

GRANADA

altibajos de un destino



su historia! Granada está en la puerta de un pequeño gran país que apenas comienza a perfilarse en el Mercomún: Del tamaño de Italia, ese país está como Italia antes de su unidad, esperando un Garibaldi, es decir, una bandera, un ideal práctico que al mismo tiempo unifique y libere.

¡No deja de ser misteriosamente simbólico que ese Garibaldi —héroe de la unidad italiana— haya vivido exilado en Granada antes de su gran empresa! ¡En Granada, en una pequeña casa en la calle de La Sirena, fabricaba y vendía velas para subsistir, mientras soñaba con unir su patria! ¡Quizás esos sueños queden todavía allí, en los aires adormecidos de Granada, como semillas fecundas que engendren la nueva historia de la Ciudad-Sirena!

PABLO ANTONIO CUADRA

Nicaragua celebra hoy el cumpleaños de una ciudad-sirena que no nació por búsqueda de riqueza, ni por búsqueda de oro, sino por la búsqueda del Mar. Desde su nacimiento Granada recibe como única dote la aventura del mar. Su oficio sería ser puerto, o puerta de navegaciones. Ya el Descubridor —Gil González— había recibido la orden real de "investigar con diligencia si entre los últimos confines, se encontraba algún estrecho que divida aquellas inmensidades". Luego, el Fundador —Francisco Hernández— traía igual encomienda: fundar ciudades y fuertes en esta tierra como bases para conquistar el estrecho que facilitara el paso de uno a otro océano. La razón de ser de Granada fue su Lago, porque en el misterio de su horizonte casi marino, parecía ocultar y ofrecer ese buscado paso de mar a mar, y porque su bahía y los fosos de sus arroyos se prestaban para levantar un bien protegido puerto.

Dos notas escribió el destino al margen del nacimiento de Granada. Una poética. Otra dramática. La poética se produce en un país tan lejano como Italia. El informe de Pedrarias sobre la conquista de Nicaragua y la fundación de Granada y León fue dado a conocer en Europa por el cronista Herrera y en Italia levantó tanto entusiasmo que un poeta puso en verso italiano, en estrofas de arte mayor, la noticia del nacimiento de estas ciudades. ¡Ya desde su primer vagido Nicaragua provoca poesía! —La nota dramática la escribe el propio fundador de Granada. Lo vemos levantar un templo y una fortaleza. Pues bien, en esa misma fortaleza, apenas dos años después, Hernández de Córdoba es encerrado preso y de allí es llevado luego a León para ser decapitado.

¡Ese altibajo, ese subir y bajar del éxito al fracaso, de la gloria a la tragedia de la vida de su Fundador se va a proyectar y a repetir, una y otra vez, sobre la vida de la ciudad, en una alternativa dramática que hace de la historia de Granada una de las más novelescas y apasionantes de América! Con el ritmo de su Lago —al cual llamaron "Mar Dulce" sus descubridores porque "crece y mengua como el mar"— la ciudad-sirena ha tenido ese pulso histórico: crecer y menguar. Por lo menos cuatro veces en sus 450 años de vida, Granada ha crecido y menguado, de ciudad llena de vida a ciudad muerta!

El comienzo de Granada fue "bien pobre", tanto que al poco tiempo sus vecinos trataron de despoblarla. En su primer petición al Rey los granadinos solicitan una moratoria: que las mercaderías no paguen impuestos, que se suspenda el pago de deudas por el término de dos años. Fue duro el principio y, además de duro, confuso, lleno de pleitos y de choques de ambiciones. Unos conquistadores contra otros y, por encima de todos, el puño de Pedrarias golpeando a indios y españoles y promoviendo inconformidades. Tanto así que Andrés de Cereceda indignado nos lanza esta acusación ante el Rey: Porque es "muy gran verdad que estos pueblos de León y Granada son la madre y origen de todas las alteraciones, escándalos y alborotos que en estas partes a avido". ¡Siempre pasa así: los pueblos cargan con la fama que le dan sus gobernantes!

Pero se realiza el descubrimiento del Desaguadero. La Laguna de Nicaragua se convierte en la Mar Dulce y Granada se pone de pie. Comienza el primitivo tráfico de mar a mar. Juan López de Velasco escribe en 1574: "por medio del Lago y de su desaguadero toda la provincia de Nicaragua se provee de artículos de España que llegan a Nombre de Dios y de allí vienen en fragatas que son construidas en el mismo Lago". Medio siglo después el viajero dominico inglés, Thomas Gage, ya no sólo habla de la Provincia, habla de trescientas mulas que ve llegar de San Salvador y de Comayagua a Granada, cargadas de indigo, de cochinilla y de cueros, y, dos días después de otras tres recuas de mulas provenientes de Guatemala, con azúcar, indigo y plata. Y dice de la ciudad que tiene casas muy bellas, con muchos habitantes y bastantes mercaderes, "entre los cuales algunos son muy ricos y comercian con Cartagena, Guatemala, San Salvador y Comayagua, y en el Mar del Sur con Panamá y Perú. Tanto que al tiempo de zarpar las fragatas se puede decir que esta ciudad es una de las más ricas en toda la parte Septentrional de América".

Pero la riqueza de Granada pronto despierta la codicia de los Piratas. Otra vez cae la sombra del drama sobre la ciudad. A pesar de las doce defensas que se levantan en el puerto y en el río, a pesar del fuerte Castillo de La Inmaculada del Desaguadero, las incursiones de los piratas prosiguen: bucaneros franceses, daneses e ingleses asaltan una y otra vez Granada. El Obispo Navas y Quededo en 1677 llama a Granada "esta desdichada Troya, saqueada dos veces". En 1751 otro Obispo, Morel de Santa Cruz, relata nuevas invasiones piratas y describe el incendio del templo de San Francisco y de 18 casas principales. Los habitantes, temerosos, huyen a sus haciendas. La Mar Dulce comienza a cerrarse en Lago. La navegación decae y decae Granada.

Así llegamos al Siglo XIX; el siglo de los tratados canaleros y de los proyectos de canalización. Se forman compañías, se mueven las potencias, se hacen estudios. Hasta Luis Napoleón de Francia, entusiasmado por nuestro Ministro Francisco Castellón, vuelve sus ojos hacia nuestro país y escribe un libro titulado "Le Canal de Nicaragua". Inglaterra celosa, ocupa San Juan del Norte. Son años de crisis en

que nuevamente pelagra nuestra nacionalidad. La aventura de California hace que Estados Unidos busque también el tránsito por Nicaragua: llega a nuestro país el famoso Ministro Squier y después de graves conflictos de las dos potencias de lengua inglesa se entienden, firman un tratado, y Cornelius Vanderbilt obtiene de Nicaragua la concesión para establecer la primera línea de vapores en el Lago y en su Desaguadero. Estamos en 1851. Al muelle de Granada —repleto de gente— llega el primer vapor, llamado "El Director". Las campanas de todas las iglesias repican. El Alcalde ordena "festejar el acontecimiento de una manera tan ostentosa como es grande el porvenir que este feliz suceso presagia". Pero nuestros jubilosos abuelos no imaginaban lo que el acontecimiento realmente presagiaba. Así como las fragatas granadinas del Siglo XVII despertaron la codicia de los piratas, así el movimiento del Tránsito y su significación geo-política atraerían sobre la Ciudad y sobre Nicaragua la rapiña de los Filibusteros. No imaginaban los granadinos que cuatro años después, un nefasto 13 de octubre de 1855, en el Vapor "La Virgen" de esa misma compañía, caería sobre la ciudad la Falange Filibustera al mando de un hombre extraordinario, tanto por su inteligencia como por su cruel y ambicioso fanatismo: William Walker.

La aventura del Tránsito y de Walker le costó a Granada ser reducida a cenizas. La población, heroicamente, se repuso. La prueba es esta pequeña, bella y señorial ciudad que hoy festeja sus 450 años. Empecinada en su destino, no sólo se levanta de sus cenizas dándole a sus edificios un estilo mediterráneo lleno de originalidad, sino que busca de nuevo el Lago en su oficio de puerto. En 1877 logra que un audaz y eficiente empresario italiano, F. Alfredo Pellas, restablezca el tránsito con una flota de 8 vapores, 2 remolcadores, una goleta y 11 lanchas. Varias familias granadinas, con haciendas y negocios en el Lago y en el Río construyen también hermosas embarcaciones a vela. Las aguas del Mar Dulce parecen haber llegado a su plenitud de movimiento y de comercio. Buque insignia de ese tráfico —que va a ser el último acto de la Granada marítima— es el vapor "Victoria" de la flota de Pellas. Su casco, al volver encallado en la playa granadina es ahora la nostalgia y el reto de ese reciente pasado.

"Porque tú representas nuestro afán navegante/ al correr de los años y al pasar de los meses./ Porque al ir o al volver de Granada, has sentido/ los signos misteriosos que se hacen nuestros puertos./ Por tu noble cojera, por tu voz grave y ronca./ Por tu gloria lacustre, quedas en mi recuerdo/ tatuado con luceros y estrellas afiladas./ Almirante de los Lagos Nicaragüenses!" —canta Alberto Ordóñez Argüello en su "Oda al Vapor Victoria".

El último acto de la "ciudad-sirena" fue también la hora de los poetas. La ciudad mercantil y empresaria ve surgir, alrededor de su vieja torre de La Merced, a un grupo de jóvenes poetas vanguardistas e irreverentes que levantan bandera contra Rubén, contra el Canal y contra la burguesía. Aman el Lago pero lo quieren, no para vía imperialista, sino para una misión nicaragüense. El movimiento de Vanguardia es una reacción del espíritu granadino contra Granada que decae sin darse cuenta. Es la expresión literaria de una crisis profunda de la ciudad y de la nacionalidad toda.

Todavía no se ha estudiado a fondo la historia breve pero intensa de ese último periodo en que Granada pasa de la posición de capital económica y puerto comercial de todo el Sur nicaragüense, a simple barrio residencial de Managua con su puerto aletargado, por no decir muerto.

¿Por qué ese nuevo derrumbe? El Canal de Panamá fue un golpe mortal para el tránsito, pero en nada afectaba a la posición geográfica y porteña de Granada. La ciudad conservó las comunicaciones y los recursos para poder absorber el golpe de Panamá y dedicar sus esfuerzos a desarrollar al máximo el pequeño imperio de su Lago y de su río con los ricos departamentos que rodeaban su cuenca. Nada de esto se hizo. Unos culpan —como Sofonías Salvatierra— a los Estados Unidos y a su política implacable contra nuestro Lago y nuestro Río para proteger sus intereses en Panamá. Otros culpan a la política partidarista nicaragüense. Otros, a la estrechez de miras y al sórdido comercialismo de la burguesía granadina. Las tres culpas hay que sumarlas, porque la última crisis de Granada fue solamente una faceta de una crisis de la nacionalidad y del sentido histórico del nicaragüense.

Sin embargo, la Ciudad está en su lugar; aunque desangrada permanece en su sitio, lista para una nueva alternativa, lista para reanudar su oficio de ciudad-puerto. Lo que falta es que el granadino —o mejor dicho, el nicaragüense— desande su camino de desintegración y decadencia y piense en grande su historia, que no se limita a Nicaragua, sino a una unidad mayor que es Centroamérica. Lo que Walker, con su ojo extranjero, vio en Granada, es lo que el granadino, con ojo nacional, debe ver en su ciudad. Walker fue en Granada y en su Lago donde "vio" y comprendió la unidad de Centroamérica. Fue en Granada donde su ambición se amplió y puso por lema a su bandera de guerra, aquel "Five or None" (cinco o ninguno) que revelaba sus intenciones. Walker intuyó en Granada lo que Thomas

Gage había visto en aquellas recuas que llegaban de Honduras, El Salvador y Guatemala. Intuyó lo que hoy señalan los más modernos estudios ecológicos: que el Gran Lago y su río forman la salida natural de todo el eje o corredor de transportes del istmo hacia el Atlántico. Que Granada es el puerto de Centro América.

¡Hacia ese futuro debe Granada mover