

**TERCER CONGRESO
CENTROAMERICANO DE HISTORIA
Julio de 1996**

*Ponencia de:
Dr. Carlos Meléndez Chaverri
Prof. Emérito Universidad de Costa Rica*

**HISTORIA MAS ANTIGUA DE LA CIUDAD DE GRANADA EN
NICARAGUA Y DE SU FASE DE DESARROLLO
COMO PUERTO DEL CARIBE. 1524 -1685.**

Introducción

Faltan los buenos estudios acerca del comercio y las comunicaciones como base para el desarrollo de los centros urbanos dentro del Reino de Guatemala en el período colonial.

Es por ello que aspiramos con el presente trabajo, hacer una breve semblanza de la historia de la primera etapa de existencia de la ciudad de Granada.

Desde su nacimiento vivió ella una verdadera crisis, pues su desarrollo no alcanzó la consolidación sino hasta que se llegó a descubrir el curso completo del río Desaguadero en 1539. Ello le permitió llegar a convertirse en un centro activo del comercio colonial dentro del Mar Caribe, en particular con Portobelo y Cartagena de Indias, así al menos hasta la violenta interrupción de 1685.

Nos han atraído siempre la majestuosidad y el señorío de muchas de las edificaciones con que cuenta la ciudad de Granada, hecho que alienta al visitante a recorrer las calles de la bien llamada "Sultana del Lago". Nosotros hemos visitado muchas veces hasta sus rincones más discretos, y siempre encontramos que todos ellos tienen una larga y emotiva historia y reflejan sus muy añejos esplendores.

Sabemos además del dramatismo que han tenido que vivir sus habitantes en diversas etapas de su pasado histórico y estamos convencidos de que toda esa bella grandeza que todavía hoy nos muestra, constituyen una muy clara señal de que a sus habitantes les ha tocado vivir mejores tiempos.

Por ello es que nos hemos interesado en conocer su génesis y proceso inicial de crecimiento, por aclarar, hasta donde ello es posible, la primigenia historia de esta ciudad. Hemos querido profundizar en sus primeros pasos, para lo cual procuramos recoger la mayor información posible, hasta ahora no suficientemente divulgada. La hemos dejado sistematizada en el presente trabajo.

Estrictamente hablando, este estudio lo deberíamos hacer llegar hasta 1733, año en que cesó por completo el comercio por el río. Sin embargo, por razones que daremos a conocer a lo largo del presente estudio, tendemos a considerar el período que va de 1685 a 1733, como una etapa intermedia en la historia global de la ciudad, la que se puede caracterizar como fase de transición, de decadencia y de crisis. Pero el tema no lo habremos de tocar aquí.

Las siguientes etapas tampoco las vamos a estudiar, por cuanto por ahora no pretendemos escribir la historia completa de esta ciudad, pese al atractivo que tiene un esfuerzo de esta naturaleza.

Estamos por ahora solamente interesados en dar a conocer el despegue económico que tuvo la ciudad de Granada durante los siglos XVI y XVII, fase que tuvo mucha importancia para ella. Vino a ser este factor determinante de la consolidación de la ciudad. Con ello se resolvió y afirmó el esfuerzo fundacional originario que llevó a su supervivencia como núcleo urbano. Los resultados de tales cambios llevan a la pervivencia de la ciudad de Granada hasta nuestros días.

Fundación de Granada

No vamos aquí a tratar de profundizar en la problemática de las fundaciones de las dos primeras ciudades que hoy sobreviven al esfuerzo que realizara Francisco Hernández de Córdoba. Lo hemos hecho ya en un libro que esperamos conozcan los que se interesen en el tema.¹ Nos contentaremos más bien en presentar una síntesis que se ajuste a nuestros requerimientos actuales.

El ciclo fundacional de Nicaragua lo emprendió Hernández de Córdoba como un intento de frenar la presencia en estas tierras de Gil González Dávila. Las leyes de la época daban la primacía de derechos a los fundadores de ciudades sobre aquellos que habían sido los descubridores de la misma tierra. Hernández carecía de facultades para fundar pero lo hizo.

Una nómina de los vecinos fundadores de Granada fue preparada por Carlos Molina Argüello con base en la documentación coetánea.²

Para Pedrarias Dávila, que vivía en Panamá, fue este un paso sospechoso que se incrementó con los fortuitos contactos de Hernández de Córdoba con gentes de Hernán Cortés. A todo ello hay que agregar las intrigas y envidias de quienes medraban alrededor de Pedrarias. De allí la presencia hostil de Pedrarias en el golfo de Nicoya a principios de 1526, la solitaria captura de Hernández en Granada, y la final sentencia de muerte que se le aplicó al mediar ese mismo año en León de Nicaragua.

La conquista de Hernández de Córdoba arrancó de la ciudad y puerto de Panamá y por el golfo de Nicoya la misma se proyectó hasta el norte y occidente de Nicaragua. El proceso fundacional arrancó del norte hacia el sur; primero se fundó la ciudad de León, luego vino Granada y finalmente la villa de Bruselas. El proceso fundacional se diseñó sobre la base de la unión de estas tres ciudades con Panamá por la vía marítima, al través del puerto de Bruselas. Más tarde habría de arrancar de León el camino hacia la Choluteca (fundada en 1540), hacia San Miguel (fundada en 1530) y San Salvador (fundada en 1525 y refundada en 1528) para llegar hasta la ciudad de Guatemala (fundada en 1524), cabecera del Reino. Por el sur las conexiones terrestres se harían por el istmo de Rivas hasta llegar a conectar con Bruselas, desaparecida de modo definitivo en 1528; el puerto del Astillero de Nicoya sucedería al de Bruselas, aún cuando por la costa oriental del Golfo, la ruta llegaría a Esparza o a sus puertos predecesores Landecho y Aranjuez particularmente (fundados entre 1561 y 1574).



Figura N° 1: El volcán Mombacho y el Lago de Nicaragua constituyen los dos más salientes rasgos del entorno de la ciudad de Granada. Litografía de Squier, 1899: 42.

Bien sabemos que la fundación de León antecedió en unas pocas semanas a la de Granada. El ciclo fundacional en Nicaragua arranca del segundo semestre de 1524 y llega lo más a los dos primeros meses de 1525. Hemos dejado establecido en nuestro libro como muy probable, el mes de noviembre de 1524 para la fundación de León, y el 8 de diciembre de dicho año para la ciudad de Granada.³

Las razones para esta fundación se hallan bien explícitas y claras en la carta al Rey enviada por Pedrarias Dávila de abril de 1525. Este recurre allí a informaciones escritas por el fundador de esas ciudades. He aquí las relativas a Granada:

"tiene en su comarca hasta ocho mil vecinos naturales de la tierra, e tiene muy buenos ríos y huertos y pesquerías y materiales, esta rivera de la mar dulce, hizose en esta Ciudad un muy suntuoso templo, el cual está bien servido, y adornado".⁴

Encuentra circunstancias ideales: ubicada a orillas de la Mar Dulce o Lago de Nicaragua; abundante en población indígena; buenas aguas y mejores tierras de cultivo; buena pesca en el Lago. De propósito se ubicó a la ciudad cerca del pueblo indígena de Jalteva, para disponer así de suficiente mano de obra laboral.

El plano de la nueva ciudad buscó seguir las trazos del damero, más la topografía forzó a algunos cambios. Con un plano ligeramente inclinado hacia el Lago, la existencia de varios barrancos, impidieron el trazado regular geométrico de sus cuadras o manzanas. Al este de la Plaza Mayor fue ubicado el principal templo parroquial.

Se sabe que en el diseño original de la ciudad existió el espacio para una fortaleza que brindara seguridad a sus habitantes. Su ubicación precisa constituye hoy el mayor enigma, todavía no clarificado, de este primitivo asiento. Hay que desechar la idea de que pudiese haber estado en el lugar donde se encuentra hoy la iglesia de San Francisco, como algunos autores lo han llegado a sospechar. Por innecesaria no era preciso levantar una cara fortaleza y defensa hacia la costa del lago. Esta si resultaba indispensable hacia el interior, en particular hacia Jalteva, en donde existía el conglomerado mayor de pobladores indios, que bien podrían un día ser potenciales enemigos de los españoles en caso de una revuelta. A nuestro juicio la fortaleza debió haber estado situada en un punto que hoy corresponde al espacio que existe entre las iglesias de La Merced y de Jalteva. Bien podría haberse entregado el terreno del fuerte

a los religiosos quienes construyeron en él la iglesia de La Merced; pero es posible a la vez que ocupase la manzana que le sigue hacia oeste, es decir, más inmediata a Jalteva.

En diciembre de 1548 se habla en un documento de haberse entregado

" un solar que solía ser fortaleza en la ciudad de Granada, (el cual) se dió para propios de ella".⁵

Se había perdido en consecuencia en esos años el motivo de mantener y conservar el fuerte, y el terreno de la desaparecida fortaleza quedaba integrado a la ciudad. Ello apunta además a la inmediatez que tenía el fuerte con respecto al cuadrante principal del poblado. Por 1550 se construye la primera iglesia de La Merced.

Granada como puerto del Caribe

Desde tiempos de la visita de Gil González Dávila a Nicaragua, a comienzos de 1523, se sospechaba ya de que existía alguna comunicación entre la Mar Dulce y el Mar Caribe. Se pensaba en la posibilidad de esta comunicación, hecho que fue un factor importante para la ubicación de esta ciudad en sus orillas.

Granada esperó y esperó, hasta llegar a la angustia, pero la vía no llegaría a ser conocida hasta 1539, en que las gentes bajo el mando de Alonso Calero realizarían el descubrimiento.

Nicaragua no fue tierra abundante en oro, con lo que la explotación de la mano de obra indígena se tornó para los españoles en la mejor forma de llegar a enriquecerse, que era la aspiración mayor de todos ellos. Hernández de Córdoba repartió a los indios en encomiendas, hecho que coincidió casi con el acto de fundación de la ciudad de Granada. En la práctica esto vino a ser el inicio de una verdadera condición de esclavitud para los indios, se llegó a marcarlos con hierros en la frente como señal de ser de propiedad particular. Todos estos abusos muestran la inexistencia de una buena legislación protectora contra los excesos de los encomenderos.⁶

De Granada salieron varias expediciones que buscaban llegar a descubrir el río Desaguadero, fuente posible de un diferente curso y destino para la ciudad. Nunca existieron en el puerto de Granada obras portuarias tales como muelles, bodegas o galpones, motivo por el cual cabe

pensar que las mercancías que entraban o salían, se llevaban a tierra por medio de botes. A lo más existió allí algún rancho abierto, construido de un modo improvisado.

En 1525, fue Ruy Díaz, bajo órdenes de Hernández de Córdoba, quien salió de Granada a explorar el Lago en un bergantín construido al efecto, el que apenas llegó a descubrir los inicios del Desaguadero; no pasó más allá del primer raudal. Una segunda expedición enviada por Hernández de Córdoba salió al mando de Hernando de Soto, pero no llegó más allá del raudal del toro. Poca suerte tuvo Sebastián de Benalcázar en una tercera expedición que realizó poco más tarde. En 1529 Martín de Estete y Gabriel de Rojas, por órdenes de Pedrarias, hicieron el mismo recorrido, esta vez en vano. Tras pasar los raudales, bajó a pie río abajo hasta Suerre, pero se vio forzado a regresar por presiones y amenazas de los indios comarcanos. Sus hombres alcanzaron a ver el mar Caribe, aunque pensaron se trataba de otro lago.⁷

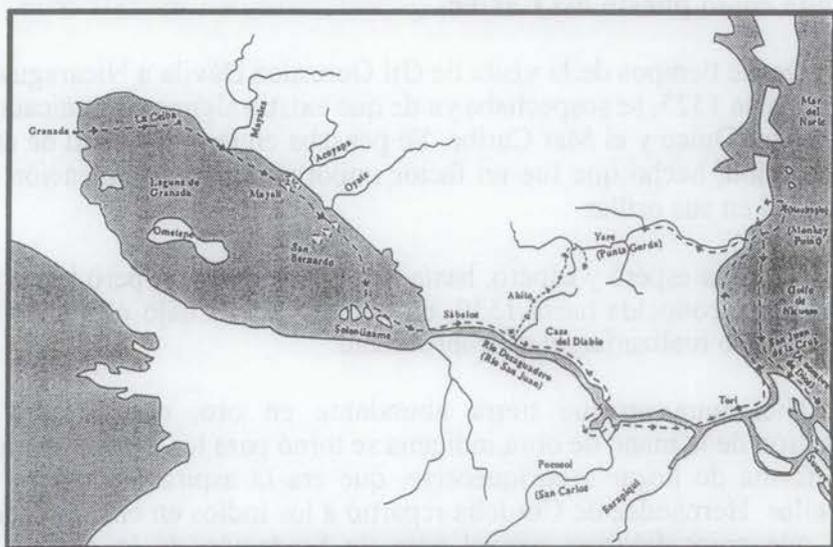


Figura N° 2: El descubrimiento del río Desaguadero por Alonso Calero y su gente en 1539, hizo de la ciudad de Granada un puerto del Caribe.
Mapa de Jaime Incer, 1989: 205.

No fue hasta 1539 que Alonso Calero realizó el recorrido completo del curso del Desaguadero para de este modo convertirse en su descubridor.⁸

Los vecinos de Granada habían realizado desde los inicios de la ciudad un activo comercio con los indios que tenían como esclavos, tanto con Tierra Firme como en las tierras de minas. Es probable que muchos

de los indígenas terminasen sus días en el Perú, a donde fueron llevados por la vía de Panamá. Con ello la crisis demográfica de la población indígena alcanzó su cenit, la que se agravó por las enfermedades que involuntariamente introdujeron los peninsulares, contra las cuales los indios no tenían inmunidad alguna.

Las minas fueron encontradas y explotadas en el curso superior del río Coco, territorio hoy en el interior de los países de Nicaragua y de Honduras, en las actuales líneas de fronteras, que por entonces no estaban bien delimitadas. Allí leoneses y granadinos fundaron en 1531 el centro minero de Santa María de la Esperanza, el que estaba llamado a desaparecer pronto por las dificultades que los españoles tuvieron que vencer para la extracción del oro, lo mismo que por las rebeliones constantes de los naturales.⁹

No parece que desarrollaran a esa temprana hora de la colonización inicial de estas tierras la actividad ganadera, que llegaría después a ser un rubro importante de su economía. Les sedujo más la actividad minera, dado que la riqueza del oro era de muy inmediatos beneficios y la hacía más atractiva a todos.

En 1529 Pedrarias buscó despoblar Granada para poblar las minas de Olancho en Honduras; procuraba a la vez trasladar otra parte de su gente a Choluteca-Malalaca, para así llegar a extender su jurisdicción territorial.¹⁰ Pero el intento resultó fallido.

A partir de 1532 y al menos hasta 1535, el descenso de la población nativa de Nicaragua se hizo sentir. A raíz de los descubrimientos y el hallazgo de grandes riquezas en el Reino del Perú, cobró gran incremento su comercio.¹¹ Numerosos e incluso muy importantes vecinos de León se trasladaron hacia el Perú, embarcándose en el puerto de El Realejo, ansiosos de alcanzar la fortuna que Nicaragua les negaba. Sabemos que no lo hicieron los encomenderos de Granada, por ser tierra más promisoría que la de León. Numerosos indios fueron eso sí vendidos para servir en esos años a la conquista del Perú. Muchos de ellos murieron de frío en las jornadas que emprendieron por los Andes.

Con el descubrimiento del Desaguadero en 1539, y el hallazgo de una salida de Granada hacia el Caribe, es que comienza la ciudad a consolidar su propia existencia, y dar así inicio a los primeros vínculos comerciales con Tierra Firme. Se desarrolla a partir de ese descubrimiento, un activo comercio a través del Desaguadero con el puerto de Nombre de Dios, que era entonces el principal puerto de Tierra Firme por el lado del

mar Caribe. Esta condición se mantuvo vigente hasta 1596 en que los piratas incendiaron las casas que existían en el puerto de Nombre de Dios, motivo que llevó al abandono de ese asiento. Es por esto que en 1597 empieza a cobrar importancia Portobello, que llega a sustituir de un modo definitivo y total al anterior puerto.¹²

La navegación por el río nunca fue fácil. Existen abundantes testimonios acerca de las dificultades que había que vencer con la navegación fluvial. Una de las más antiguas de estas relaciones, que data de 1540, nos dice:

" La laguna de Nicaragua terná (sic. Por tendrá) treynta leguas de traviesa poco más o menos; había en él (el río) tres raudales; el primero y postrero se pueden pasar con palancas y remando, el del medio, que llaman Casa del Diablo es un peñón todo y corto, el cual terná obra de quinientos pasos y se debe subir con una guindaleza a la sirga. Pueden subir o baxar todo el río barcos que tengan carga de quatrocientas arrobas; sale la boca del río obra de noventa leguas de Nombre de Dios, la vía del agua y tierra; ay al cabo de dicho río un puerto mucho bueno, donde pueden entrar y salir navíos y estar muy seguros".¹³

El puerto que se cita en la desembocadura del río, era en esos momentos un sitio natural, no habitado hasta el momento, aun cuando ya en el punto se habían hecho construir algunos ranchos para uso ocasional, en donde se guardaban los bastimentos que se hacían traer de Nombre de Dios hacia Granada; es muy probable que el puerto correspondiera a la boca del río Taure, punto en la desembocadura del San Juan. Allí muy poco después, entre 1541 y 1543, Rodrigo de Contreras llegaría a establecer lo que él llamó puerto San Juan de la Cruz.¹⁴

De igual modo, en 1542 se fundó la población de Nueva Jaén, de muy breve existencia, en el nacimiento del Desaguadero, en el mismo lugar donde años más tarde se establecería el fuerte de San Carlos, o sea en la parte suroriental del Lago.¹⁵ ¿Sería este asiento el comienzo de la colonización hispánica de Chontales? La cuestión resulta de interés, dado en hecho de haber sido los granadinos los que desarrollaron la región como zona ganadera, muy dependiente de los primeros. Ante la ausencia de documentos que clarifiquen en tema, cabe al menos sospecharlo.

En 1545 el Obispo Valdivieso de Nicaragua expresa en una carta suya que la vía por el Desaguadero hacia el Lago es activa y nos agrega:

" De la mar del Norte llegan fragatas hacia tres leguas de la mar del Sur y subirían mayores navíos, remediando tres raudales que

están en el río Desaguadero, que dicen que con cincuenta negros se podía remediar en breve tiempo, y siguiéndose este viaje, se excusarían muchas muertes de hombres y costos en que el viaje de Nombre de Dios a Panamá se recrecen, y si la tierra que está en la boca del río se poblase, que es muy rica, comenzarían a venir navíos al puerto que está a la boca de él, que es muy bueno y muy fácil de tomar, y con menos contrastes que el del Nombre de Dios, ternían los mercaderes noticia del viaje y no se seguirían otro por las tierras del mar del Sur, porque es breve, según dicen".¹⁶

En resumen, ya en 1550 se afirma que:

"Al presente ay mucho trato del Nombre de Dios a esta provincia (de Nicaragua) por el dicho Desaguadero e van e bienen (sic) navíos e traen muchas mercaderías...".¹⁷

La ruta, si bien era difícil por los raudales del río, resultaba muy segura para el comercio, dada la inexistencia, al menos hasta mediar el siglo XVII, de bucaneros enemigos e incluso de indios hostiles. Por lo mismo, ya por allí de 1571 a 1574, López de Velasco escribe que:

" toda la provincia (se provee) de las cosas que se llevan de España al Nombre de Dios, adonde van y vienen con fragatas, que se hacen muchas en esta laguna, aunque la navegación della hasta la mar del Norte no se tiene por muy segura".¹⁸

Es preciso a través de este dato, agregar que los astilleros para la construcción de las fragatas en uso, se encontraban en las márgenes del Lago. De hecho, se estaba fortaleciendo en forma activa un proceso de deforestación en esta cuenca lacustre.

Un dato de 1578 indica que la ciudad de Granada había visto por dos veces, quemarse su iglesia principal, porque fueron hechas de paja. La nueva que se construía con limosnas del vecindario, se la edificaba de (¿adobes?) y teja.¹⁹

La más sucinta descripción de la ciudad de Granada del siglo XVI, es la que se hace en la relación de 1586, hecha a raíz de la visita a ella, realizada por religiosos franciscanos.

"La cibdad de Granada tiene cuasi doscientos vecinos españoles, y con ellos, un poco apartados, algunos indios; los edificios son de tapias con algunas rafas de piedra y ladrillos con cal; las cubiertas

de las casas son de teja; hay en aquella cibdad una bonita iglesia, en la cual a la sazón residían dos clérigos, y hay una casita de frailes nuestros (franciscanos) hecha de prestado y de aposentos bajos, porque ha poco se tomó; toda estaba cercada de tapias y moraban en ella cinco religiosos; tenían asimesmo la iglesia de prestado, pero ibase haciendo otra nueva, la cual tenía ya sacados los cimientos y pensaban acabarla presto con el convento, porque hay por allí cal, teja y ladrillos, y los vecinos es (son) gente devota y acuden bien a la obra; algunos destos vecinos son encomenderos que tienen pueblos de indios en encomienda, otros son mercaderes y tratantes, otros tienen estancias de ganado mayor, y otros, aunque pocos, son oficiales (reales)"...; por el río Desaguadero "suben y bajan... barcas, fragatas y bergantines con mercaderías y otras cosas, aunque con algún trabajo, (en) especial en tiempo de seca porque entonces no es muy hondable".²⁰

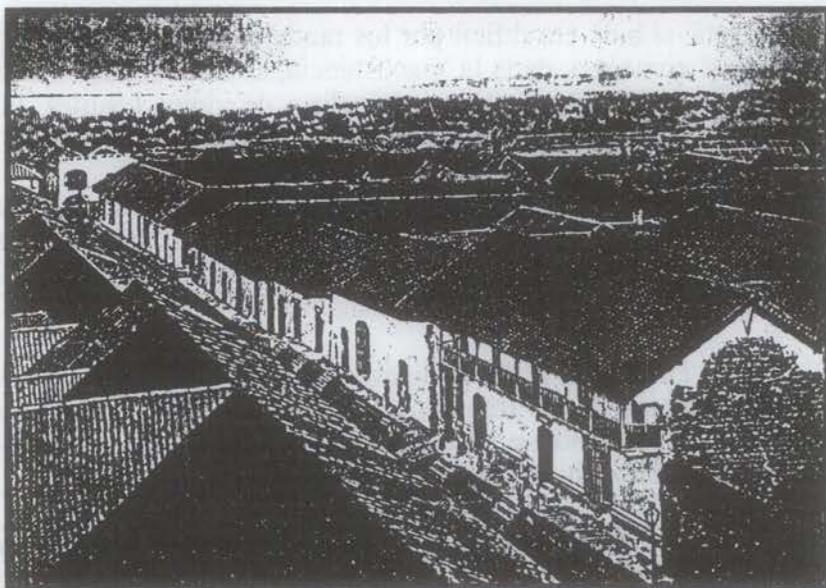


Figura 3: La ciudad de Granada comenzó a adquirir su fisonomía actual durante el siglo XVII. Dibujo de finales del siglo XIX. Al fondo se divisa el gran Lago de Nicaragua.
Apud Jaime Incer, 1989:552.

De tan rica información cabe destacar algunos puntos. Con el creciente comercio con el Caribe, la ciudad se desarrollaba y comenzaba a adquirir una mejor fisonomía urbana. Se levantaban edificios más estables, muchos de los cuales, aunque modificados, deben ser los que hoy existen. Las casas con sus frescos y agradables patios interiores, debieron comenzar a levantarse por entonces. La evocación peninsular que

tuvieron estas nuevas ciudades resulta evidente. Hay algunas ciudades españolas que recuerdan bastante a ésta de Nicaragua; son por caso las blancas y ajardinadas, rodeadas de patios interiores, ciudades de Córdoba y Granada en Andalucía. El hecho en modo alguno cabe ser tenido como obra de la casualidad.

La población española de Granada de Nicaragua en el siglo XVI la componían los encomenderos, los mercaderes y tratantes, los estancieros de ganado y los funcionarios de gobierno. Algunos de ellos debieron ejercer a la vez varias de estas calificadas actividades.

Son las estancias del siglo XVI las que preceden a las haciendas ganaderas del siglo XVII. La crisis demográfica facilitó sin lugar a dudas los procesos de apropiación de la tierra y la formación de latifundios ganaderos en la cuenca del gran Lago de Nicaragua. En Centro América la hacienda ganadera alcanza su estatuto regulador en 1607. ²¹ De allí en adelante y al menos hasta antes de 1650, es que la hacienda llega a adquirir una estructura y madurez propia, tanto en Nicaragua como en la Alcaldía Mayor de Nicoya. No puede separarse este proceso de la formación y consolidación dentro del marco urbano de Granada de una aristocracia latifundista y mercantil.

Ante la sensible disminución de la población laboral indígena, con la aparición de la hacienda ganadera debió acentuarse la presencia del trabajo del negro esclavo. Con esto en la composición étnica del nicaragüense del siglo XVII, debió producirse el aporte del esclavo africano y el lógico derivado del mestizaje muy influyente de esta etnia. No debemos olvidarnos, por ejemplo, que en 1651 se promulgó un bando en Granada, mediante el cual el Gobernador comunica el auto de que debía establecerse junto a la ciudad una población que

"congregase a todos los mulatos y mulatas, negros y negras libres de aquella jurisdicción".²²

De este modo nació y existió pero no por mucho tiempo, Santa María del Haro, pueblo que se ubicó en las orillas del Lago, en el sector noreste de la ciudad. Molina Argüello sospecha que la ubicación actual corresponde al barrio de Santa Lucía o a un punto un poco más al norte.

Sabemos que los franciscanos se habían asentado en Granada por allí del año 1550, casi al mismo tiempo que lo hicieron los mercedarios. El dominico Padre Fray Bartolomé de las Casas estuvo en Nicaragua por

1535 y 36, en la compañía de otros frailes pero el convento de los franciscanos y sus sermones y actos provocaron alarmas y tensiones con los conquistadores y el Gobernador Contreras. Por los datos que daremos casi de inmediato sobre los franciscanos, parece evidente que no hay fundamentos suficientes para afirmar que la actual iglesia y convento de San Francisco se hallaban ya en el mismo sitio en que Las Casas predicó y polemizó. Se sabe también que poco más tarde existió un convento de la orden de Santo Domingo, tanto en León como en Granada que fueron despoblados en 1554.²³

Los franciscanos se asentaron al principio en distintos puntos de la ciudad, de un modo ocasional. Juarros además afirma que en 1579 se erigió la provincia franciscana de San Jorge, la que incluía en su jurisdicción a la provincia de Costa Rica; se señaló a la ciudad de Granada como sede de la cabecera provincial. No se conservan hoy papeles de esos archivos, destruidos quizás en el incendio de Granada en 1856. No fue sinó por allí de 1571 que los franciscanos comenzaron a edificar con ladrillos, cal y tejas, la iglesia y el convento de San Francisco, en el lugar preciso que ocupan hoy en Granada ambos edificios. Cabe pensar que ya por 1575 se habían concluido las obras de esas edificaciones, aunque no con la fisonomía que actualmente nos presentan. Conocemos en efecto que en 1856 Walker los dejó sumamente dañados, motivo por el cual, con posterioridad se introdujeron en ellos notorios cambios arquitectónicos.

Granada no ha estado exenta de catástrofes sísmicas. El más antiguo sismo del que tenemos conocimiento sucedió el 13 de junio de 1586. La parte del documento que lo afirma dice:

"hubo (ese día) un temblor de tierra tan grande que a todos (los vecinos) los hizo salir muy de prisa de los aposentos; cayéronse muchos palos y tierra de las paredes y techos y los encalados, de suerte que todos (en Granada) quedaron llenos de miedo y terror."²⁴

Ya se encontraban las fachadas y las paredes de las casas cubiertas por un encalado que las hacía más elegantes, claras y acogedoras.

Juan de Pineda quien escribe en 1594 una conocida relación sobre el Reino de Guatemala, al referirse a la ciudad de Granada expresa:

"... aquí hacen muchas fragatas grandes que van por este Desaguadero con muchos bastimentos, anzy de mayz, miel, sebo, galinas y otras muchas cosas a Panamá y Nombre de Dios; abrá en esta ciudad mas de cient vecinos, y muchos dellos tienen encomyendas de yndios; es tierra caliente y sana".²⁵

Por todo ello es que podemos llegar a afirmar con el historiador de Nicaragua, don José Dolores Gámez, que:

" en 1660, la ciudad de Granada... había alcanzado el primer lugar de la Provincia, por su comercio y movimiento".²⁶

En Granada residió por largos años del siglo XVI, el Obispo de Nicaragua y Costa Rica, pese a que su deber era el de radicar en la capital que era León.

Granada era ya el puerto más importante del Reino para el comercio fuera del mismo, en particular con Portobelo en Tierra Firme, con Cartagena de Indias y otros puntos del Caribe, pero a la vez, como lo afirma un documento de 1620, se

"traen a Granada vinos, lenzería y otros géneros y materias que vienen de España; y al presente suben y bajan las dichas fragatas con grandísimo trabajo y dificultad".²⁷

Es constante esta observación sobre el grado de dificultades que esta navegación por el río Desaguadero representaba para el comercio con la fragatas. Es por ello que ya en 1555, Ruy López de Valdequebro formula un proyecto, que llegó hasta la corte de Madrid, para hacer navegable el río San Juan y de este modo facilitar además el paso de un mar al otro.²⁸ Pero este documento quedó archivado y en completo olvido.

El más serio de todos, para resolver el problema de la navegación fluvial, lo presentó don Diego Mercado en 1620 a las autoridades de España. Mercado era flamenco y residía en Santiago de Guatemala, donde atendía el suministro de la pólvora.

El documento no refleja en modo alguno improvisación ni imprecisión. Todo lo contrario, es claro, objetivo y concreto. Piensa que el problema principal, el de los raudales, podía ser solucionado, dado que encuentra que predominan en el curso fluvial, la piedra suelta y las arenas, que hacen manejable la dificultad. Destaca que esta ruta es mucho mejor, más sana y segura que la que se usa por el istmo de Panamá. En Nicaragua abundan las buenas maderas, los frutos de la tierra, la pesca fluvial y lacustre; la boca del río tiene un puerto natural bastante cómodo y seguro. Era factible construir un paso hasta San Juan del Sur, para habilitar allí otro puerto, esta vez en el lado del Pacífico. Lamentablemente propuesta tan sensata como ésta, quedó de nuevo archivada en España, sin que nadie se interesara por ella. Ni siquiera se llegó a realizar un estudio preliminar

de un proyecto tan serio como era el de Mercado.

Acciones de esta naturaleza fueron las que hicieron que la América no prosperase, hecho que se explica dentro del marco de las políticas monopolísticas de los reinos metropolitanos y de sus subordinadas colonias.

Mercado vislumbra múltiples beneficios de esta ruta y comercio, en especial con el trigo para la provincia de Costa Rica, al través del puerto de Suerre; cita además otra posible ruta con esa provincia, a través del río Sarapiquí, tributario del Desaguadero.

El puerto de Suerre estuvo abierto a este tráfico, al menos desde 1576 y al menos hasta 1633. En ese año un río tributario cambió el curso y el puerto de Suerre perdió la mayor parte de su caudal, motivo por el que se abandonó. Durante el resto el período colonial lo sustituyó el puerto de Matina.²⁹

Por Suerre, Costa Rica remitió a Portobelo trigo y harina, cerdos capones, bizcocho, anís y otros artículos más. Tales productos sirvieron para que los pobres habitantes de esta provincia encontrasen una honesta fuente de ingresos derivados de este comercio. Las fragatas de Granada a su paso por nuestras costas, recogían esos productos para conducirlos a Tierra Firme. De seguro lo hacían igual con los productos de España, cuando iban con ellos de regreso a Granada.

Un total de 27 fragatas salieron y entraron al puerto de Granada en 1597, un año en verdad excepcional. En 1598 llegaron y salieron 17 fragatas; en 1599 lo hicieron 22 fragatas y 14 en 1603. Entre 1544 y 1572, un poco más de cinco fragatas provenientes de Nicaragua llegaron a Nombre de Dios cada año; en 1597 entraron allí 5 de Nicaragua, de un total de 31 que llegaron al puerto. En 1637 las importaciones de Nicaragua representaron el 30,8 % del valor total de las importaciones americanas a España.³⁰ Ello muestra la relevancia que alcanzaba esta ruta dentro del Reino y corresponde por consiguiente al período de apogeo de Granada como puerto. Se nota sin embargo la ausencia de un ritmo constante en dicho comercio, debido en mucho a la inseguridad de la ruta, a los riesgos de la navegación, a la inestabilidad del clima y de las cosechas, y a otros factores más que hoy no conocemos.

El año de 1597, navíos corsarios ingleses anduvieron rondando por la boca del Taure, sin atreverse a subir por el Desaguadero hasta la ciudad de Granada. Es por ello que en 1602 se autorizó la construcción en

las bocas de este río el fuerte de Santa Cruz. Se estableció en él un presidio con su debida guarnición, pero por la poca utilidad se le abandonó pronto.³¹



En 1604 el Gobernador de Costa Rica autorizó el desplazamiento de cuatro indios carpinteros hasta Suerre, para reacondicionar allí una fragata que habían incendiado los ingleses. En 1607 tarde el dueño de esta fragata recibe autorización en Cartagena de Indias para pasar a Suerre con mercancía española. De camino supo su capitán de la existencia de la ciudad de Santiago de Talamanca, ubicada en las orillas el río Sixaola, a donde pasó primero. No vamos aquí a contar la larga historia que llevó incluso a la construcción de la primera fragata de Talamanca. La sublevación de los indios y la destrucción de Santiago en 1610, llevan a concluir este proceso, que tiene muy fuertes vínculos con el comercio al través del puerto de Suerre.³²

En 1636, el religioso Thomas Gage llega a Granada, en su ruta de regreso a Europa. Sus datos acerca de la ciudad de Granada son de mucho interés:

"Las casas (de Granada) son más hermosas que las de la ciudad de León, teniendo también muchos habitantes, y entre otros varios mercaderes, de los cuales hay algunos muy ricos y que trafican en Cartagena, Guatemala, San Salvador, Comayagua, y por el Sur con Panamá y el Perú".

"Al tiempo de partir las fragatas, se puede decir que esta ciudad es una de las más ricas de esta parte septentrional de América; porquelo comerciantes de Guatemala, temiendo mandar sus mercancías por el golfo de Honduras, por haber sido muchas veces cogidos por los holandeses entre este sitio y La Habana, les parece más seguro enviarlas por las fragatas a Cartagena, pues los holandeses no se encuentran tan a menudo en este camino como en el otro. Lo mismo sucede cuando hay navíos en el mar o hacia el cabo de San Antonio, transportando también el dinero de las rentas del Rey por este conducto de Granada a Cartagena".³³

Granada había creado su propia grandeza dentro del Reino de Guatemala. Y de hecho se había llegado a constituir en una de las principales ciudades del Reino. Los caminos del Reino llegaron a converger en ella; contaba con la ruta más segura para el envío de rentas y bienes de capital a Cartagena de Indias y a España. Era la principal ciudad de la Provincia y mostraba poseer una envidiable arquitectura para su tiempo, reflejo de su gran prosperidad. Pero ya el enemigo rondaba, codicioso de su fortuna. Para su desgracia la hora del peligro habría de llegar un día. No sabemos mucho sobre ella y su comercio después de 1636 y antes de 1661. Pareciera que discurría con relativa normalidad y que no existían mayores problemas, con la excepción de los corsarios que pululaban en las costas de sus vecindades.

El historiador norteamericano Haring en su obra acerca de los bucaneros del siglo XVII en el Caribe, hace esta oportuna observación:

"Hasta 1640, el filibusterismo tuvo carácter más o menos accidental y ocasional en las Antillas; pero en la segunda mitad del siglo aumentó mucho el número de bucaneros, y los hombres abandonaron del todo sus antiguas ocupaciones por el atractivo y los grandes beneficios del "course".³⁴

En 1655 la isla de Jamaica es ocupada por una expedición que estaba al mando del Almirante Penn; ella fue enviada desde Inglaterra por Oliverio Cromwell. Este acto llega a tener carácter de permanencia, y de hecho una potencia europea enemiga de España, llega a tener en el Caribe un centro efectivo para la realización de las acciones piráticas. Diríamos que esta acción viene a ser la oficialización por Inglaterra, de esta detestable práctica política que tantos bienes y riquezas deparó a sus súbditos y a la Corona misma que los amparaba. De este modo pudo alcanzar mayor fuerza la acción destructiva en contra del imperio español.

No debe sorprendernos en consecuencia la afirmación siguiente que tomamos del historiador nicaragüense Tomás Ayón:

" Los filibusteros ingleses, franceses y holandeses se habían posesionado en 1661 de las bocas el Taure y del San Juan y desde entonces permanecían en el río casi constantemente, dando caza a las embarcaciones que salían o entraban con artículos de comercio e impidiendo las comunicaciones directas con España y Nombre de Dios. Habían construido (en estas bocas del San Juan) catorce barracas y se hallaban en número de más de quinientos".³⁵

Es lógico concluir que el comercio y la ciudad misma de Granada comenzaron a vivir un período de crisis bastante preocupante. Las amenazas eran demasiado reales para aceptar el correr los riesgos del comercio y las comunicaciones. Había empezado el movimiento para que desembocase pronto este comercio en una especie de jaque mate. Los vecinos de Granada sabían que en cualquier momento podrían aparecer en la ciudad esos aventureros. Por estas razones es que Ayón nos agrega:

"Los vecinos principales se retiraban a sus haciendas por largo tiempo, para dirigir los trabajos o recoger las cosechas de las grandes y numerosas haciendas de cacao, añil y ganadería, situadas unas a cinco leguas de distancia, otras a diez y otras a veinte o treinta, en donde permanecían ocupados en faenas que les daban tranquilidad y riquezas".³⁶

Esto significa que para los ricos propietarios de tierras, su aislamiento en los campos venía a constituirse en una forma de seguridad. Estos ricos ausentistas de Granada, tenían en ella su casa principal a donde llegaban sólo en calificadas ocasiones.

Para los mercaderes, comerciantes, artesanos y gentes de otros oficios, su lugar estaba en la ciudad y no tenían otro modo para escapar de los riesgos que se veían venir.

Los historiadores nicaragüenses Tomás Ayón y José Dolores Gámez escriben en sus correspondientes libros sobre historia de su país³⁷ que en 1663 hubo muy fuertes temblores en Nicaragua sobre todo en León y Granada. Apuntan además que a raíz de ellos subió el cauce del río San Juan en algunos puntos.

"hasta el extremo de hacer imposible la navegación para embarcaciones mayores".³⁸

Ayón agrega que a un buque proveniente de La Habana se le hizo imposible salir de nuevo hacia el mar. Los datos son de suyo interesantes, pero por desgracia no se citan las fuentes en que se apoyaron para tal información. Ayón ha de ser lógicamente la fuente de la que hizo uso Gámez, pero este dato no nos merece confiabilidad alguna, por razones que daremos a conocer más adelante.

Con terremoto o sin él, los efectos del "bloqueo" de la boca del Desaguadero por los piratas para el comercio y las comunicaciones de Granada con el Caribe, resultaron ser para Nicaragua catastróficas en general.

Gámez complementa lo afirmado con estas certeras frases:

"La miseria de la provincia llegó a ser extrema. Su única riqueza fue (en adelante, agregamos nosotros) el ganado vacuno que se había aumentado prodigiosamente, a extremos de que una res gorda sólo importaba cuatro tostones, o sean dos pesos".³⁹

El 9 de Junio de 1663 fue extendido el título de propiedad a la ciudad de Granada, de sus tierras ejidales. Remedidas las mismas en abril de 1890, alcanzaron a nueve leguas cuadradas, o lo que es lo mismo, a tres leguas de lado alrededor de la ciudad.⁴⁰

Escribe Ayón que en junio de 1665 el corsario holandés Juan David se aventuró furtivamente por el río y el Lago, hasta acercarse a Granada sin ser visto. Llegó hasta el centro de la ciudad y dos horas de pillaje fueron suficientes para que recogiera la suma de cuarenta mil escudos, cifra bastante respetable para la época.³⁵ No llegó al extremo de quemar casas, pero el daño moral infringido a los granadinos fue tremendo.

Nunca existió un pirata que llevase ese nombre, ni menos tenía tal nacionalidad. Se trata de Jean David Nau (1639-1671), natural de las Arenas de Olona, Francia. Fue apodado el azote de los españoles por sus múltiples fechorías en el Caribe en contra de España. En la historia se le conoció más con el mote de El Olonés u Olonnais. Incluso hay alguna estampa antigua en que viene su imagen física, nada agradable por cierto. Murió más tarde en un ataque a los indios en el Darién. Hecho prisionero le dieron muerte y fue asado y comido por los indígenas. Se constituyó sin lugar a dudas en un bocado muy fino para estos caníbales.⁴¹ Triste final para tan famoso aventurero.

A raíz de estos acontecimientos los vecinos de Granada amenazaron con despoblar la ciudad sino se fortificaban algunos puntos del

Desaguadero. Así arranca el importante proceso de construcciones militares sobre el río San Juan, tema que sería suficiente para otro trabajo independiente de este. Vamos pues a sintetizar la información.

Las autoridades mandaron edificar dos torres en las bocas del San Juan, pero esto resultaba ser totalmente impráctico, dado que existían otras bocas más en el delta del río, por las cuales el enemigo podría aventurarse hacia el interior. Fue el general don Juan Fernández de Salinas y de la Cerda, adelantado de Costa Rica, el encargado de llevar adelante estas obras desde Nicaragua. En 1666 existían ya varios modestos castillos sobre el río San Juan. El primero fue el llamado de San Carlos, en la salida del río Desaguadero del Lago, margen izquierda y en lo alto de una colina. El segundo se localizó frente a los raudales de Santa Cruz, en lo alto de una loma. Más tarde se conocería este castillo como el castillo de la Inmaculada Concepción o Castillo Viejo; comenzado en 1672, su obra se hallaba concluida ya en 1675.

Se decidió luego la construcción de un tercer fuerte nombrado de San Carlos de Austria, el que se halló sobre este mismo río, una milla debajo de donde confluye a él el Pocosol, llamado hoy río de San Carlos. La obra de construcción de este último se emprendió en 1666, tras vencerse grandes dificultades. Su asiento se levantó en la ribera izquierda, es decir, en territorio de la actual Nicaragua. Se estableció a la vez una atalaya nombrada de San Juan de Dios, en frente del mismo y en la otra margen del río, en tierras de la Costa Rica actual.⁴² En 1670 el militar que lo defendía, Gonzalo Noguera de Rebolledo, lo entregó a los piratas, y de este modo se produjo el segundo saqueo de Granada y el fuerte fue total y definitivamente destruido por el enemigo.

En las vecindades de Granada se había hecho construir un pequeño fuerte.⁴³ No hay datos aclaratorios acerca del mismo, pero tendemos a pensar que bien pudo estar en una de las isletas. El hecho que nos llevaría a establecer un directo ligamen con la isleta del Castillo, en donde se haya hoy el no ha muchos años reconstruido fuertecito de San Pablo. Pero por supuesto la edificación original debió ser muy sencilla y nada tiene que ver con la actual, que data del siglo XVIII.

Esta vez entró a Granada, en 1670, el filibustero Gallardillo, tras la toma del fuerte de San Carlos de Austria. Sorprendió a los vecinos, saquearon ellos a su gusto la ciudad y se llevaron gran número de hombres y de mujeres, como modo para pedir más rescates.⁴⁴

El tercer saqueo de Granada resultó mucho más trágico. Ocurrió

en abril de 1685, ocasión en que la saquearon filibusteros ingleses y franceses.

"Al día siguiente pidieron el rescate a la población y como no se los llevó pronto, incendiaron el convento de San Francisco y diez y ocho casas principales, saquearon la población (de nuevo) y se retiraron, con la pérdida de trece hombres".⁴⁵

Las grandes inversiones hechas en la construcción de los castillos del río San Juan de poco habían servido para la defensa de los granadinos. Con estos eventos es que concluye un importante ciclo urbano de Granada y se cierra una etapa principal en el proceso económico colonial de Nicaragua.

Pero, ¿Era esto lo último que marcaría a Granada con un signo de tragedia? No, por desgracia.

Por los datos de Diego Manuel de Morales que se publicaron en la *Gazeta de Guatemala* en 1801, nos enteramos que en el...

"año de 1685 salió de Portobelo el bergantín de Tomás Gómez, cargado de anclas, cables y otros pertrechos que vinieron de España en cinco navíos de guerra, al cargo del Almirante Nicolás de Gregoria, para proveer la armada del Sur, y dicho bergantín subió el río de San Juan, entró en la laguna, llegó a Granada, y cuando quiso volver a Portobelo halló que el raudal del castillo no tenía agua suficiente, ni después la ha tenido..."⁴⁶

Nos parece en primer término, que nos hallamos ante una información confiable. En segundo lugar, coincide en ciertos detalles con los datos de 1663 de Ayón, de que un navío había entrado pero que no pudo salir. Es notorio que no se habla aquí de sismo alguno.

La explicación para este fenómeno se deduce del contexto de nuestro trabajo, y lo hacemos descansar sobre una perspectiva ecológica. Para la construcción de navíos, se llegó a necesitar mucha madera, la que se obtuvo de las inmediaciones del Lago, no necesariamente sólo de las cercanías de la ciudad de Granada. El desarrollo de la actividad ganadera se dio particularmente en la gran cuenca lacustre, hasta en Chontales, para lo cual hubo que ralea el bosque y así extender el área de pastos. Todo ello llevó a una deforestación profunda de la cuenca del gran Lago de Nicaragua, que de hecho condujo a este sensible descenso del nivel de las aguas del lago y del río, factor que determinó el problema de navegación del mismo.

No medió en consecuencia ningún sismo para que esta situación se produjera. Y a nuestro entender, el mismo proceso ha seguido hacia delante hasta nuestros días.

Como más tarde se restableció la navegación fluvial utilizándose embarcaciones planas, debemos además negar que el impacto en el comercio con Portobelo y Cartagena de Indias, deba este bajonazo al descenso en el nivel de las aguas del río Desaguadero. Fue más bien la piratería la que hizo que cayera de picada el comercio entre Granada y el Caribe. No debemos olvidarnos que en 1668 el pirata Morgan asaltó Portobelo y pese a la resistencia ofrecida, la ciudad cayó y los asaltantes se llevaron como rescate la suma de 250.000 pesos. En 1671, Morgan, por la ruta del Chagres, llegó hasta la ciudad de Panamá, la saqueó e incendió y su regreso al Caribe lo hizo con 175 mulas cargadas de rico botín, junto con 600 prisioneros.⁴⁷ Pero aún así la ruta ístmica por Panamá siguió en funcionamiento, dado que para España era vital para su enlace con el rico reino del Perú.

Por lo que hemos podido clarificar con el presente trabajo, tenemos ahora una nueva perspectiva de todo este proceso global de los inicios de Granada y el desarrollo de ella como ciudad y puerto. Ellos se engarzan en un entorno de mayor complejidad del que usualmente se ha solido reconocer.

De igual manera sobre esas bases tan vastas y complejas, es que podemos arrancar con nuevos fundamentos y más amplias perspectivas para entender a profundidad su problemática existencial urbana. Es de este modo como podemos entender a Granada y a Nicaragua entre los años de 1665 a 1685. Con la presencia en ella de los bucaneros y filibusteros y además el descenso del nivel del río en 1585, su destino cambia a profundidad. Es más relevante la acción de los piratas que el descenso del nivel del río San Juan, en la valoración que hemos hecho de esta crisis. Esta situación debió llevar a una sensible disminución de la población urbana de Granada, que resultó alentada principalmente por el éxodo rural. Pero a la vez ella tenía ya una muy sólida estructura urbana y contaba con muy buenas bases económicas con el soporte de la ganadería, el cacao y el añil. Granada había consolidado su hinterland, el que comprendía ya a toda la gran cuenca lacustre. Esta situación la llevó a limitar su acelerado desarrollo anterior, pero le permitió continuar con su existencia y vida urbana tradicional.

Compartimos el criterio de McLeod, en el sentido de que Granada y la misma Nicaragua fracasaron

"en su intento por dar con un producto dinámico, por lo que se convirtió en apenas algo más que una Costa Rica mayor, en un apéndice y centro abastecedor del área más vital y activa de Panamá".⁴⁸

Ello desalentó e hizo poco competitiva a Granada y a Nicaragua, lo que a la postre la llevó a la decadencia de ese comercio.

Pensamos que lo dicho es suficiente, aun cuando sabemos que la historia de la ciudad de Granada estaba llamada a continuar. Quede lo que sigue para otra mejor oportunidad.

Muchas gracias.

Heredia, 1° de marzo de 1996

Notas

1. Meléndez, Carlos. 1974 y 1993.
2. Se incluye en Meléndez, Carlos. 1974: 233.
3. Op. Cit: 121 – 146.
4. Vega Bolaños, Andrés. 1954 – 1957, I: 129.
5. Sobre este tema, véase la obra de Sherman, William L. 1978.
6. CODOIN, II, XVII: 230.
7. Véase Pérez Valle, Eduardo. 1960; Fernández Guardia, Ricardo. 1941: 56 – 57.
8. Peralta, Manuel M. 1883: 728 – 740.
9. Véase Meléndez, Carlos. 1977: 74.
10. Vega bolaños, Andrés. 1954 – 1957, I: 468; AMN, Navarrete, Doc. 10: 71.
11. Lockhart, James. 1972.
12. Meléndez, Carlos. 1977: 66 – 67.
13. Peralta, Manuel María. 1886: 740.
14. Meléndez, Carlos. 1977: 67.
15. Meléndez, Carlos. 1977: 71 – 72.
16. Peralta, Manuel María. 1883: 147.
17. Vega Bolaños, Andrés. 1954 – 57, XV: 126.
18. López de Velazco Juan. 1894: 321.

19. Peralta, Manuel María. 1883: 557.
20. Dos religiosos. 1872 (LVII): 363.
21. AGCA, A 1.39.1751, fols. 86 – 93v.
22. Juarros, Domingo. 1936, I: 40.
23. Molina Argüello, Carlos. 1962: 37.
24. Dos religiosos. 1872 (LVII): 367.
25. Serrano y Sanz, Manuel. 1908: 468 – 469.
26. Gámez, José Dolores. 1889: 202.
27. Peralta, Manuel María. 1887: 8.
28. Salvatierra, Sofonías. 1939, I: 552.
29. Véase González Víquez, Cleto. 1935: 9 – 39.
30. Chaunu, Pierre. 1955 – 60. VII-I: 689 – 690.
31. Ayón, Tomás. 1882 – 87, II: 4.
32. Véase Gagini, Carlos. 1920: 97 – 101.
33. Gage, Thomas. 1946: 275.
34. Haring, Clarence H. 1939: 82.
35. Ayón, Tomás. 1882 – 87, II: 65 - 66.
36. Op. cit. p. 66.
37. Ayón, Tomás. 1882 – 87, II: 65, Gámez, José D. 1889:212.
38. Gámez, José D. Cit.
39. Ibidem.
40. Barberena Pérez, Alejandro. 1971: 127.
41. Ayón, Tomás. 1882 – 87, II: 69 – 70.
42. Oexmelin, Alexandre-Olivier. 1953: 86.
43. Algunos documentos acerca de esta edificación, que fue la que llevó al cambio del nombre del río Pocosol por el de San Carlos, se encuentran publicados en Fernández, León. 1881 – 1909, VIII: 317 – 341.
44. Op. cit. P. 341.
45. Gámez, José Dolores. 1889: 216.
46. Ayón, Tomás. 1882 – 87, II: 133.
47. Gazeta de Goathemala. N° 233, de 19 de octubre de 1801, fols. 605 – 606.
48. Castillero R., Ernesto J. 1955: 51 –53.

BIBLIOGRAFIA

AGCA (Archivo General de Centro América). Ciudad de Guatemala.

AMN (Archivo Museo Naval), Madrid.

Navarrete, Martín Fernández de (colección de mss.)

Ayón, Tomás.

1882-89 "Historia de Nicaragua desde los tiempos más remotos hasta el año de 1852". III tomos. Tipografía de "El Centro-Americano". Granada. Tipografía de "El País" Managua.

Barberena Pérez, Alejandro.

1971. "Granada, Nicaragua". Imprenta Nacional, Managua D.N., Nicaragua.

Castillero R., Ernesto J.

1955 "Historia de Panamá" Quinta edición corregida. Impreso en los talleres de la Editora Panamá América, S.A.

Chaunu, Pierre.

1955-60 "Seville et l'Atlantique (1503-1650)". Centre de Recherches Historiques. Ecole Pratique des Hautes Etudes. Université de Paris. 8 tomos en 11 volúmenes y un fascículo.

CODOIN

1885-1932 "Colección de Documentos inéditos relativos al Descubrimiento, Conquista y Organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar". Segunda serie. 25 tomos. Publicados por la Real Academia de la Historia. Madrid.

Dos Religiosos

1872 "Relación breve y verdadera de algunas de las muchas cosas que sucedieron al Padre Fray Alonso Ponce en las Provincias de la Nueva España". En la "Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España, de Miguel Salvá y Marqués de la Fuensanta del Valle. Vos. LVII y LVIII. Imprenta de la viuda de Calero. Madrid.

Fernández, León.

1881-1907 "Colección de Documentos para la Historia de Costa Rica". 10 volúmenes. San José, París, Barcelona.

Fernández Guardia, Ricardo.

1941 "Descubrimiento y conquista de Costa Rica". Imprenta Lehmann, San José, C.R.

Gage, Thomas.

1946 "Nueva relación que contiene los viajes de T.G. en la Nueva España". Biblioteca "Goathemala" de la Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala. Volumen XVII. Guatemala.

Gagini, Carlos.

1920 "Primer viaje por mar a Santiago de Talamanca (marzo de 1606)". Revista de Costa Rica, año II, n° 4 (diciembre): 97-101.

Gómez, José Dolores.

1886 "Historia de Nicaragua desde los tiempos prehistóricos hasta 1860. En sus relaciones con España, México y Centro América". Tipografía de "El País". Managua

Gazeta de Goathemala

1801 "Del antiguo comercio de Nicaragua y Costarrica". Tomo IV, n° 233 (lunes 19 de octubre): fols.605-606. Ciudad de Guatemala.

González Víquez, Cleto.

1935 "Apuntes sobre Geografía Histórica de Costa Rica". La Escuela Costarricense, año II, n° 35 (nobiembre).

Haring, Clarence H.

1939 "Los bucaneros de las Indias Occidentales en el sigloXVII". Segunda edición. Academia Nacional de la Historia de Venezuela. París- Brujas. Desclée de Brouwer.

Incer, Jaime.

1989 "Viajes, Rutas y Encuentros. 1502-1838". Editorial Libro Libre. San José, Costa Rica.

Juarros, Domingo.

1936 "Compendio de la Historia de la Ciudad de Guatemala". II tomos. Tercera edición. Folletín del "Diario de Centro-América". Tipografía Nacional, Guatemala

Lockhart, James.

- 1972 "The men of Cajamarca. A social and Biographical Study of the First Conquerors of Perú". Institute of Latin American Studies. University of Texas Press, Austin and London.

López de Velazco, Juan.

- 1894 "Geografía y descripción Universal de las Indias". Edición de Justo Zaragoza. Establecimiento Tipográfico de Fortanet, Madrid.

Macleod, Murdo J.

- 1973 "Spanish Central America. A socioeconomic history. 1520-1720". University of California Press. Berkeley- Los Angeles-London.

- 1980 "Historia socio-económica de la América Central Española. 1520-1720". Traducción de Irene Piedra Santa. Editorial Piedra Santa. Ciudad de Guatemala, Guatemala.

Meléndez, Carlos.

- 1974 "Hernández de Córdoba. Capitán de Conquista en Nicaragua". Serie Histórica nº 9. Colección Cultural del Banco de América. Managua, Nicaragua.

- 1977 "Ciudades Fundadas en América Central en el siglo XVI (Sinopsis alfabética). En: Anuario de Estudios Centroamericanos. Nº 3. Universidad de Costa Rica: 9- 26.

- 1993 "Hernández de Córdoba. Capitán de Conquista en Nicaragua". Segunda edición. Colección Cultural. Serie Histórica. Banco de Nicaragua (BANIC). Editorial Presencia Ltda.. Santafé de Bogotá.

Molina Argüello, Carlos.

- 1962 "Poblaciones fundadas en Nicaragua durante el siglo XVII". En: Revista Conservadora. Managua, Vol. 5, nº 37 (diciembre): 31-44

Oexmeling, Alexandre-Olivier.

- 1953 "Historia de los Aventureros-Filibusteros y Bucaneros de América". Traducción de C. Armando Rodríguez. Archivo General de la Nación. Vol. XI. Editora Moltalvo. Ciudad Trujillo, República Dominicana.

Peralta, Manuel María.

- 1883 "Costa Rica, Nicaragua y Panamá, en el siglo VI. Su historia y sus límites..." Librería de M. Murillo, Madrid.

1887 "El canal interoceánico de Nicaragua y Costa Rica en 1620 y en 1887. Relaciones de Diego Mercado y Thos. C. Reynolds con otros documentos recogidos y anotados". Imprenta de Ad. Ertens, Bruselas.

Pérez Valle, Eduardo.

1960 " El Desaguadero de la Mar Dulce. Historia de su descubrimiento". Talleres de la Editorial "Hospicio". León, Nicaragua.

Salvatierra, Sofonías.

1939 "Historia de Centro América". II volúmenes. Tipografía Progreso. Managua.

Serrano y Sanz, Manuel.

1908 "Relaciones históricas y geográficas de América Central". Colección de Libros y Documentos referentes a la Historia de América: Tomo VIII. Librería General de Victoriano Suárez, Madrid.

Sherman, William L.

1978 "Forced Native Labor in Sixteenth Century Central America". University of Nebraska Press. Lincoln and London.

Squier, Ephraim George.

1989 "Nicaragua. Sus gentes y paisajes". Traducción de Luciano Cuadra Editorial Nueva Nicaragua, Managua.

Vega Bolaños, Andrés.

1954-1957 "Documentos para la Historia de Nicaragua". Colección Somoza. XVII volúmenes. Imprenta viuda de Galo Sáez, Madrid.