancia por los magos que pueblan estas novelas.

Sin embargo, a pesar de la variedad temática que caracteriza el motivo, se pueden fijar unos rasgos comunes, típicos de cualquier viaje marítimo, que sintetizamos a continuación:

- Tomando como prisma de observación la peripecia caballeresca, en principio destacamos que la travesía acuática está sometida a la asiduidad de los personajes con unos lugares ribereños que por su configuración representan el punto de partida de cada viaje. En concreto,

3. Las relaciones entre mapeo geográfico e *inventio* caballeresca han sido estudiados con detalle por Martínez Muñoz (2017 y 2019) y Marín Pina (2018: 104-117).

4. Tenemos en consideración las palabras de Roubaud-Bénichou, cuando afirma: «para cada novela de caballerías puede levantarse un mapa específico, de mayor o menor extensión, cuyo contenido depende del saber individual o de los gustos de su autor» (2000: 73-74).

la ribera es el lugar adecuado para la aparición de medios de transportes marítimos espectaculares, no solo por su natural cercanía con las aguas, sino también porque es un sitio liminal, donde se registra la fricción entre el mundo familiar, frecuentado por los protagonistas, y un elemento externo maravilloso que rompe con el normal acontecer cortesano.⁵

– En segundo lugar, si atendemos al desplazamiento caballeresco, registramos que la concatenación de los espacios geográficos, en tierra como en agua, responde a un modelo topológico fundamentalmente discreto. Siguiendo esta disposición, «donde las distancias se anulan y los lugares se conectan según los movimientos del protagonista» (Martín Morán, 1989: 289), los autores de libros de caballerías pueden suprimir o acentuar a su antojo los efectos que las acciones del héroe producen durante el viaje; es decir pueden atender al solo principio de causalidad, sin ocuparse necesariamente en reproducir con detalle cada fase del desplazamiento.⁶ Por consiguiente, el mar puede presentarse bajo dos formas distintas. Calmo y manso, y narrativamente difícilmente perceptible, si une dos puntos homogéneos del espacio y funciona como una vía de comunicación (p.e. el mar entre Gaula y las otras islas de Bretaña); embravecido si une dos puntos heterogéneos del espacio (p.e. el trayecto entre la Ínsula Firme y la Ínsula del Diablo) o si es teatro de una errancia caballeresca desprovista de un destino concreto.⁷

– En tercer lugar, en lo que atañe a la estructura general del viaje, no se produce una variación significativa con respecto a la andanza terrestre, puesto que asistimos generalmente a la migración al ámbito marítimo de los componentes constitutivos de la aventura en tierra firme. Así, la ribera, al igual que los puentes y los portales de las arquitecturas maravillosas, se caracteriza como frontera; el barco sustituye al caballo como medio de transporte; la isla reemplaza a la floresta como lugar de la aventura maravillosa... Hasta puede percibirse el mar como un enredo de caminos, una suerte de encrucijada de carreteras, donde los caballeros pueden dejar los navíos a la deriva, reproduciendo el tópico de la suelta de las riendas, puesto que «en ambos esquemas, el sentido implicado remite a la asunción del destino azaroso, y, por ende, desde el momento en que el caballero se apropia de este azar [...], su conversión [entra] en providencia» (Guijarro Ceballos, 2007: 148).

– Las novedades más significativas, al contrario, se dan en el contexto temático, puesto que en las obras principales del género asistimos al desarrollo de un patrimonio heterogéneo de motivos relacionados con el mar. En el caso de los medios de transporte acuáticos, los elementos temáticos más significativos son: la ausencia de tripulación, que remite a las antiguas tradiciones de los viajes al más allá; la apariencia espectacular del navío; la presencia de seres sobrenaturales; y la llegada a islas desconocidas.

5. Margaret Doody señala al respecto que la ribera, con el paso de los siglos, ha acabado por representar un tópico novelesco impredecible, ya que «el lugar en que tierra y agua se encuentran es el lugar de una génesis para la novela» (Doody, 2009: 498; la traducción es mía). Recuérdese al respecto que *Leucipe y Clitofonte* de Aquiles Tacio comienza con la descripción de un paisaje ribereño ubicado en la ciudad de Sidonia, mientras que la escena inicial de las *Etiópicas* de Heliodoro se desarrolla en las desembocaduras del Nilo (Doody, 2009: 496-497).

6. Las elipsis del relato, expresadas a través de la reiterada fórmula «sin hallar aventuras que de contar sean», son síntomas de una sustancial adaptación del espacio recorrido a los acontecimientos que se desarrollan en él, reducidos solamente a los que son dignos de contarse. Al respecto, véase Guijarro Ceballos (2007: 152).

7. De manera parecida Lastra Paz distingue entre dos maneras de viajar: *comunicarse*, o sea «trasladarse [...] a un sitio prefijado», y *andar*, «como el ir, generalmente a caballo, sin rumbo fijo ni término de viaje, propio del camino terrestre entre florestas» (Lastra Paz, 1994: 34, nota 13).

A partir de estas condiciones preliminares, se destaca de qué manera los autores aprovechan el viaje marítimo en un vehículo extraordinario como medio para proporcionar un rico abanico de situaciones que, en ocasiones, les sirven para aligerar la tensión narrativa o generar nuevas circunstancias que alimenten la búsqueda de aventuras.

El motivo del barco encantado en el género caballeresco

La representación del barco encantado que los escritores de libros de caballerías proponen es, en principio, muy estereotipada: la de un barco sin timonel que aparece atado en la ribera a la espera de un héroe elegido que suba en él. Sin embargo, como subraya Marín Pina (2018: 115), estos vehículos marítimos serían «los más discretos [...] deudores de los barcos encantados sin timonel de la literatura artúrica» (Marín Pina, 2018: 115). Por otro lado:

los más sofisticados son las naves con apariencia animal, como la «nave-tigre» del *Cirongilio de Tracia* (1545) o el «galeón ardiente» del *Lidamor de Escocia* (1534), al estilo de la fusta de la Gran Serpiente amadisiana. En la misma línea están los castillos y torres navegantes como las del *Florambel de Lucea* (1532) y *Leandro el Bel* (1563), que hacen las veces de modernos transatlánticos, con cómodos alojamientos en su interior, y permiten el viaje de los caballeros en grupo con sus caballos y armas. (Marín Pina, 2018: 115)

Estos medios de transporte en cierta medida pueden considerarse la natural evolución del barco de madera sin tripulante dentro de un género que, al puro estilo renacentista, propende a la espectacularidad para divertir y entretener al público.

En relación con estas representaciones hiperbólicas, tengamos en cuenta que los mitos y las literaturas antiguas están repletos de viajes al más allá en barcos sin tripulantes. En la epopeya sumeria de *Gilgamesh*, por ejemplo, el protagonista navega en un barco de inusitada rapidez para cruzar las aguas de la muerte;⁸ mientras que recordaremos cómo los griegos colocaban el mundo de los muertos en unas islas en el otro extremo del mar océano: a tal conjunto de destinaciones pertenecen, entre otras, las islas de los Bienaventurados (identificadas con los Campos Elíseos), la isla de Calipso, la Atlántida, el Hades y las islas del Jardín de los Hespérides. A todos estos lugares se accede por medio de una peregrinación de tipo escatológico. En ocasiones, el viaje se cumple en bateles guiados por tripulantes sobrenaturales, como Caronte, el barquero infernal que conduce las almas de los muertos a la otra orilla del río Aqueronte.⁹ Otras veces, el desplazamiento al más allá se produce sin la necesidad de un timonel: es el caso del viaje al Hades que se relata en el canto IX de la *Odisea*, donde el protagonista, según explica la maga Circe, tiene que replegar las velas y abandonar el navío a los providenciales empujes del viento (Homero, 1982: 162-164). Del mismo modo, en el viaje al más allá de Yambulo descrito por Diodoro de Sicilia, que Patch considera la base del desarrollo medieval del motivo del vehículo sin tripulación (Patch, 1956: 26), son las olas las que conducen a su salvación al hombre predestinado, que se deja llevar en un barco sin vela ni mástil.

La colocación del otro mundo más allá de una barrera acuática interesó también a los celtas, que imaginaban la existencia de islas edénicas cargadas de árboles frutales y repletas de palacios de piedras preciosas, donde viven mujeres bellísimas y animales fantásticos, en las extremidades

8. La referencia es al pasaje en que Gilgamesh es llevado por el barquero Urshanabi (Tabla X, vv. 166-169).

9. Patch subraya que la figura de Caronte tuvo una enorme difusión en el ámbito medieval a partir de su incorporación al *Roman de Thebes* (Patch, 1956: 30).

occidentales del norte del Atlántico. En el área irlandesa, por ejemplo, se difundieron cuentos como el de Cú Chulainn, quien viaja a la Tierra de los Deleites en un barco taraceado en broce, y de Connla el Rubio, que alcanza en un esquife de cristal la Tierra de los Vivos. Dentro de este conjunto de navegadores, una figura interesante es la del dios Manannán, un personaje de la mitología irlandesa, íntimamente relacionado con el elemento acuático. Su padre es la más antigua divinidad irlandesa del mar, Lir, señor de la Isla Verde; su esposa es Morgane, literalmente «hija del mar», figura que evoca, por supuesto, al hada hermana del rey Arturo. El nombre Manannán, que hace referencia a la isla de Man, de la cual fue primer rey, también está compuesto por unos términos celtas que indican la facultad de navegar. Y, en efecto, en los textos fundacionales celtas el dios cabalga un animal acuático que tiene la apariencia de una espumosa ola, mientras que en el *Viaje de Bran* viaja en un carro encantado que puede serpentear con sus ruedas sobre la superficie del Océano (*La navigazione di Bran...*, 1985: 216). Otro relato mitológico, en fin, prevé que Manannán done a Lug una nave encantada, desprovista de remos y velas, que puede ser controlada con la sola fuerza de la mente (Iannello, 2011: 144). Podemos, pues, afirmar que la cultura celta, debido probablemente a su localización geográfica, está permeada de referencias al medio acuático, que inevitablemente se trasladan a la literatura artúrica, la cual recupera distintas tradiciones de viajes al más allá y las engarza con el periplo de los caballeros protagonistas.

Dos ejemplos nos servirán de muestra.

En primer lugar, tengamos presente la última aventura del *Perceval* de Chretien de Troyes, cuando Gauvain se enfrenta con un caballero desconocido en las cercanías de un río.¹⁰ En el episodio destaca la aparición de un barco encantado sin remos que sirve para llevar el cuerpo del caballero vencido a la otra orilla; se trata, por lo tanto, de un medio de transporte providencial hacia el otro mundo, lugar oportunamente situado más allá de una barrera acuática. Al respecto, el hecho de que en la embarcación pueda subir solamente Gauvain, el héroe elegido, restituye la idea del trayecto marítimo como camino espiritual, una suerte de expedición que lleva a un estado de conciencia distinto.

Retoma este mismo principio de predestinación el viaje marítimo descrito en *Guigemar*, uno de los *lais* más conocidos de María de Francia, considerado una pieza fundamental para el desarrollo castellano del motivo del barco sin tripulación.¹¹ En este relato, el caballero protagonista persiguiendo a un animal-guía simbólico, una cierva con cuernos de ciervo, conexión con el otro mundo y avatar de la mujer-hada, llega a una ribera despoblada donde encuentra un navío sin remos ni velas.¹² El hecho de que en la costa se halle un puerto muy pequeño, destinado al atraque de una sola embarcación, confirma el carácter iniciático del viaje, que está difuminado con elementos escatológicos presentes en el barco, como una cama y unos cirios alrededor de ella. Y, en efecto, al subir en la embarcación, Guigemar se queda dormido por el efecto de un encantamiento, reestableciendo la idea del viaje como pasaje hacia una dimensión temporal distinta, una suerte de trayecto en que se pasa del normal acontecer cotidiano al tiempo mágico.¹³

10. El episodio ha sido estudiado por Alvar (1989).

11. Lo estudian, entre otros, Piccat (2007: 33-34), Spetia (2014) y Barbiellini Amidei (2021).

12. Se centra en el motivo del animal-guía también Barbiellini Amidei (2021: 86). El motivo de la caza, relacionado con la llegada a una ribera donde se encuentra el barco encantado, está presente en varias obras autóctonas ibéricas: recordemos, por ejemplo, que el conde Arnaldos, en el principio del homónimo romance, está cazando con su halcón en unos bosques cerca de la playa. Estudia con detalle estos motivos Donà (2003).

13. Con respecto al episodio de Guigemar, Spetia sugiere que el antecedente más cercano de este viaje maravilloso puede rastrearse en la novela del siglo XII *Partenopeus de Blois*, de la que deriva la versión castellana de *El conde Partinuplés*, donde aparecen unos mismos

Según Lida de Malkiel las variaciones antiguas del motivo del barco sin tripulante reverberaron en la literatura de ficción de área ibérica.¹⁴ En el *Conto de Amaro*, por ejemplo, se registra la presencia de un barco sobrenatural que se convierte en herramienta de salvación cristiana; mientras que en el *Llibre de fortuna i prudència* (1381) de Bernat Metge se relata el viaje del poeta en un barco sin vela ni remos con destinación a una isla abundosa. Dentro de la novelística de ficción, sin embargo, el episodio más famoso es, sin duda, el del *Libro del Caballero Zifar*, que retoma los elementos principales que caracterizaban el motivo en la materia bretona. Se considera al respecto la aventura de Roboán, hijo de Zifar, en las Ínsulas Dotadas; también aquí el trayecto se cumple con la ayuda de un barco sin tripulación:

[...] e llegaron ribera de la mar a vna çerca alta que auia mandado fazer el enperador. [...] E estaua vn batel syn remos en el agua, e non fazia sy non llegar a la orilla e la mar e llegarse luego al agua. E tanto estaua a la orilla quanto podia ome entrar, e non mas. [...] E quando llegó el batel a la orilla entro el infante en el, e tan ayna commo fue entrado, tan ayna fue arredrado del batel e metido en alta mar [...]. Deque el ynfante se fue ydo en su batel en que el enperador lo metio, non sabie por do se yua nin pudo entender quien lo guiaua; e asy yua rezio aquel batel commo viento. E otro dia en la mañana quando el sol salie, llego a la costera de la mar a la otra parte, a unas peñas tan altas que ssemejaua que con el çielo llegauan. (*Libro del Caballero Zifar*, 2001: 209-210)

Como se puede apreciar, se retoman distintos componentes de la tradición artúrica: el barco, que espera en la ribera sin ataduras, está destinado a un solo héroe elegido y se mueve con presteza al percibir la presencia de su pasajero. Sin contar que reaparecen también unos componentes escatológicos, como la llegada a un lugar que recuerda, por su natural conformación de alta peña, a la isla de los muertos, cuya imagen fue consagrada en época contemporánea por el espléndido ciclo de pinturas realizado por Arnold Böcklin entre 1880 y 1886.

Las distintas representaciones del barco sin tripulante que elabora la literatura medieval peninsular van a constituir una herencia potencial para la evolución del motivo dentro del género de los libros de caballerías castellanos. Pinet afirma que «en la temprana edad moderna los libros de caballerías van a dialogar de manera constante con elaboraciones “locales”, creando un complejo sistema prosístico con la narrativa sentimental, las historias de cautivos, la crónica y la biografía caballeresca, y la novela bizantina y morisca. La insularidad, sin ser única a la caballeresca, va a encontrar en estos libros un espacio para la experimentación con contenidos y estructuras narrativas» (Pinet, 2022: 3).

El desarrollo intertextual del motivo en estos textos del Siglo de Oro se da, como en otras ocasiones, de forma experimental, variada e imprevisible, tanto que algunos episodios se convierten en modélicos, como los que nacieron de la pluma de Feliciano de Silva, que con sus invenciones influyó en todo un conjunto de escritores coetáneos; otras veces las soluciones narrativas adoptadas por los autores son tan solo esbozadas, no tienen seguidores y se perciben como un *unicum* dentro del género.

Para abordar el despliegue del motivo del barco encantado en las novelas de caballerías castellanas y fijar el círculo de mutuas influencias entre los autores (o los traductores, como es el caso del polígrafo italiano Mambrino Roseo da Fabriano), se necesita un estudio de conjunto que considere la variedad del motivo y tenga en cuenta aspectos literarios, históricos y geográficos con él

motivos, como el animal-guía, el jabalí blanco o la nave sin tripulación (Spetia, 2014).

14. Me refiero nuevamente al apéndice al volumen de Patch (1956: 369-449).

relacionados. Este trabajo constituye un primer acercamiento al motivo, que va de las representaciones del barco encantado que acabamos de comentar a las naves que se conciben como espacios heterotópicos; es decir, botes navegantes que pueden albergar varios personajes, los cuales viven allí momentos de regocijo y entretenimiento para aliviar el cansancio y agobio del viaje por mar. Como veremos, la amplitud de tales medios de transporte los caracterizará también como espacios de la aventura, que a veces se desarrolla en el interior del vehículo, alimentando la tensión narrativa del periplo.

Representaciones de la nave encantada en los libros de caballerías: réplicas y variaciones

La nave animalizada

Las primeras representaciones de la nave heterotópica en los libros de caballerías se conciben a partir de la imagen de la fusta de la Serpiente de Urganda que se encuentra en los textos fundacionales del género. Al respecto, se consideran las principales características de la embarcación, que puede desplazarse en el agua en ausencia de tripulación y llevar a los caballeros protagonistas a distintos lugares del globo sin que perciban los choques de los reveses atmosféricos.

Los componentes principales que definen la fusta son el gran tamaño y la posibilidad de hospedar a varios personajes en sus entrañas, características que la alejan en parte de las tradiciones de barcos encantados que citamos anteriormente y que demuestran cierta tendencia hacia la espectacularidad, puesto que la nave se parece a un gigantesco reptil tendido en el agua «mucho mayor que la mayor nao ni fusta del mundo», dotado de «grandes alas», una «cola enroscada hacia arriba, muy más alta que una gran torre» y «la cabeza y la boca y los dientes [...] tan grandes, y los ojos tan espantables, que no había persona que la mirar osasse» (*AdG*, IV, 123: 1610-1611).

Para esta representación de la nave animalizada, según Suárez Pallasá, «es probable que Montalvo haya tenido en cuenta el modelo de la Nave de Salomón de *La Queste del Saint Graal*, quizás a través de las versiones hispánicas de la Post-Vulgata artúrica, en especial la portuguesa» (Suárez Pallasá, 2000: 22), pero también la imagen del enorme cetáceo-ballena que aparece en la *Navigatio Sancti Brendani*, en cuyos lomos viaja un grupo de monjes en busca del paraíso terrenal (Bazzaco, 2018a: 48-49).¹⁵ Sin embargo, la descripción de la fusta amadisiana es peculiar, porque engarza el componente bestial del cuento brandaniano con unos elementos mecánicos, como el costado de la bestia que se abre para dejar salir «un batel cubierto todo de un paño de oro muy rico, y una dueña en él» (*AdG*, IV, 123: 1611). Se trata, pues, de una maquinaria compleja, que por un lado recuerda las imágenes de enormes monstruos marinos y por otro las aparatosas invenciones mecánicas típicas de las celebraciones urbanas del Renacimiento, como las arquitecturas efímeras y los aparatos festivos, por ejemplo el de la tarasca.¹⁶

15. Estas tradiciones penetran en la Península Ibérica a través de unas obras autóctonas, por ejemplo la *Faula* de Toroella, donde el protagonista persiguiendo a un papagayo en la ribera del mar sube en una peña que pronto empieza a moverse y desplazarse en el agua (Bazzaco, 2018b: 94-95).

16. Gilmore indaga los orígenes de la tarasca y su integración al ámbito cultural hispánico. Según el estudioso, en 1474 se fundó en Tarascón la Orden de los Caballeros de la Tarasca, una cofradía diputada a llevar por las calles de la ciudad un enorme dragón mecánico que recuerda en su apariencia a la fusta serpentina amadisiana: «Using ancient prototypes, townspeople in Tarascon constructed a huge mechanical effigy of the beast, which they occasionally take out and parade during St. Martha's Day. [...] Supported by the efforts of sixteen members of the order inside the hollow body (representing swallowed victims) and guided along city streets by another eight

La metamorfosis animal del navío será central en el desarrollo del motivo de la nave sin tripulación dentro del género caballeresco. En el *Cirongilio de Tracia* (1545), por ejemplo, advertimos la aparición de una embarcación que se parece a «un desmesurado tigre que de alambre muy prefulgente parecía fabricado, de grandeza de una nao; y venía caminando por las aguas de la mar con tanta furia como si fuera una galea» (*CdT*, IV, 22: 441). En otras ocasiones, se recupera la imagen de la fusta amadisiana, como en el caso de la Sierpe de la Esfera del *Silves de la Selva* (1546), que tiene la apariencia de un dragón «grande como una nao», con «la cola enroscada en alto derecha a manera de mástil y trinquete» y unas «grandes alas» que, alimentadas por el sople del viento, consienten desplazarse de forma muy rápida, «como si quisiese bolar» (*Silves*, II, 39: fol. 106r). A la misma categoría de vehículos pertenece también el Barco de los Leones del *Leandro el Bel* (1563), que «era assaz grande y puesta en el agua parecía una muy fiera y grande leona a maravilla». Sin embargo, en esta ocasión la tripulación no está reservada a fuerzas ocultas, sino que se nota la presencia de «doze remos —seis por vanda— los cuales remavan doze leones, muy grandes y disformes a maravilla» (*Leandro*, 76: 206).¹⁷

En los pasajes señalados, los aspectos principales que caracterizaban la apariencia temible de la fusta de la Serpiente de Urganda son la base para nuevas invenciones caballerescas que insisten en la metamorfosis animal del navío encantado. Sin embargo, como en la obra de Montalvo, se percibe también la inclusión de unos componentes mecánicos asociados a la embarcación fabulosa. En la nave-tigre del *Cirongilio* hay una puerta ubicada en el costado del tigre por la que se asoma una doncella menesterosa, quien invita a los protagonistas a entrar «en el vientre del gran tigre» (*CdT*, IV, 22: 441) para escuchar su embajada. Al ingresar, la doncella les enseña «todo lo hueco del tigre, que no parecía sino ser assí hordenado como un excelente navío, según tenía de muchos aposentos y tan claros [...] como si el claro sol en ellos imprimiera toda la fuerça y el poder de sus rayos» (*CdT*, IV, 22: 441).

Por otra parte, el acceso a la nave-serpiente del *Silves* se realiza a través de las fauces del animal, que «tendiendo su largo pescueço puso la boca en tierra. [...] y luego todos se metieron por la boca de la sierpe, aunque no sin algún temor de aquellas señoras». Sin embargo, el carácter maquinal del artefacto se confirma poco después, con los personajes que, paseando por las entrañas del navío, son «muy espantados de los diversos aposentos que en ella avía, especialmente viendo las ricas cámaras y lechos» (*Silves*, II, 39: fol. 106r). Reitera estas mismas condiciones el Barco de los Leones del *Leandro*, que guarda en su interior unas salas y unos aposentos donde los caballeros pueden regocijarse de sus fatigas, «no le faltando a todos los que dentro ivan todas las cosas que menester avían muy abundantamente como si en la corte de Constantinopla estuvieran» (*Leandro*, 78: 211).

Es evidente que, junto con la animalización del vehículo, se están predisponiendo las condiciones para que el barco encantado pase a ser una suerte de apéndice de la corte, desgajado de la

(symbolizing the city fathers), the French model is *twenty feet long and constructed of wood and metal. It has numerous moving parts, especially snapping jaws and a large spiked tail that swivels like a boom to menace bystanders*» (Gilmore, 2008: 368; la cursiva es mía). La tarasca y las efigies de dragones mecánicos se trasladaron también a las fiestas y procesiones ibéricas (célebre es la del Corpus de Madrid; *cf.* Bognolo, 1997: 204, nota 137); podemos pues imaginar que estas construcciones efímeras representaran un referente real para los autores de libros de caballerías a la hora de urdir sus ficciones. Señala esta tendencia hacia la ornamentación también Beltrán (1997) al describir las naves proféticas del género caballeresco.

17. La presencia de tripulantes animalizados se reitera en el *Sferamundi di Grecia*, continuación italiana original del ciclo de *Amadis*, escrito por Mambrino Roseo da Fabriano, donde aparece un navío llamado Carro dei Quattro Leoni (1558, 2: fol. 12r). Como en el caso de la nave del *Leandro*, este artefacto se puede hundir en las aguas, pareciéndose en todo a un submarino.

tierra firme y capaz de desplazarse en la superficie marítima dependiendo de la voluntad de los encantadores que lo gobiernan.

La nave como espacio cortesano

Volviendo a la imagen de la fusta amadisiana concebida por Montalvo, que sigue representando el punto de referencia para el presente estudio, hay que señalar también la caracterización del navío como espacio cortesano, puesto que se anota en el vientre de la embarcación la presencia de habitaciones y ricas salas, donde los personajes pueden descansar y entretenerse. Debemos considerar al respecto el siguiente pasaje:

[...] entrados en aquella gran nao, Urganda se metió en una grande y rica sala, donde les hizo poner mesas en que cenassen. Y ella con los donzeles se metió a una capilla que en cabo de la sala estava, guarnida de oro y piedras de muy gran valor; y allí cenó con ellos con muchos instrumentos que unas donzellas suyas muy dulcemente tañían. (*AdG*, IV, 133: 1756)

Como se puede apreciar, el interior de la fusta recuerda la ingeniería de los edificios palaciegos, con salones y aposentos destinados a sus pasajeros.¹⁸ Esto da pie a que el autor incluya unos elementos ornamentales que derivan de la realidad extraliteraria, como son las descripciones de banquetes y cortejos musicales, muy apreciados por los lectores. En otras palabras, imitando un espectáculo ritualizado en la cultura de la época, Montalvo vacía de sentido la imagen náutica y propone una resemantización hacia lo teatral y festivo.

Esta tendencia no pasó desapercibida a los continuadores del género, que aprovechan las posibilidades metamórficas del navío para confeccionar unas embarcaciones que se parecen en todo a edificios móviles.

El ejemplo más significativo es el de la Torre Navegante del *Florambel de Lucea*, creación de la Dueña del Fondo Valle. La prodigiosa embarcación aparece en la primera entrega de la obra, cuando los protagonistas se acercan a la ribera y encuentran allí una misteriosa fortaleza, la cual «metidos que fueron, se movió [...] con gran ruido y con tanta priessa por la ría ayuso contra la mar, que presto la perdieron de vista los cavalleros que en la orilla quedavan» (*FdL*, I, 27: 93). La torre, que es capaz de desplazarse rápidamente en el agua, reitera los elementos *tópicos de la fusta serpentina de Urganda*, ya que en su interior se encuentran «muy ricos aposentos de cámaras y salas de muy ricas labores y muchos lechos muy fermosos» (*FdL*, I, 28: 95), junto con una capilla para las oraciones, a los que se añaden otros componentes arquitectónicos como unas grandes caballerizas, un patio con diversos juegos y una azotea. Se ha producido, por tanto, una ampliación con respecto al paradigma amadisiano, con la inclusión también de «muchas armas, assí defensivas como ofensivas, que se podían armar d'ellas más de ciento hombres» y «muchos bastimentos muy buenos para ellos y para sus cavallos para más de medio año» (*FdL*, II, 28: 95). Sin contar con que en el edificio navegante los caballeros pueden también ejercitarse en «pruebas muy peligrosas y de grandes fuerças por no estar ociosos», con la consecuencia de que «les parecía que no ivan por la mar sino que estavan en tierra firme» (*FdL* II, 28: 95).

Algunas novelas caballerescas posteriores recuperan una misma imagen del edificio navegante. En la tercera parte del *Florisel de Niquea* (1532) de Feliciano de Silva, por ejemplo, se relata la lle-

18. Subraya esta misma tendencia Suárez Pallasá: «[...] la configuración interna del objeto corresponde a la de un castillo o alcázar con gran sala, capilla, cámaras, almacenes, caballeriza y arsenales (mientras que la parte superior externa hace las veces de atalaya, torre del homenaje, muralla y patio)» (1988: 98).

gada de una embarcación prodigiosa «tal que a los que dentro ivan les parecía de ricos aposentos y a los que de fuera la miravan parecía un hermoso castillo rodeado de muchas torres» (*FdN* III, 78: 243); mientras que en el *Leandro el Bel* aparece otro alcázar navegante de gran interés:

pareció en medio de la mar [el] más hermoso hedificio del mundo, que era un castillo cuadrado, y en las cuatro esquinas –en cada una– una gentil torre [...]. Todo el castillo era hecho de un fino oro lleno de muchas piedras, que gran hermosura era de verlo y gran resplandor de sí dava. [...] Las gradas, por donde al Castillo de Cupido subían, que assí fue llamado, eran de blanco y cristalino alabastro, y, siendo el hermoso Castillo de Cupido parecido, en él se començaron a tirar tantos tiros de artillería como si todas las armadas del mundo allí se combatieran. (*Leandro*, 19: 49)

La llegada del extraño medio de transporte permite la incorporación de otros componentes espectaculares, como el desfile de un batel con doze gigantes bogadores, que con sus remos al tocar el agua producen «la más dulce melodía del mundo» (*Leandro*, 19: 49). Estos seres sobrenaturales conducen a los caballeros protagonistas, acompañados por los magos principales de la novela, a la entrada del castillo, «y luego los gigantes metieron los cavallos y palafrenes dentro de la barca, y cerrando la puerta el Castillo de Cupido començó a mover con gran presteza, dando aquellos tiros de la suerte de cuando vino» (*Leandro*, 19: 49).

Durante el viaje, los caballeros admiran la hermosura de las salas y aposentos del castillo, comiendo «servidos de los gigantes y con tantas diversidades de manjares que en corte de ningún rey no lo pudieron ser mejor» (*Leandro*, 19: 51). Además, visitan los jardines internos «con diversidades de árboles cargados de fructas» y las cinco torres que componen el castillo, cada una reservada a una condición amorosa y repleta de figuras de mujeres que componen una suerte de *hall of fame* de personajes femeninos de la antigüedad clásica. Alcanzan finalmente la quinta torre, donde se encuentra la efigie de un mundo que tiene la función de panóptico, ya que «todas las cosas que en el mundo passavan se veían allí muy claramente» (*Leandro*, 19: 51).¹⁹ Los caballeros se entretienen, pues, admirando la extraña maquinaria hasta llegar a la ciudad de Constantinopla.

Como se puede apreciar, el episodio funde varios elementos tópicos del universo caballeresco, como la presencia de gigantes, jardines edénicos e invenciones fabulosas, y los integra al periplo marítimo de los protagonistas. Se reitera entonces la idea de que los autores de libros de caballerías aprovechan «la fusión y el solapamiento de motivos pertenecientes a diferentes obras que van pasando a formar parte de un acervo común», con la consecuencia de que «la convergencia de varios modelos literarios determinará, primero, un distanciamiento con respecto a las características originarias del aspecto imitado, y, luego, una síntesis intertextual que se pretende como fenómeno novedoso» (Sales Dasí, 2006). Evidentemente, el viaje en un navío encantado, por su flexibilidad y variedad, constituye una circunstancia ideal de la peripecia caballeresca para dar cabida a un rico abanico de soluciones narrativas de carácter maravilloso, de las que los episodios que tratamos constituyen una muestra representativa.

19. El artefacto recuerda la aparatosa invención del Castillo del Universo del *Amadís de Grecia* (1530). Para un estudio más detallado remito a Bazzaco (2018: 53-55).

La nave como artefacto bélico

Retomando la imagen de la fusta serpentina amadisiana, destacamos asimismo la función bélica del navío encantado, que se convierte en artefacto apto para el conflicto en alta mar.²⁰

En efecto, en las *Sergas de Esplandián* (1510) la nave-serpiente es empleada para contrastar ejércitos navales enteros. Las condiciones para este cambio de función se dan durante la protección de la Montaña Defendida. En principio, Esplandián llega en la gran nave con tanta «fuerça y braveza» que «todas las fustas que delante halló fueron anegadas, y las otras esparzidas al un cabo y al otro [...], así que antes que el alva fuesse venida era toda destrozada y desbaratada más de la mitad de la flota del rey turco» (*SdE*, 54: 357-358). Posteriormente, sin embargo, la fusta de Urganda demuestra también tener una función defensiva, ya que resguarda debajo de sus alas las naves de la flota de Frandaló, de forma que «ninguna cosa en ella pudo el fuego travar, ni en ella más daño que de ante pareció» (*SdE*, 58: 376). La embarcación se presenta por lo tanto como una invención con múltiples funciones narrativas que no se circunscriben a la de medio de transporte.

Del mismo modo, otros artefactos navegantes dentro del género tienen el papel de maquinaria bélica. Es el caso de la Carraca de las Torres, una embarcación creada por el encantador Alquife que se parece en todo a un alcázar navegante con fortificaciones y torreones en su alrededor. El extraño vehículo concebido por Feliciano de Silva aparece por primera vez en el *Lisuarte de Grecia* (1514), séptima entrega amadisiana, en ocasión del asedio de Constantinopla por parte de las flotas paganas:

[...] vieron venir delante toda la flota una gran carraca con muchos castillos e torres, y en el medio un alcaçar grande más alto que todos los castillos. En las torres venían dos mil ximios tan verdes como esmeraldas, todos con sus arcos en las manos. La carraca era hecha a la manera de la Ínsula Firme. Como más cerca fue, tocando muchas trompas, disparando muchos truenos, alçaron en el alcaçar cuatro vanderas reales e a grandes bozes començaron de dezir:

– ¡Gaula, Gaula!, ¡Grecia, Grecia!, ¡Sobradisa, Sobradisa!, ¡Cerdeña, Cerdeña!

Luego, en todas las otras naos alçaron así mesmo muchas vanderas reales con muchas trompas e tiros de pólvora. (*LdG*, 32: 67)

Según explica el autor, los monos que pueblan la carraca vienen de la Isla de la Ximia, residencia del mago Alquife, quien los ha convertido en avezados marineros. Sin embargo, no se describen en la obra las características guerreras del navío, porque la flota pagana al ver la multitud de sus oponentes se retira de la empresa.

La imagen de la Carraca de las Torres, no obstante, tuvo que grabarse en la mente de los tantos aficionados al género, puesto que reaparece unas décadas más tarde en el *Silves de la Selva* (1546) de Pedro de Luján. También en esta ocasión la embarcación se asoma a las costas de Constantinopla para acudir a salvar a los héroes cristianos: para guiarla se encuentran los magos buenos Alquife y Urganda, quienes habían reclutado nuevamente «passados de diez mil ximios de los de la Isla de la Ximia» (*Silves*, I, 41: fol. 43r). Y, en efecto, al alcanzar las flotas enemigas, la carraca empieza a disparar «tantos gruessos tiros de pólvora, haziendo tales cosas que passadas de veinte naos de los enemigos echó a fondo» (*Silves*, I, 41: fol. 43r).

20. Con respecto a esta función, Suárez Pallasá señaló que «el nombre fusta (del lat. *Fustis*, 'vara', 'madero' y luego, 'nave') [...] designa desde principios del siglo xv un tipo de galera dedicada al combate y la presa» (1988: 99), poniendo el énfasis sobre las calidades ofensivas del medio de transporte.

Como en otras ocasiones, Luján demuestra cierta pericia a la hora de retomar las invenciones de otros escritores e incorporarlas a su propia materia narrativa, desplazándose «en el universo conocido que pintara De Silva tratando de hacer valer a su héroe, sin querer modificar nada del ambiente» (Romero Tabares, 1999: 295), pero sí añadiendo unos efectos especiales, como en la parte final del episodio, cuando describe la metamorfosis generalizada de todos esos monos en descomunales gigantes, una circunstancia que por su espectacularidad debió de quedar cristalizada en la mente de un gran número de lectores.

La nave como espacio de la aventura maravillosa

Concluimos el recorrido propuesto con una última variación que afectó al motivo de la embarcación encantada; es decir, con la incorporación de unos acontecimientos típicos de la aventura terrestre al periplo marítimo maravilloso. Evidentemente, esta desviación con respecto al paradigma puede darse ahora en el interior de los vehículos acuáticos porque la dimensión de estos medios de transporte ha crecido desmesuradamente, configurándolos como pedazos de tierra flotantes.

La transformación del vehículo en escenario de empresas caballerescas es prerrogativa de unas obras caballerescas maduras; por tanto, de unos textos que se publicaron en un período de experimentación (Lucía Megías-Sales Dasí, 2008: 77-80; 2021) en que «de la tendencia triunfante de los presupuestos teóricos de Feliciano de Silva emerge un segundo paradigma, cuya finalidad consiste, simple y llanamente, en deleitar al público mediante la narración de un cóctel de erotismo, hipérbole y maravillas» (Vargas Díaz-Toledo, 2021: 220).

Sirva de ejemplo la propuesta de Pedro de Luján, quien combina aspectos de la aventura terrestre con el periplo marítimo en el Castillo de Cupido, el edificio navegante del *Leandro el Bel* que ya tratamos. Me refiero en particular al viaje que emprenden los emperadores y príncipes cristianos después de la batalla de la Isla Verde (*Leandro*, 80-84), cuando el protagonista acaba de reunirse con sus padres, que, sin embargo, no pueden reconocerle por haber estado separado de ellos desde niño. Concluidos los recibimientos entre parientes, los héroes cristianos heridos en combate son puestos unos días a descansar en el castillo recién conquistado, cuando de repente oyen «grandes tiros con maravillosos disbarates de artillería, y al cabo d'esto [...] una dulce armonía de instrumentos altos y baxos» (*Leandro*, 80: 222). Se trata de los típicos efectos pirotécnicos con que se anuncia la aparición del Castillo de Cupido del sabio Artidoro, quien ha venido allí para llevar a la corte a los caballeros vencedores y a sus amadas porque sientan menos el cansancio del mar.

Todos suben en el edificio navegante y empieza el viaje. Durante el desplazamiento marítimo, que no está desprovisto de encuentros fortuitos con personajes secundarios y paradas en islas desconocidas, los protagonistas se entretienen en juegos y conversaciones amorosas, servidos «con tanta magestad como si en Constantinopla o Alemaña estuvieran» (*Leandro*, 82: 227). Sin embargo, cuando los personajes están relajándose en el deleitoso vergel del castillo, de pronto aparece un gigante que rapta a la princesa Florismena y al emperador Lepolemo, padre de Leandro. Los príncipes cristianos persiguen al secuestrador, hasta encontrarse en un «llano pequeño, en medio del cual se hacía una como cuadrilla muy rica tal que de fino oro parecía» (*Leandro*, 82: 228). El primero en llegar es el delfín de Francia, Polinarte, quien alcanza al gigante cuando este ya ha encerrado a sus víctimas en una tumba: entre los dos empieza una dura batalla, pero el caballero francés demuestra estar en gran aprieto.

Para salvar a Polinarte llegan los otros caballeros, capitaneados por Leandro, quien, sin detenerse, se lanza contra el enemigo. Los contrincantes batallan por largo tiempo, hasta que Leandro, tras un buen golpe, consigue acabar con su oponente. Nada más limpiar su espada de la sangre del gigante, de repente, se abre la tumba y sale de ella el emperador Lepolemo, poseído y anhelante de emprender un duelo mortal con su hijo. Leandro, en un primer momento, no quiere luchar; no obstante, incitado por el sabio Artidoro, *deus ex machina* de sus empresas, abraza las armas y se enfrenta con su progenitor. El combate, que es largo y con fieros golpes por ambas partes, acaba con la victoria de Leandro, quien, en un lance de desesperación, corta la cabeza al padre. Sin embargo, la sangre de la herida al tocar el cuerpo del héroe protagonista empieza a arder como llama, causando el desmayo del caballero.

Aplacan la general preocupación de los presentes las palabras del sabio Artidoro, quien explica las razones de ese accidente. El mago comenta que todo ha sido una visión hecha por encantamiento para que se cumpliera la profecía y Leandro se reuniera definitivamente con sus padres. Entonces, al acabar Artidoro su exposición, la llama que había abrasado el pecho del héroe se amortigua, dejando entrever una cruz, señal que confirma su descendencia y le atribuye el título de príncipe heredero. La pena de los otros personajes se convierte en júbilo y, al despertar Leandro, todos se abrazan y celebran el reencuentro con sus familiares.

Con respecto al episodio comentado, se percibe cómo Pedro de Luján ha sabido mezclar con soltura varios componentes narrativos hasta confeccionar una imagen hiperbólica de cierto interés, potencialmente apta para la multiplicación de distintas situaciones tópicas del género. En otras palabras, el ensanchamiento del motivo del barco encantado ha correspondido con una variación de los módulos narrativos con él relacionados. Y, si el medio que supuso esta ampliación son los poderes de los encantadores quienes orientan el relato hacia el efectismo y la espectacularidad, el escenario ideal para la inclusión de la maravilla ha pasado a ser el de la arquitectura flotante, contra-lugar por excelencia y jurisdicción de estos magos todopoderosos.

Conclusiones

Para concluir, resumo los principales aspectos que caracterizan los barcos encantados del tipo estudiado, entroncando mis reflexiones con el concepto de heterotopía ya citado.

En principio, hemos destacado cómo la representación de estas especiales embarcaciones dentro del corpus caballeresco castellano no sigue un único patrón, sino que, por el contrario, resulta muy heterogénea. Si, por un lado, el género aprovecha la imagen del barco de madera sin tripulante atado en la ribera de derivación bretona, por otro, exagera los rasgos distintivos del motivo buscando el puro efectismo. Esta disposición, como hemos subrayado, fue prerrogativa de los primeros autores de libros de caballerías, como Rodríguez de Montalvo, quien concibió la fusta de la Serpiente de Urganda como un artefacto entre lo natural y lo mecánico con las apariencias de un enorme sierpe-dragón.

De la propuesta de Montalvo se tomaron en consideración dos aspectos principales. En primer lugar, pusimos de relieve cómo la animalización de la embarcación, que entronca con las tradiciones antiguas de viajes al otro mundo, estaba fundada en la espectacularidad y en las imágenes de referentes reales de la fiesta renacentista. En segundo lugar, señalamos cómo, guardando un espacio hueco en su interior, la fusta se convierte en el medio de transporte ideal para continuos desplazamientos dentro de un cosmos geográfico muy extenso.

A continuación, unas calas en la materia caballerescas castellana han permitido fijar las principales desviaciones del motivo elaboradas por algunos escritores que explotaron el modelo de la fusta serpentina amadisiana.

De entrada, a partir de la metamorfosis exterior de la embarcación, presentamos un conjunto de reelaboraciones caballerescas que siguen esos mismos patrones, porque suponen o la transformación del navío en una bestia o su conversión en un edificio flotante. Con respecto a ambas embarcaciones subrayamos las características principales: se trata de grandes botes flotantes en el agua, capaces de hospedar a varios personajes y proporcionarles diversos medios para entretenerse y olvidar el cansancio del viaje.

Sin embargo, al cambiar la conformación de los navíos se incorporan también nuevas funciones narrativas. A veces, la invención de los autores se limita a la inclusión de escenas tópicas, como las de abundantes comidas y desfiles cortesanos que buscan, dada su extraña colocación, la fascinación hacia lo insólito y extravagante. En otras ocasiones, el carácter de entorno protegido, desprovisto de una simple vía de acceso y resguardado de los ataques externos, permite que la embarcación sea empleada para fines bélicos, por ejemplo desbaratando flotas con su tamaño y sus artimañas ofensivas, o amparando a los héroes cristianos bajo algunas de sus maquinarias.

Al final, centramos la mirada sobre el *Leandro el Bel*, un libro de caballerías que se redactó en un período avanzado del género caballeresco. Su autor, Pedro de Luján, probablemente leyó con placer las obras de Feliciano de Silva —lo imaginamos porque sabemos que escribió una continuación de sus novelas, el *Silves de la Selva*, duodécima parte del ciclo de Amadís— y siguió unos mismos cauces creativos a la hora de urdir sus propias ficciones. De ello deriva una abundante presencia de invenciones maravillosas en los textos de este autor, donde no faltan barcos con aspecto de animales y edificios flotantes.

Entre las quimeras que concibió el escritor, es de especial interés el Castillo de Cupido, una suerte de alcázar flotante que cumple con distintas funciones, siendo a la vez espacio cortesano, arquitectura maravillosa y templo de la fama. Tras sus murallas los caballeros pueden entretenerse con sus damas, perder las miradas hacia el horizonte desde la torre más alta, comer ricos manjares o descansar en sus vergeles. También el castillo es escenario de la andanza heroica, puesto que, como vimos, se desarrolla allí una de las empresas principales del protagonista: la lucha con el padre perdido que lleva a la agnición final.

El recorrido propuesto ha permitido, por tanto, engarzar la embarcación encantada de los libros de caballerías con los principales rasgos de la heterotopía. El ejemplo tomado del *Leandro*, y otros afines dentro del género, demuestran cómo los autores se apropiaron del medio de transporte encantado para confeccionar una suerte de contra-lugares, pedazos de espacios flotantes, inaccesibles al no ser los seres elegidos. Se trata de «un lugar sin lugar, que vive por sí-mismo» (Foucault, 1999: 25), una ilusión que se proyecta sobre un tiempo sensacional y que limita el interés por la meta del viaje. La idea de la nave como espacio cerrado y autosuficiente, organizado según los principios de la magia, admite el ingreso en un mundo acrónico y cambiante, «donde los emplazamientos reales, todos los demás emplazamientos reales que se pueden encontrar en el interior de la cultura, están a la vez representados, contestados e invertidos» (Foucault, 1999: 19). La embarcación encantada se identifica entonces con el lugar del tiempo subjetivo, de la búsqueda fabulosa, de la peregrinación ascética, siguiendo una disposición que no se centra en el destino final, sino que percibe la misma errancia como arquetipo de la vida y metáfora de la existencia.

Bibliografía

- AdG (1988) = RODRÍGUEZ DE MONTALVO, Garcí, *Amadís de Gaula* ([1496], 1508), ed. J. M. Cacho Blecua, Madrid, Cátedra.
- AdGr (2005) = SILVA, Feliciano de, *Amadís de Grecia* (1530), ed. A. C. Bueno Serrano e C. Laspuertas Sarvisé, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- ALVAR, Carlos (1989), «El viaje al más allá y la literatura artúrica», en *Literatura y fantasía en la Edad Media*, ed. J. Paredes Nuñez, Granada, Universidad, pp. 15-26.
- BARBIELLINI AMIDEI, Beatrice (2021), «Eterotopie: la nave magica e l'Altro mondo in *Guigemar*», en *I luoghi del racconto*, eds. B. Barbiellini Amidei y A. M. Cabrini, Milán, Ledizioni / LediPublishing, pp. 83-97.
- BAZZACO, Stefano (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*, coords. G. Lalomia y D. Santonocito, San Millán de la Cogolla, Cilengua, pp. 43-58.
- _____ (2018b), *Lo maravilloso marítimo en los libros de caballerías. Edición y estudio del «Leandro el Bel» (Toledo, 1563)*, tesis doctoral inédita, dirigida por Anna Bognolo, Università di Verona.
- BELTRÁN, Rafael (1997), «Urganda, Morgana y Sibila: el espectáculo de la nave profética en la literatura de caballerías», en *The medieval mind: hispanic studies in honour of Alan Deyermond*, coord. I. Macpherson, R. J. Penny, Londres, Tamesis, pp. 21-47.
- _____ (2017), «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*, eds. K. X. Luna Mariscal, A. Campos García Rojas y A. González, México, El Colegio de México, pp. 391-426.
- BOGNOLO, Anna (1997), *La finzione rinnovata. Meraviglioso, corte e avventura nel romanzo cavalleresco del primo Cinquecento spagnolo*, Pisa, Edizioni ETS.
- CACHO BLECUA, Juan Manuel (1988), «Introducción», en Garcí Rodríguez de Montalvo, *Amadís de Gaula*, Madrid, Cátedra, 2 vols., vol. I, pp. 19-226.
- CdT (2004) = VARGAS, Bernardo de, *Cirongilio de Tracia*, (1545), ed. J. González Roberto, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- DOODY, Margaret (2009), *La vera storia del romanzo*, Palermo, Sellerio.
- EdP I (1975) = ORTÚÑEZ DE CALAHORRA, Diego, *Espejo de Príncipes y Caballeros (El Caballero del Febo)*, (1555), ed. D. Eisenberg, Madrid, Espasa Calpe, 6 vols.
- FdL (2009) = ENCISO DE ZÁRATE, Francisco, *Florambel de Lucea (Primera Parte, Libros I-III)* [1532 – post 1549], ed. M.^a del R. Aguilar Perdomo, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- FOUCAULT, Michel (1999), «Espacios otros» [conferencia de 1967; autorizada su publicación en 1984] (trad. Marie Lourdes), *Versión. Estudios de comunicación y política*, 9, pp. 15-26.
- GILMORE, David D. (2008), «Tarasca: Ritual Monster of Spain», *Proceedings of the American Philosophical Society*, 152/3, pp. 362-382.
- GUIJARRO CEBALLOS, Javier (2007), *El «Quijote» cervantino y los libros de caballerías: calas en la poética caballeresca*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- HOMERO (1982), *Odisea*, ed. M. Fernández-Galiano y J. M. Pabón, Madrid, Gredos.
- IANNELLO, Fausto (2011), «Il processo di cristianizzazione dell'aldilà celtico e delle divinità marine irlandesi nella *Navigatio sancti Brendani*», *Ilu. Revista de Ciencias de las Religiones*, 16, pp. 127-151.

- LASTRA PAZ, María Cristina (1994), «Tipología espacial en el *Amadís de Gaula*», *Incipit*, 14, pp. 173-192.
- LdG (2002) = SILVA, Feliciano de, *Lisuarte de Grecia*, (1514), ed. E. J. Sales Dasí, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- Leandro* (2020) = LUJÁN, Pedro de, *Leandro el Bel*, (1563), ed. S. Bazzaco, Alcalá de Henares, Universidad Alcalá de Henares.
- Libro del caballero Zifar* (2001), ed. C. González, Madrid, Cátedra.
- LUCÍA MEGÍAS, José Manuel (2002), «Libros de caballerías castellanos: textos y contextos», *Edad de Oro*, 21, pp. 9-60.
- ____ y SALES DASÍ, Emilio José (2008), *Libros de caballerías castellanos (siglos XVI-XVII)*, Madrid, Ediciones del Laberinto.
- ____ (2021), «La geografía novelesca», *Aula Medieval*, 12, pp. 39-56.
- MARÍN PINA, M.^a del Carmen (2008), «Los libros de caballerías castellanos», en *Amadís de Gaula, 1508: quinientos años de libros de caballerías*, ed. J. M. Lucía Megías, Madrid, Biblioteca Nacional de España – Sociedad Española de Conmemoraciones Culturales, pp. 165-190.
- ____ (2018), «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. M. Morrás, Salamanca, Seminario de Estudios Medievales y Renacentistas, pp. 87-139.
- MARTÍN MORÁN, José Manuel (1989), «Tópicos espaciales en los libros de caballerías», en *Symbolae Pisanae. Studi in onore di Guido Mancini*, Pisa, Giardini, vol. II, pp. 365-383.
- MARTÍNEZ MUÑOZ, Ana (2017), «Geografía y libros de caballerías: Martín Fernández de Enciso, Jerónimo de Chaves y Paolo Giovio como fuentes de la cartografía caballescica», *Historias Fingidas*, 5, pp. 3-23.
- ____, ed. (2019), DAZA, Miguel, *Corónica de don Mexicano de la Esperança, Caballero de la Fe*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá.
- PATCH, Howard Rollin (1956), *El otro mundo en la literatura medieval*, México, FCE.
- PdI (2006) = MORAES, Francisco de, *Palmerín de Inglaterra (Libro I) [1547]*, ed. A. Vargas Díaz-Toledo, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- PICCAT, Marco (2007), «Il motivo della 'barca senza vele' e varianti nelle letterature romanze medievali», *Prospero. Rivista di Letterature Straniere, Comparatistica e Studi Culturali*, XIV, pp. 23-44.
- PINET, Simone (2022), «Islas caballescicas: de la ínsula al archipiélago», *Ínsula*, 901-902, pp. 2-5.
- Primaleón* (1998) [1512], ed. M.^a C. Marín Pina, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos.
- RODRÍGUEZ LESTEGÁS, Francisco (2006), «La estrategia socioespacial de las heterotopías: ¿el poder organiza espacios de exclusión o de fijación?», *Xeográfica*, 6, pp. 171-179.
- ROMERO TABARES, M.^a Isabel (1999), «Don Silves de la Selva. Las últimas imágenes del mundo amadisiano», en *Actes del VII Congrés de l'Associació Hispànica de Literatura Medieval (Castelló de la Plana, 22-26 de setembre de 1997)*, eds. S. Fortuño Lloréns y T. Martínez Romero, Castelló de la Plana, Universitat Jaume I, 3, pp. 287-300.
- ROUBAUD-BÉNICHOU, Sylvia (2000), *Le roman de chevalerie en Espagne. Entre Arthur et Don Quichotte*, París, Honoré Champion.
- SdE (2003) = RODRÍGUEZ DE MONTALVO, Garci, *Sergas de Esplandián* ([1496], 1510), ed. C. Sainz De La Maza, Madrid, Castalia.

Silves (1546) = LUJÁN, Pedro de, *Silves de la Selva*, Sevilla, Dominico de Robertis.

SPETIA, Lucilla (2014), «L'Aldilà tra meraviglioso e fantastico nella narrazione romanza e medio-latina alla fine del XII secolo (e inizi del XIII): *Guigemar* e *Partenopeus de Blois*, *De Nugis Curialium* (e *Otia Imperialia*)», *Rhesis. International Journal of Linguistics, Philology and Literature*, 5, pp. 148-201.

SUÁREZ PALLASÁ, Aquilino (1988), «Sobre la nave serpiente de los libros IV y V del *Amadís de Gaula*», *Letras*, 17-18, pp. 97-105.

____ (2000), «Garcí Rodríguez de Montalvo lector de la *Navigatio Sancti Brendani*», *Stylos*, 9/1, pp. 9-66.

VARGAS DÍAZ-TOLEDO, Aurelio (2021), «El *Espejo de príncipes y caballeros* y los libros de caballerías castellanos en la década de 1550», *Diablotexto Digital*, 9, pp. 215-232.