

deses cogían el pescado y lo vendían á los comerciantes de Yarmouth « por dinero contante, reuniendo así grandes sumas que nunca volvían á Inglaterra ». Somos diaramente despreciados por esos holandeses, dice, « por ser tan negligentes en perjuicio nuestro y descuidados de nuestros pescados, y diaramente nos insultan por tener pescadores pobres en Inglaterra teniendo delante un mar tan fecundo y nos dicen : *Ya English ya sall or oud scove dragien* ; lo que quiere decir : vuestra Inglaterra se alegraría de que barriéramos sus costas ».

Otro folleto expresaba cosas análogas : *The Royal Fishing revived* (1) ; se publicó cincuenta años más tarde y en él se decía que los holandeses, « no solamente han ganado para ellos mismos los productos de la pesca en los mares de su Majestad, sino que con este motivo nos han arrebatado muchos de nuestros más productivos tráficos para con todas las partes del mundo ». Hasta se propuso *obligar* « á todos los mendigos y otras clases pobres, á todos los condenados por delitos que no fuesen de sangre y á las personas que estuviesen encarceladas por deudas » á tomar parte en todo lo relativo al tráfico de pescado y á la pesca. Pero no era este el verdadero camino para aumentar el negocio de la pesca. La de sardinas en Yarmouth y á lo largo de toda la costa, empezó á adquirir un progreso gradual con el crecimiento de la riqueza y las otras empresas de todo el país, pero hasta el año 1787, hace unos cien años, no empezaron los habitantes de Yarmouth

(1) *The Harleian Miscellany*, pág. 392.

á especular con la sardina en gran escala. Hasta esta época, la pesca se realizaba con pequeñas barcas que nunca solían perder de vista la tierra. La pesca que, en un principio, la realizaban en sus costas, la extendieron luego hasta el norte por las costas occidentales de Escocia, de Orkney y Shetland Isles, llegando hoy á formar las pesquerías de las costas de Escocia, una de las más importantes industrias del Reino Unido, dando trabajo directa ó indirectamente á medio millón de personas ó sea una séptima parte de la población de Escocia.

Por lo tanto, tomando estos hechos en consideración, no hay razón para desesperar de ver antes de que transcurran muchos años, un gran desenvolvimiento de la industria de la pesca en Irlanda. Podemos aún ver á Galway, Yarmouth, Achill, Grimsby y Killybegs, los poderosos del oeste. La sociedad moderna de Irlanda, como la de cualquier otra parte, puede ser transformada por el trabajo, la industria y el comercio, inspirados por la actividad y sostenidos por la acumulación del capital. La base de todas las industrias es, seguridad en las personas y propiedades, para que todos puedan gozar en paz de los productos de su industria. Pues realmente no puede existir libertad que no incluya la primera de las libertades : el derecho á la seguridad pública y privada.

Para manifestar lo que la energía y la industria pueden hacer en Irlanda solamente, bastará fijarse en Belfast, una de las poblaciones más prósperas y emprendedoras de las Islas Británicas. La tierra es la misma, el clima es el mismo, y las leyes son también las mismas que las que existen

en algunas partes de Irlanda. Belfast es el gran centro de las manufacturas y comercio de Irish y lo que allí han hecho, puede hacerse en cualquier otra parte con la misma suma de energías y empresas. Pero no son tierra, ni clima, ni nuevas leyes lo que necesitan, sino hombres que los dirijan y hombres que los sigan con energías y constante industria. Siempre son hombres lo que necesita la sociedad.

La influencia de Belfast se extiende mucho en el país. Cuando uno se acerca á Sligo, empieza á sentir la influencia de una plaza en la que la industria ha acumulado capital, y este ha sido invertido en el cultivo y hermoseamiento del suelo. Desde que se pasa de Enniskillen, los campos están cultivados con más esmero, están muchos cercados, no se ve ya la mala yerba como en el oeste. El país está hermoseado con bosques y plantíos. Hay también una recolección en los campos casi peculiar á Belfast, y es la de una planta de tallo esbelto y verde que, en su completo desarrollo, da unas flores azules. Esta planta es la llamada lino cuyo cultivo y preparación da empleo á un gran número de familias y es una de las bases sobre las que descansa la prosperidad de Belfast.

La primera manifestación de la industria linera en Irlanda, al acercarse á Belfast por el oeste, se observa en Portadown. Su situación sobre el Bann, al permitirle utilizar como fuerza motriz el agua de este río, le asegura una gran participación en la industria linera. Empiezan á aparecer en esta población grandes chimeneas, los campos están esmeradamente cultivados, y el país presenta un

general aspecto de bienestar. Más tarde se llega á Lurgan, célebre por sus damascos, y cuyos campos aparecen como recién blanqueados; luego á Lisburn, populosa y activa ciudad donde se dedica la mayoría de sus habitantes al comercio de sedas y á la manufactura de damascos. Este es realmente el primer centro del comercio de lino. Aunque lord Strafford, durante su gobierno de Irlanda, animó á la industria de lino para que enviara á Holanda por semillas de lino é invitó á artistas flamencos y franceses para que se estableciesen en Irlanda, no se consiguió esto hasta que los hugonotes fueron desterrados de Francia por las persecuciones de Luis XIV, estableciéndose entonces en Irlanda en tan gran número que la manufactura del lino se afirmó en este país. Los Crommelins, los Goyers, los Duprés fueron los verdaderos fundadores de esta gran rama de la industria (1).

Cuando los viajeros se aproximan á Belfast, descubren al lado unos de otros, grupos de casas, factorías y obras de varias clases, grandes chimeneas sobre calderas y máquinas de vapor, construcciones de ladrillo de tres ó cuatro pisos de altura, grandes patios llenos de obreros y carretas, y finalmente, se encuentran en el centro de una gran ciudad manufacturera. Al entrar en las calles se ve á todos ocupados activamente. La impresión que experimentó William Hutton cuando vió por primera vez Birmingham, es la que experimenta todo el mundo que ve por primera vez á Belfast.

(1) Véase *The Huguenots in England and Ireland*.

« Me asombró —, dice, — la plaza, pero más sus habitantes, pues poseen una actividad que nunca observé hasta entonces. Yo había vivido entre soñadores, pero luego estuve entre hombres despiertos. Su misma manera de andar por las calles revela alegría, conociendo todo hombre lo que le rodea. La ciudad es grande y repleta de habitantes, y estos se ven constantemente ocupados. El aspecto de algunos revela tristeza y al mismo tiempo una simpática vivacidad. »

Hay hombres que no gustan de ciudades manufactureras, sino que prefieren viejos castillos y ruinas, y estos encontrarán mucho de lo que les admira, en todas partes de Irlanda. Pero, para encontrar industrias que den empleo á un gran número de hombres y les capaciten para mantenerse ellos mismos y sus familias con los frutos de su trabajo, en lugar de vivir sobre los fondos de beneficencia sacados del trabajo de otros, ó de verse forzados por falta de empleo á desterrarse de su propio país, emigrando y estableciéndose entre extranjeros donde no saben lo que será de ellos, es un país de importantes recursos y digno de toda producción. Dice bastante el ejemplo de Belfast, cuyo rápido desarrollo es debido á empresas particulares y á la seriedad y actividad industrial de sus habitantes.

« Dios protege á Irlanda » en todos sentidos, pero no puede esta protección dar el buen resultado que de ella debía esperarse, sin la ayuda del pueblo irlandés. Dios dota á los habitantes de todos los países de razón, voluntad y facultades físicas, pero solamente con una perseverante industria

pueden abrir un camino á la prosperidad nacional, pues no hay paraíso en la tierra. La tierra habría continuado en su rudo salvajismo si no hubiese sido por la energía y poder industrial del hombre. Estos facilitan al hombre el subyugar las fuerzas naturales y desenvolver la potencia del trabajo. « Possunt quia credunt posse. » Se puede conquistar lo que quiere.

Belfast es una ciudad relativamente moderna. No tiene historia antigua. En los principios del siglo xvi, era poco más que un pueblo de pescadores. Hay allí un castillo y un vado para atravesar el Lagan. Junto al vado se construyó una capilla en la que se rezaba en las ocasiones en que alguien estaba en peligro de ser arrastrado por las aguas del Lagan. En 1575, sir Henry Sydney escribió á los Lores del Consejo : « Fui provocado por Mac Neill Bryan Ertaugh á mi paso sobre las aguas de Belfast, cosa que no dejé sin réplica y vadeé el Lagan sin pérdida de hombres ni de caballos, aun cuando á causa de la crecida de las aguas, nuestros caballos tuvieron que nadar, y los hombres de á pie atravesaron el río con agua al cuello. » El campo que rodea á esta población está compuesto en su mayoría de bosques tan espesos que es muy corriente el decir que puede irse hasta el Lagan « avanzando por las copas de los árboles ».

En 1612, constaba Belfast de 120 casas construidas de barro y techadas con paja. El valor total de la tierra sobre la que se ha construido la ciudad se cuenta que sólo era entonces de 5 libras (1). « Uls-

(1) Bènn's. *History of Belfast*, pág. 78.

ter—, dice Sir John Davies,—es una selva fragosa, cuyos habitantes en su mayoría, no tienen domicilio fijo en ninguna ciudad ó pueblo. » En 1659, sólo contenía Belfast 600 habitantes. Carrickfergus era de más importancia, pues tenía 1312 habitantes, pero hacia el año 1660 se construyó el gran puente sobre el Lagan y con esto empezó la prosperidad del pequeño pueblo. Estaba situado junto á un lago navegable y se constituyó en un punto de salida para los productos del interior del país. Sin embargo, los buques no podían atracar cerca de la población, y hasta muy recientemente se descargaban en los lanchones de Garmoyle; corrientes submarinas de agua penetraban el Lough y pasaba un arroyo por lo que ahora es conocido por la *High Street*.

La población aumentó gradualmente. En 1788, Belfast tenía 12 000 habitantes, pero hasta después de su anexión á la Gran Bretaña no adquirió un completo desarrollo. A principios del siglo pasado, tenía unos 20.000 habitantes. En censos sucesivos, el aumento de población ha sido extraordinario, llegando á tener hoy Belfast 225.000. Dificilmente se encuentra otro ejemplo de un aumento tan rápido de población en las Islas Británicas, salvo el excepcional caso de Middlesborough que fué resultado de la realización del ferrocarril de Stokton y Darlington, y el descubrimiento de minerales de hierro en las colinas de Cleveland en el condado de York. Dundee y Barrow se supone son las ciudades más próximas á adquirir un rápido incremento.

El desarrollo de la marina ha sido igualmente

grande. Barcos de otros puertos frecuentaban el Lough con objetos comerciales, pero en el transcurso del tiempo, los comerciantes de Belfast se sirvieron sólo de sus propios barcos. En 1791, William Ritchie, toseo bretón del Norte, trajo de Glasgow diez hombres y materiales para la construcción de barcos. Gradualmente aumentó el número de sus obreros y empezó á hacer algunas balandras. Pidió unas tierras próximas al mar y construyó un arsenal y dique. En noviembre de 1800, el nuevo dique, próximo al puente, fué abierto á la recepción de buques. Era capaz para recibir tres barcos de 200 toneladas cada uno. En 1807 fué botado un barco de 400 toneladas de los arsenales de Mr Ritchie, reuniéndose una multitud de gente para presenciar la operación del lanzamiento de un « barco tan grande », mucho mayor que la que se reúne hoy para ver como un buque de 3000 toneladas de la *White Star Line* se desliza para entrar en las aguas.

El negocio de la construcción de buques ha sido uno de los que más rápidamente se han desarrollado, especialmente en los últimos años. En 1805, el número de barcos que frecuentaban el puerto era de 840, llegando en 1883 á 7508 con un tonelaje de un millón y medio de toneladas, y el valor de lo exportado por Belfast alcanzaba á veinte millones de libras esterlinas anualmente. En 1819 se empleó el primer barco de vapor de 100 toneladas para remolcar por las tortuosidades del Lough, cosa que hacía con la velocidad de tres millas por hora, con gran asombro de todos. Siete años más tarde el vapor *Rob Roy* fué destinado á prestar ser-

vicio entre Glasgow y Belfast. Pero estos barcos habían sido construidos en Escocia, siendo el primer vapor hecho en Belfast el *Chriftain*, construido en el año 1826, por el mismo William Ritchie. Más tarde, en el año 1838, se construyó el primer buque de hierro en las fundiciones de Lagan por los Sres Coates y Young, pero era sólo un cascarón de nuez comparado con los poderosos vapores del Océano que son ordinariamente botados en Queen's Island. En el año 1833, la casa constructora de buques más importante, lanzó al agua trece barcos de más de 30.000 toneladas en conjunto, mientras otras dos casas botaron doce barcos de más de 10.000 toneladas en total.

No me propongo entrar en detalles acerca del progreso del comercio en Belfast. El más importante es el de los tejidos de lienzo que está concentrado en su mayor parte en esta ciudad, siendo exportadas anualmente 25.000.000 de libras. A fines del siglo xvii, la manufactura del lino había hecho bien escasos progresos. En 1680, no exportó toda Irlanda más que 6000 libras. Drogheda era entónces de mucha más importancia que Belfast. Pero con el establecimiento en Ulster de los hugonotes perseguidos y especialmente por el enérgico trabajo de Crommelin, Goyer y otros, el cultivo del lino se esmeró muchísimo y la fabricación de lienzos de todas clases llegó á ser una importante rama de la industria irlandesa. En el transcurso de cincuenta años, la exportación de lienzos aumentó hasta un valor mayor de 600.000 libras anuales.

Había una industria manual y que se rea-

lizaba en su mayor parte en casa. El lino era hilado y tejido á mano. Empezaron luego á emplear nuevas máquinas y la producción adquirió un gran desarrollo. Era imposible al trabajo manual suministrar la cantidad de lienzos que, por el empleo de las máquinas se conseguía. Era necesaria tres veces la población de Irlanda para hilar y tejer, con las antiguas ruecas y telares movidos á mano, la cantidad de telas de lino que ahora produce en un año, con sus fábricas, Belfast. Hay ahora cuarenta grandes fábricas de hilados en Belfast y sus cercanías, que proporcionan empleo á un gran número de obreros (1).

En mi visita á Belfast examiné el funcionamiento de la fabricación de hilados de lino de la calle de York, fundada en 1830 por los Sres Mulholland, que ahora da empleo directo á muchos millares de personas. También visité con mi joven amigo italiano el admirable establecimiento de imprenta de Marcus Ward y Cia, la fábrica de cuerdas Belfast Rape-work Company, y los arsenales de Harland y Wolff, donde pasé por un camino de forjas de hierro, por el ruido de los martillos y las intermitentes iluminaciones de los hornos, manifestando todo, las nuevas formas de la construcción de barcos y el poder de las modernas máquinas de vapor. Me propongo dar una breve descripción de esta última empresa, como una de las más nuevas é importantes industrias de Belfast, y por manifestar en sus propietarios una valiente lucha contra dificultades y enseñar á los amigos de

(1) De el *Irish Manufacturers Almanack*.