

tenerlas en una diaria comunicación. Así en el curso de unos treinta años, llegó á establecer Bianconi un sistema completo de comunicación interior de Irlanda, y sus coches pasaban por las carreteras y caminos vecinales, yendo de ciudad en ciudad, y proporcionando al público un servicio regular, cómodo y seguro, al precio de un cuarto de penique por milla.

El número de viajeros aumentó rápidamente. El primer coche que puso al servicio público, era solamente de seis asientos. Este fué el que hacía servicio entre Clonmel y Cahir, pero cuando este servicio se extendió hasta Limerick, fué necesario un coche mayor. El servicio de Clonmel á Waterford empezó también con un coche pequeño, pero pasados unos cuantos años, había ya cuatro grandes coches que hacían un viaje diario entre estas dos plazas y así ocurrió en todos los otros servicios entre Cork y el Sur, Sligo y Strabane, con el norte y noroeste, entre Wexford y el este, Galway y Skibbereen con el oeste y sudoeste.

Bianconi, al principio aumentó la cabida de sus coches para que pudiesen llevar cuatro personas á cada lado en vez de tres, y estos nuevos coches eran tirados por dos caballos. Pero como estos dos caballos podían llevar dos pasajeros más, se añadió otra pieza á los coches para poder llevar cinco á cada lado en vez de cuatro. Posteriormente, construyó otro coche de cuatro ruedas, tirado por tres caballos para seis asientos á cada lado y, finalmente añadió otro caballo aumentando también el tamaño del coche para colocar siete, y en caso preciso, ocho pasajeros á cada lado y otro en el pescante, lo que

daba un total de diez y siete viajeros. El mayor y más pesado de los coches de cuatro ruedas, era llamado « Finn Mac Coul's »; los de dos ruedas eran llamados « Feangh-a-ballagh », y los intermedios « Massey Dawsons ».

Cuando Bianconi completó su red de coches, tenía cien vehículos en movimiento, ciento cuarenta estaciones de relevo, en cada una de las cuales y según su importancia, empleaba de uno á ocho mozos; tenía cien cocheros y mil trescientos caballos, haciendo un recorrido medio de tres mil ochocientas millas diarias, pasando por veintitres condados y visitando nada menos que ciento veintidos de las principales poblaciones del sur, del oeste y del centro de Irlanda. Los caballos de Bianconi consumían, término medio, de tres á cuatro mil toneladas de heno anualmente, y de treinta á cuarenta mil barriles de avena, siendo todo esto comprado en las mismas localidades productoras.

Los coches de Bianconi ó « The Bians » fueron muy pronto populares. Todos los habitantes de Irlanda le debían agradecimiento por haber mejorado grandemente al país. La gente podía ir á los mercados y comprar ó vender mercancías con más ventajas que antes. Era más económico ir en coche que á pie, y los viajes frecuentes ponían en comunicación á los habitantes del país, acortando las distancias que los separaban, facilitando el comercio de siete décimas partes de Irlanda, habiendo mercados para los pescados frescos cogidos por los pescadores de Galway, Clifden, Westport y otros puertos, facilitando que fueran vendidos en todo el país al día siguiente de ser cogidos. Facilitó tam-

bién á los turistas el gusto de admirar los panoramas que presentaba Irlanda, por la seguridad con que se visitaban Bantry, Bay, Killarney, South, Donegal y las selvas de Connemara.

Las atenciones de Bianconi para con el público, eran tantas y realizadas con tanto tacto, que nadie tenía contra él motivo de queja. Todos eran amigos suyos. Ni los mismos Whiteboys le molestaron, ni intentaron nada contra las mercancías que sus coches transportaban. Podía decir con orgullo que ni aun en las épocas más turbulentas fueron molestados en lo más mínimo sus coches. Aun cuando durante la insurrección de los Whiteboys habfa de noche millares de personas por los caminos, el negocio de Bianconi continuó sin interrupción. En la sesión que la « British Association » celebró en 1857, dijo Bianconi : « Mi servicio de transportes, aun cuando en ocasiones ha llevado maletas conteniendo valores de gran importancia, se ha realizado á todas horas del día y de la noche, por sitios solitarios ; y en el largo período de cuarenta y dos años que han transcurrido desde su fundación, jamás han sido asaltados, ni molestadas, ni desposeídas las personas que se valieron de coches de mi propiedad en sus viajes, proporcionándome con esto un orgullo y un placer tan grande que no los igualaría cualquiera recompensa de otra índole, que me otorgaran por mi trabajo y merecimientos. »

Los coches de Bianconi fueron de gran utilidad para el transporte del correo que, hasta los principios de la nueva empresa, fué servido malamente, pues era llevado en su mayor parte por peatones

y ginetes. Cuando rodó el primer coche desde Clonmel á Cahir, ofreció Bianconi hacer este servicio por la mitad del precio que hasta entonces había costado, y vióse claramente que, servido por Bianconi, llegaba el correo con regularidad á Cahir, adoptándose los coches de Bianconi para este servicio importante que se generalizó en Irlanda, como en todas partes, viviendo Bianconi lo suficiente para ver que toda la conducción del correo se hacía en sus carruajes.

Los empleados de correos usaban con frecuencia los coches de Bianconi para competir con las sillas de posta entonces existentes. Los mismos empleados le animaron para que se ofreciese á llevar el correo entre Limerick y Trabe, servicio que hacía entonces una silla de posta. Antes de presentar su proposición, acudió al contratista para que con él concurriera al transporte del correo, pero, informado de que la intención de las oficinas de correos era desechar al contratista que tenía entonces el servicio, acudiese ó no Bianconi con su proposición, la presentó y le fué adjudicado.

Bianconi consiguió realizar el servicio de correos con una prontitud no vista hasta entonces. Pero el contratista anterior, creyendo que Bianconi se había portado mal con él, organizó un movimiento en favor de las sillas de posta sobre esta línea, y consiguió que la dirección de correos rescindiera el contrato celebrado con Bianconi y le entregara de nuevo la conducción de la correspondencia. Sin embargo, Bianconi continuó con sus coches. Ya había advertido al contratista que, aun cuando el servicio de correos le fuese retirado, él no retiraría

sus coches de la circulación. Así estuvieron algunos años, perdiendo uno y otro millares de libras en su competencia. « Pero — contestó Bianconi, cuando le hablaron de este asunto en las oficinas en 1838, cumplo lo que dije. Así pierdo mi capital y perdería mi reputación faltando á mi palabra. Prefiero perder mi capital que retirar coches de las carreteras. »

Bianconi tuvo también otros competidores con quienes luchar, especialmente propietarios de coches. Tan pronto como indicó el camino de la fortuna, hubo muchos que lo emprendieron. Pero estos, ó no tenían el genio organizador de Bianconi, ó carecían de otros elementos. No tenían ni su tacto, ni su previsión, ni su conocimiento, ni su perseverancia. Cuando el « Select Committee on Postage », preguntó á Bianconi : « ¿La competencia establecida le induce á reducir el precio de los viajes en sus coches ? » Bianconi respondió : « Rara vez lo hago ; si alguien sirve más barato que yo, se morirá de hambre, puesto que nadie puede servir al público ni más barato ni mejor de como le sirvo » (1).

Estando presente Bianconi en una reunión de propietarios de coches, convocada con el propósito de hacer la contra á un nuevo coche que se presentaba en competencia, no solo no quiso adherirse á esta idea, sino que protestó contra ella diciendo : « Si los propietarios de coches se hubiesen unido en contra mía cuando empecé, me habrían anulado, y además ¿ no es el país suficientemente

(1) Informe dado ante el « Select Committee on Postage », 1838.

grande para todos nosotros ? » Los propietarios de coches, después de una discusión muy dura, le amenazaron con unirse para arruinarle ; pero aquellas amenazas se disiparon como el humo, por que las energías y la constancia de Bianconi eran bien conocidas de todos.

La conducta de Bianconi podía ser considerada como un modelo. Era hombre de una honradez intachable. Todas las dependencias de su negociado podían ser admiradas como escuelas de moralidad. En primer lugar, enseñaba practicamente y robusticia, las virtudes de puntualidad, fidelidad, sobriedad y honradez. También enseñaba al pueblo á apreciar el valor del tiempo, puesto que al aprovechamiento que de él hizo, debía principalmente el éxito conseguido. Cuando pasaron por Clonmel en 1840, Mr y Mrs J. C. Hall, fueron con Bianconi á ver sus establecimientos, su casa y su granja poco distante de la población. Los viajeros, por tener asuntos urgentes, no podían detenerse á escuchar la historia de como había Bianconi conseguido tanto con tan poco. « ¿ De cuanto tiempo disponen Vds ? » preguntó Bianconi. — « Precisamente de cinco minutos. El coche, dijo Mr Hall, nos ha traído hasta la puerta trasera. » Inmediatamente sonó Bianconi la campanilla, y dijo al criado : — « Di al cochero que arrime el coche á la puerta principal », y dirigiéndose á los visitantes añadió : « *Esto economizará un minuto* y me dará tiempo para referirles cuanto deseo. » Así aprovechaba los minutos y sacaba el mayor partido posible al tiempo (1).

(1) Hall's, *Ireland*, pág. 76.

El éxito de Bianconi fué debido también á las admirables condiciones con que sus dependencias estaban montadas. Sus cocheros eran notados como los más corteses y atentos de Irlanda. Eran cuidadosos, puntuales, fieles y honrados; pero todo esto era sólo el resultado de la rigurosa disciplina establecida por su dueño.

Los cocheros, empezando por los cargos más inferiores de los establecimientos, eran promovidos á los más altos, y en armonía con su mérito. « Muchos se han sorprendido de la buena educación de mis empleados, olvidando lo que pasa en la sociedad irlandesa que según mi opinión no es comparable más que á un enfermo que, entrando en la convalecencia, pide sólo nutritivos alimentos en vez de medicinas » (1).

Para aficionar á los obreros á sus cargos, les concedía pensiones; cuando por daño sufrido ó por vejez, eran separados de sus servicios se retiraban con una regular gratificación que disfrutaban por el resto de su vida. En caso de enfermedad, les pagaba también sus jornales, y en caso de muerte, educaba á sus hijos, los cuales, andando el tiempo, desempeñaban los cargos de sus padres.

Por este procedimiento, consiguió que los obreros tuviesen buena conducta, pues sabían que nada, no siendo su mal comportamiento, les privaría de la retribución que por su trabajo recibían.

La sobriedad era indispensable, por ser un cochero aficionado al vino, el más peligroso de los sirvientes. Los cocheros debían ser muy fieles,

(1) Escrito leído ante la «British Association», en Cork, 1843

y el que era cogido en una falta, era despedido inmediatamente. La honradez era también exigida con gran energía, no solamente para con los viajeros, sino para con los otros empleados. Nunca permitió á sus empleados llevar cartas y si á pesar de esto lo hacían, les reprendía con severidad la primera vez y á la siguiente los despedía. « Lo hago así », decía, « porque si no les hiciera respetar á las otras instituciones (correo oficial), pronto aprenderían á no respetar las mías. Además, con el transporte de las cartas, seguramente no deseaban ganar dinero más que para beber, haciéndose por lo tanto, indignos de confianza. »

Así, fidelidad, precisión, puntualidad, sobriedad y honradez, exigidas estrictamente, formaban la base fundamental de todo el organismo establecido por Bianconi. Al mismo tiempo, trataba Bianconi á su personal con gran confianza y atención, haciéndole ver con aumentos en las pagas, el buen resultado que á él y al público proporcionaba el fiel cumplimiento de los deberes.

Una vez en la «British Association», en Cork, dijo Bianconi: « A medida que los cocheros mejoran en su oficio, los disminuyo los sueldos. » — « Siendo así » — dijo el Dr Taylor, secretario de la Asociación — yo no querría servirle. » — « Vaya sí querría — contestó Bianconi — porque á medida que les adelanto en sus puestos, los coloco en trayectos de mayor importancia, donde ciertamente reciben muchas y buenas propinas de los viajeros. »

Bianconi era tan cuidadoso de sus caballos como de sus hombres. Al principio tuvo una mayor difi-

cultad para encontrar buen personal que para adquirir buen ganado, por no estar los animales sujetos á las tentaciones que pervertían á los hombres. Aun cuando el precio de los caballos era elevado, compró los mejores y tuvo gran cuidado de no sobrecargarles de trabajo. Daba á sus caballos, así como á sus hombres, un día de descanso de cada siete. « Sé por experiencia —, decía, — que puedo hacer andar á un caballo ocho millas cada día durante seis de la semana, mejor que seis durante los siete, y esta es una de las razones para que no circulen mis coches los domingos, á menos de que tenga el servicio postal. »

Bianconi tenía confianza en la generalidad de los hombres y como resultado de esto, los hombres tenían confianza en él. Al final de una larga y útil vida, pudo decir con razón : « No hice nunca un acto de generosidad ó de justicia, público ó particular, sin recibir en algún modo la recompensa. »

Al poner en relación las varias clases de la sociedad, creyó Bianconi, é indudablemente con fundamento, que por él se respetaban unas clases á otras y había contribuido mucho al progreso de Irlanda. En el Consejo de ciencias sociales, reunido en Dublin, en 1861, dijo : « El estado de los caminos es tal que limita la marcha á siete millas por hora, viéndose frecuentemente los viajeros obligados á subir á pie por las pendientes. En tales casos, todas las clases de viajeros avanzan reunidas, y tengo la satisfacción de creer que por el trato así creado, se inspira á las clases elevadas respeto y consideración para las naturales y buenas cualidades de las humildes ; y estas justas atenciones, las clases po-

bres las recompensan con deferencia y deseos de agradar. Un beneficio moral de tal naturaleza, me parece digno de atención. »

Hasta cuando se construyeron los ferrocarriles, Bianconi no les hizo oposición, sino que les dió la bienvenida como al « gran civilizador de las edades ». En su opinión, eran preciosos en Irlanda todos los sistemas de comunicaciones. Cuando el capitán Thomas Drummond fué nombrado vicesecretario y posteriormente presidente de la « Irish Railway Commission », tuvo frecuentes ocasiones de hablar con Mr Bianconi, que le prestó cuantos servicios pudo. Mr Drummond concibió un gran respeto por Bianconi, y con frecuencia le preguntaba como un extranjero podía haber adquirido tan gran influencia y tan distinguida posición en Irlanda.

« Esta pregunta », dice Bianconi, « me sorprendió la primera vez y no pude contestarla. Pero otro día que la repitió, le contesté : *Esto fué porque mientras las clases altas y las bajas estaban en lucha, me mantuve entre ellas, llevando adelante mi empresa y sirviendo á todos.* » Esto, sin embargo, no satisfizo á Mr Drummond, el cual pidió á Bianconi escribiese para él una autobiografía, relatando en ella todos los accidentes de su vida durante los principios de sus grandes empresas en Irlanda. Bianconi lo hizo así, escribiendo su pasada historia en los intervalos de descanso que le dejaban sus negocios, de los cuales cuidaba personalmente. Drummond que escribía también sus memorias, murió en 1840, por exceso de trabajo y antes de concluir las. Su opinión respecto á Bian-

coni ha sido conservada en su informe de la « Irish Railway Commission », de 1838, escrito por el mismo Mr Drummond, en el que habla así de su emprendedor amigo en cuanto se refiere al establecimiento y desarrollo de su red de coches en Irlanda :

« Empezó con un pequeño capital, bastante apenas para satisfacer las atenciones de su casa. La fortuna ó, mejor, la debida recompensa de su industria y seriedad, favoreció su primer esfuerzo. Pronto empezó á aumentar el número de sus carrajes y el de los trayectos que recorrían hasta que se extendieron sus coches por toda Irlanda. Este resultado es manifestamente instructivo por haberse conseguido en un país que fué hasta entonces tenido como foco de violencia y barbarie, y en el que ni la vida, ni la propiedad estaban seguras. Mientras muchos que tenían un interés personal en cualquier asunto conducente á mejorar ó enriquecer el país, veíanse obligados por errores de los gobernantes, á emplear sus capitales fuera de Irlanda, un extranjero eligió á Tipperary como centro de sus operaciones por ser un mercado importante. Los acontecimientos manifestaron que la confianza de Bianconi era muy fundada.

« Por un sistema de seriedad y justicia, obtuvo un dominio completo sobre los sirvientes y agentes por él empleados en sus establecimientos, los que son muy notables en el sentido de su utilidad y por el espíritu liberal de sus organizaciones. El éxito conseguido por Bianconi, es resultado, no sólo de una singular especulación favorecida por las cir-

cunstancias locales, sino de una serie de distintas innovaciones, todas oportunas. »

Quando los ferrocarriles estuvieron establecidos y fueron abiertos al público, atravesaban la red de coches de Bianconi por su centro. Levantó entonces las líneas centrales y las corrió á derecha é izquierda, cambio que aun cuando le molestó grandemente, no le trajo muchos perjuicios pecuniarios. En sus manos emprendedoras, no causaban otro efecto los ferrocarriles que cambiar la dirección de sus coches. Retiró de los caminos por los que pasaba el ferrocarril treinta y siete vehículos que recorrían 2446 millas diarias, y los trasladó á pener en comunicación las estaciones de la línea férrea con las ciudades de derecha é izquierda.

También dirigió su atención á las otras partes de Irlanda que no habían logrado aún el beneficio de sus comunicaciones. Así continuó sirviendo al público y aumentando el número de sus caballos y coches hasta el punto de que, en 1861, empleaba 900 caballos que recorrían 4000 millas diarias, y en 1866, cuando traspasó el negocio, recorrían solamente 684 millas diarias, menos que el recorrido máximo que se alcanzó en 1845, anterior al principio de los ferrocarriles de Irlanda.

Sus coches pasaban entonces por Dungarvan, Waterford y Wexford, en la parte suroeste de Irlanda ; por Bandon, Rossearbery, Skibbereen y Cahirciveen, en la parte sur ; por Trabe, Galway, Clifden, Westport y Belmullet en la parte oeste ; por Sligo, Enniskillen, Strabane y Letterkenny en la parte norte, mientras que por el centro, las ciudades de Thurles, Kilkenny, Bir y Ballinasloe eran

también diariamente servidas por los coches de Bianconi.

En la sesión celebrada por la « British Association » en Dublin, en 1857, mencionó Bianconi un hecho que en su opinión ponía de manifiesto la creciente prosperidad del país y los progresos del pueblo. Este hecho era que aun cuando la población había disminuido considerablemente por emigraciones y otras causas, el número de viajeros que transportaban sus coches, continuaba aumentando, demostrando, no solamente que la gente tenía más dinero, sino también que apreciaba el valor del tiempo y las ventajas de la red de coches establecida en beneficio público.

Aun cuando los ferrocarriles contribuyeron mucho á la prosperidad de Irlanda, es muy dudoso si el público estaba mejor servido por los coches de Bianconi ó por los trenes que los sucedieron. Los coches de Bianconi eran muy económicos y enlazaban con gran precisión, en tanto que los trenes del sur de Irlanda, á causa de las hostilidades existentes entre las diferentes compañías ferroviarias no enlazaban en sus combinaciones. El servicio de los ferrocarriles provocaba frecuentes perjuicios al pueblo irlandés y se presentaron varias peticiones al Parlamento, para que funcionasen por cuenta del Estado.

Bianconi continuó dirigiendo su establecimiento de coches hasta hace pocos años. Tenía una constitución de hierro y la empleaba en un activo trabajo diario. A los setenta años de edad, todavía se sentía joven y podía vérselo en Clonmel en épocas de tráfico colocando y separando los equipajes, de

donde parecían estar mal colocados, pues era un hombre que no podía ver á otro trabajar sin poner sus manos en acción. A los ochenta años aún manejaba los complicados negocios que comprende un tráfico extendido sobre dos mil quinientas millas de camino.

No dejó Bianconi de recibir honores de su país adoptivo.

Dió principio á su gran empresa en 1815, pero hasta 1831, no obtuvo carta de naturalización. Su demanda en solicitud de este privilegio fué apoyada por los magistrados de Tipperary y por el gran Jurado, siéndole concedida la carta de naturalización. En 1844, fué elegido mayor de Clonmel y tomó asiento como presidente en las sesiones de la pequeña ciudad, para administrar justicia. La primera persona que apareció ante él, fué James Ryan, que estando bebido, rompió el cinturón que llevaba un agente de policía. « Bien Ryan », dijo el magistrado, « ¿ qué tiene Vd que decir ? » — « Nada ; solamente que yo no estaba borracho. » — « ¿ Quién rompió el cinturón del agente de policía ? » — « Se hinchó después de su comida de Navidad, y por esto se rompió el cinturón. » — « Es Vd tan simpático, dijo el magistrado, que pasará cuarenta y ocho horas en la cárcel. »

En el siguiente año fué reelegido Mayor, en contra de sus deseos. Entonces empezó á comprar tierras. En 1846, compró una finca en Longfield, en la parroquia de Boherlahan, condado de Tipperary, cuyos campos, de buenísima calidad, median un millar de acres y rodeaban una grande y alegre casa con vistas al río Suir. Continuó luego com-

prando más tierras hasta que llegó á poseer ocho mil acres ingleses.

Una de sus frases favoritas era : « La moneda se funde ,pero las tierras durarán en tanto que crezca la hierba y corra el agua. » Era un excelente amo, construía casas cómodas para sus arrendatarios y hacía lo que podía en beneficio de estos. Sin solicitarlo le nombró el gobierno juez de paz y subgobernador del condado de Tipperary. En cuanto puso mano, pareció imprimir un sello de prosperidad. Era honrado, justo y leal.

Cuando fué á posesionarse de sus tierras de Longfield, se encontró con una procesión de arrendatarios que salían con gran entusiasmo á recibirle. Al dirigirse á ellos, les dijo entre otras cosas : « Permitidme que infunda en vosotros el respeto á las leyes. Las leyes se han hecho en beneficio de los buenos y de la sociedad, y para castigo de los malos. Nadie, si no es un enemigo, puede aconsejaros que despreciéis las leyes. Sobre todo, evitad sociedades secretas y antilegales. Muchos de los adelantos conseguidos por nosotros, son debidos á los hábitos de templanza del pueblo, á la influencia ejercida sobre nosotros por mi respetable amigo Father Mathew y á los consejos del Libertador. Siguiendo los de O' Connell, sed morales y pacíficos y haréis progresar á vuestro país, mejoraréis vuestra condición y Dios bendecirá todos vuestros esfuerzos. »

Bianconi fué siempre un buen amigo de O' Connell. En el primer período de su vida, se le unió en el movimiento de emancipación católica. También lomó con él parte en la fundación del Banco Nacio-

nal de Irlanda. Más tarde llegaron á ser parientes por casarse un hijo de Bianconi con una nieta de O' Connell, y el sobrino de O' Connell, Morgan John, casó con una hija de Bianconi. El hijo de Bianconi murió en 1864, dejando tres hijas, pero ningún hijo que pudiese continuar el apellido de su casa. El pobre viejo lloró la muerte de su hijo y mandó depositar sus restos en el sepulcro que hizo construir en su propiedad de Longfield.

En el año siguiente, teniendo setenta y ocho de edad, le ocurrió un accidente desgraciado. Se cayó y se rompió un muslo permaneciendo durante seis meses completamente sin movimiento, y pudiendo luego salir, pero con grandes dificultades. Como veía que su vida declinaba, resolvió retirarse de los negocios, cediendo á uno de sus empleados, en condiciones ventajosas, todos los coches, caballos y edificios del tráfico.

Mi hijo menor vió á Bianconi en la iglesia católica romana de Boherlahan en el verano de 1872. Aunque tenía Bianconi que ser colocado y sacado de su coche por dos sirvientes, seguía con la imaginación tan viva como siempre. Junto á la iglesia de Boherlahan está el sepulcro que Bianconi construyó, como una especie de panteón para última morada de sí mismo y de su familia. La primera persona que lo ocupó fué su hija mayor que murió en Italia, y la segunda su único hijo. En esta capilla hay un rico monumento dedicado á la memoria de su hija, con un bajo relieve construido por Ben-zoni, escultor italiano.

« Cuando salíamos de la capilla », me referió luego mi hijo, « pasaba un gran coche con diez y



seis personas ; eran los arrendatarios de Mr Bianconi que, á sus expensas, llevaba este á la población desde su finca. Era muy popular entre sus arrendatarios, mirando sus intereses como los suyos propios y citaba muy amenudo las palabras de Mr Drummond : « La propiedad tiene tantos deberes como derechos. » Reconstruyó casi todas las casas de sus extensas propiedades de Tipperary.

« A nuestro regreso », siguió diciendo mi hijo, « se detuvo el coche para que yo me apease y examinara las extrañas ruinas de un fuerte, cerca del camino. Consistía este fuerte en un baluarte enverdecido por el musgo, rodeado por un foso. Es uno de los llamados fuertes daneses, de los que se encuentran por todas partes en Irlanda, y si realmente fueron construidos por los daneses, debieron ocupar estos en algún tiempo la mayor parte de Irlanda.

« El carruaje entró en una frondosa calle de árboles desde la que se veían los jardines esmeradamente cuidados á un lado y otro. La casa de Longfield, á la que nos aproximábamos, es antigua y hermosa y situada cerca del río Suir, unas cuantas millas al sur de Cashel, una de las más antiguas ciudades de Irlanda. Mr Bianconi y su familia estuvieron conmigo muy amables, pareciéndome muy atentos y comunicativos. Mr Bianconi habló con gran corrección de lenguaje durante tres horas, en las cuales aprendí mucho de él.

« Como la mayor parte de los hombres que han realizado grandes cosas y vencido muchas dificultades, Mr Bianconi refiere con gusto los acontecimientos importantes de su vida. La precisión de

sus conversaciones es asombrosa. En muy pocas palabras encierra un ingenioso pensamiento, con frecuencia chistoso. Me leyó la memoria que había escrito á instancias de Mr Drummond, relatando los acontecimientos del primer período de su vida, sirviendo esto de base á muchas otras ideas.

« Recuerda vivamente la separación de su madre hace setenta años y repite sus últimas palabras: « Cuando te acuerdes de mí, piensa que estoy en esta ventana esperando tu regreso. » Esto le llevó á hablar del olvido y despego que sienten hoy día los niños por sus padres. « Parece », dijo, « que hemos caído en una edad irrespetuosa. »

« Es extraña », prosiguió, « la influencia que ejercen sobre la inteligencia y el modo de ser de las personas, las cosas más sencillas. Cuando de niño estaba en Waterford, en el muelle, compré un libro viejo á un hombre, y una máxima de su primera página se fijó profundamente en mi memoria. Esta máxima era : « La verdad como el agua encuentra siempre salida. » Esto le llevó á hablar de la gran influencia que el ejemplo y la instrucción de Mr Rice y de los Hermanos Cristianos ejercieron sobre su modo de ser. « Esta institución religiosa », dijo « de que Mr Rice fué uno de los fundadores, se ha extendido ya sobre el país, y, mediante la instrucción que los miembros de ella han dado á las clases pobres, han operado una gran revolución en el sur de Irlanda. »

« Yo no soy un hombre instruido », añadió Mr Bianconi. « La mayor parte de mi ilustración la he adquirido en mis viajes. Pero, me dijo una vez Justice Lefroy, que se necesitaba una gran educa-

ción para haber inventado la contabilidad que uso. Ahí está mi libro Mayor. »

« Conservaba los libros recordando los progresos de su gran empresa de carruajes. En ellos se manifestaban los escasos principios y el rápido desarrollo, las decenas elevándose á centenas y estas á millares. Los libros Mayor y Diario contenían toda la historia de la empresa : de cada coche, de cada hombre, de cada caballo y de cada trayecto, recordándolo todo minuciosamente.

« El secreto de mi triunfo », decía, « consistió en obrar con prontitud, con seriedad y con buen deseo. Y aquí, añado lo que he dicho frecuentemente, esto es, que nunca he dejado de ver recompensadas con creces mis buenas acciones. Mis coches nunca han sido detenidos ni atacados por el pueblo. En sesenta años que llevan viajando mis coches por el país, siempre ha sido respetada la propiedad á mí confiada que transportaban. Mis coches han pasado por lugares peligrosos, sin experimentar ningún asalto, ni aun en las épocas más turbulentas. Esto que digo, manifiesta el noble caracter moral del pueblo irlandés. »

« No es el dinero sino lo que se hace con él, lo que aprecio », dice Bianconi, « no la moneda en sí, sino su poder creador. » Y él mismo ha evidenciado en su vida la mejor prueba de su máxima. Creó una nueva industria, dió empleo á un número muy grande de personas, facilitó el comercio, extendió el progreso y, aunque extranjero, fué uno de los más grandes bienhechores de Irlanda. »

Dos años después del de la fecha de la visita de mi hijo á Carlos Bianconi, murió éste cargado de

años y honores, y sus restos fueron depositados al lado de los de sus hijos en el sepulcro de Boherlahan. Murió en el año 1875, á los noventa de edad. Con justicia pudo decir Enrique Mayer en la « British Association » de Cork, en 1846, que « se sentía orgulloso como italiano, por oír hablar con elogios merecidos de un compatriota, y si bien Irlanda podía contar á Bianconi en la lista de sus ciudadanos, Italia fué su origen y su cuna, y la industria y la virtud de un hombre honran á su patria nativa. »

## CAPITULO X

### INDUSTRIA IRLANDESA

#### EN CONNAUGHT, ULSTER Y BELAST.

« El público irlandés tiene un pasado del que puede vanagloriarse, y un porvenir de producción. »

J. F. O'CARROL.

« Una de las cuestiones más importantes de la industria irlandesa es dar salida á sus manufacturas. Debemos ser una nación de exportadores ó nunca estaremos en condiciones de competir con éxito con las otras naciones mercantiles. »

E. D. GRAY.

« Irlanda volverá á ser una nación, si sacrificamos nuestras pasiones, prejuicios y resentimientos en aras de nuestro país. Entonces florecerán nuestras manufacturas é Irlanda será libre. »

DANIEL O'CONNELL.

He pasado una parte de mis vacaciones del verano de 1883 en Irlanda. He visto el sur de Irlanda y las