

Irlanda, el verdadero y seguro método, no sólo para dar trabajo á un pueblo, sino también para cimentar sobre las bases más firmes la prosperidad del país.

La primera vez que fui á Belfast, (y el lector me perdonará mi presentación) fué en 1840, hace unos cuarenta años, correspondiendo á una invitación del difunto Wm Sharman Crawford, Esq. M. P., abogado ilustre, para asistir á una reunión pública de la « Ulster Association » y para pasar unos días con él en su residencia de Crawfordsburn, cerca de Bangor. Belfast era entonces una población de pequeña importancia, aun cuando ya había dado un gran paso de adelanto en el comercio y la industria. Cuando nuestro vapor se aproximó al cabo Lough, se observaba un gran número de obreros con carretones, picos y azadones, socavando y trasladando barro del brazo de mar del lado oeste del río Lagan, con el propósito de formar lo que se conoce hoy con el nombre de Queen's Island. La obra, dirigida por Dargan, el contratista irlandés, tenía por objeto hacer un camino recto, el canal Victoria, por el que pudiesen llegar hasta Belfast barcos que calaran veintitres pies. Antes, el curso del Lagan era tortuoso y de difícil navegación, pero por el corte recto que se completó en 1846 y, posteriormente se prolongó hasta el mar, podían llegar á los muelles, que se extienden una milla, aguas abajo del puente de la Reina, á ambos lados del río.

Decía William Dargan que « cuando una cosa iba bien en todos sentidos, la desarreglaba algo para hacerla incurrir en algún error », y respecto al proverbio « comiendo el ternero engorda la

vaca », decía que no era verdadero. La apertura del canal Victoria era manifiestamente una gran cosa para Belfast por el constante aumento de tráfico en el puerto. Con el tiempo fueron añadiéndose diques y reservas de diques, y las tierras de las márgenes de la desembocadura del Lagan adquirieron valor por sus nuevos aprovechamientos. La ciudad de Belfast gradualmente fué poniéndose en relación inmediata por mar con los principales puertos del oeste de Inglaterra y Escocia. Barcos de gran cala salían directamente de Belfast para Liverpool, Glasgow, Fleetwood, Barrow y Androssan. El número de buques que entraron en el puerto de Belfast en 1883, es de 7508 de 1.526.535 toneladas en conjunto y este número ha sido más que doblado en quince años. La ciudad se ha levantado de nada hasta conseguir una renta de aduanas que, en 1883, fué de 608.781 libras, mucho mayor que la de Leith, puerto de Edinburgo ó la del de Hull, puerto principal del condado de York. La población ha aumentado también grandemente. Cuando estuve en Belfast en 1840, contenía la población 75.000 habitantes y ahora son más de 225.000 ó sea más del triple. Belfast es hoy la décima ciudad del Reino Unido, en cuanto á población.

El espíritu y actividad del pueblo se manifiesta por la variedad de sus ocupaciones. No se limita á una rama de los negocios, sino que abarca todas las ramas de la industria. Sus manufacturas de lienzo gozan de fama universal, siendo sus modernas industrias menos conocidas. Mientras Irlanda no produzca hierro, aun cuando contiene minerales ricos en este metal, Belfast tendrá que

importar todo el hierro que necesita. La fábrica sola de Combe, Barbour y Combe, emplea 1500 mecánicos muy bien pagados y embarca máquinas de hierro para todas las naciones del mundo. El establecimiento de imprenta de Marcus Ward y Cía, da trabajo á más de 1000 habilidosos obreros y extiende la influencia de instrucción y literatura por todas las ciudades civilizadas. Podemos añadir á estas, varias industrias caseras de las que han adquirido una reputación universal, como las cinco siguientes : la de confección de cuerdas, la culinaria, la de comodidades para establos, la de clavos, la de almidón y la de máquinas caseras.

Preferimos dar una idea de las industrias modernas de Belfast : la naviera y la de construcción de buques. Aun cuando hemos dicho que Belfast importa de Escocia é Inglaterra todo el hierro y carbón (1) de piedra que necesita, con la habilidad y energía de sus habitantes, construye los mejores y más elegantes vapores que surcan el Atlántico y el Pacífico. Todo el esplendor de Belfast proviene de las facultades industriales de sus habitantes, y presenta un hermoso ejemplo ante Dublin, Cork, Waterford y Limerick, cada una de cuyas poblaciones está dotada por la naturaleza de magníficos puertos, y que tienen por tanto que vencer muchas menos dificultades para dar acero á los barcos, pudiendo también cada uno de estos puertos, ser centro de una gran industria, con sólo que haya patriotas decididos á emplear su capital en empresas industriales, que haya también per-

(1) La importación del carbón de piedra en 1883, fué de más de 700 000 toneladas.

fecta protección para la propiedad invertida y obreros dispuestos á trabajar y no preocupados por las cuestiones obreras.

Hasta el año 1853, no se sacó partido para las construcciones navales de la Queen's Island. Por esta época, Robert Hickson y Cía empezó entonces su empresa con la construcción del *Mary Stenhouse*, buque de vela y de madera, de 1289 toneladas de registro, y el barco fué botado al año siguiente. Las operaciones de la casa Robert Hickson y Cía continuaron hasta el año 1859 en que el establecimiento constructor de buques de la Queen's Island fué adquirido por Mr E. J. Harland (después Harland y Wolff), desde cuyo tiempo el desenvolvimiento de esta gran rama de la industria en Belfast ha sido rápido y completo.

En la historia de esta casa se encontrará que la energía es la más importante de todas las mercancías y que el fruto del trabajo activo es el mejor de los frutos. Harland y Wolff son los verdaderos Walt y Boulton de Belfast. En los principios de su empresa ocupaban sus talleres una superficie de cuatro acres, y hoy ocupan más de treinta y seis. La casa Harland y Wolff ha importado lo menos doscientas mil toneladas de hierro que han sido convertidas por trabajo hábil en 168 barcos de un total de 253.000 toneladas. Si estos buques se pusieran juntos y en línea, medirían una longitud de cerca de ocho millas.

Las ventajas de las clases trabajadoras pueden comprenderse en pocas palabras. Se pagaba al trabajo un 34 por ciento del coste de los buques construidos. El número de obreros empleados en estas

construcciones es el de 3920, y los jornales pagados semanalmente alcanzan á la suma de 4000 libras, ó sea más de 200.000 anuales. Desde los comienzos de esta empresa se han pagado por jornales más de dos millones de libras. Todo esto sirve de un gran apoyo para las otras industrias de la localidad. La economía y frugalidad de las clases obreras se deduce del hecho de haber depositado en las cajas de ahorros, á fines de 1882, la cantidad de 230.289 libras á parte de 158.064 depositadas en el *Post Office Savings Bank* (1). Las clases obreras mejor acomodadas viven en habitaciones aisladas, ó como inquilinos, ó como propietarios. Hay en Belfast diez sociedades constructoras, en las que el pueblo industrioso puede emplear sus ganancias y, con el tiempo, llegar á construir ó á comprar su casa propia.

El ejemplo de la energía y actividad se extiende en Belfast, que contiene dos arsenales derivados del de Harland y Wolff, y son : el de los Sres Macilwaine y Lewis, que emplea en sus trabajos más de cuatrocientos hombres, y el de los Sres Workmann y Clarke que da trabajo á un millar de obreros. Los jefes de estas dos casas constructoras de buques no se hacen la competencia sino que trabajan en armonía para bien de la ciudad.

En la vida de Plutarco, hemos dicho que Temístocles dijo en una ocasión : « Es cierto que no he

(1) Somos deudores á la amabilidad del Right Hon. Mr. Fawcett, Postmaster General, por los siguientes datos. El total de depósitos hechos en el *Post Office Savings Banks*, en el distrito de Belfast, es de 10.827, y el total de sus créditos, incluyendo intereses, era el 31 de Diciembre de 1882, de 158.064 libras.

aprendido á afinar un arpa ni á tocar el laud, pero sé dar á un pueblo insignificante, gloria y grandeza. » Así puede decirse de Harland y Wolff, pues han dado á Belfast no sólo fuerza moral, sino también una reputación industrial universal. La actividad se ha extendido en Belfast. Mr Harland es el constante y prudente presidente del tribunal local el *Harbour Trust* de Belfast, y trabaja todo lo posible para aumentar las facilidades de entrada en el puerto, como si los beneficios fueran exclusivamente suyos, mientras que Mr Wolff es el presidente de una de las últimas industrias nacidas en la localidad, la *Belfast Ropework Company*, que da empleo á más de 600 personas.

Esta última industria mencionada, sólo cuenta seis años de vida, ocupando una extensión de siete acres de los que hay edificados unos seis. Aun cuando las primeras materias son importadas del extranjero, de Rusia, de las Islas Filipinas, de Nueva Irlanda y de la América central : son otra vez reexportadas en un nuevo estado conseguido por la industria, á todas partes del mundo.

Tal es el contagio del ejemplo, y estas son las riquezas con las que los hombres emprendedores é industriosos pueden engrandecer y hacer feliz á un pueblo. La siguiente y breve memoria de la carrera de Mr Harland, á instancias mías, me ha sido concedida, y creo que será interesante á la vez que instructiva.